

Protokół Nr XX/26
z sesji Rady Miasta Szczecin
odbytej w dniu 24 marca 2026 r.
w sali obrad Rady (Szczecin, pl. Armii Krajowej 1)

Początek obrad w dniu 24 marca 2026 r.:

- godz. 10.00

Zakończenie obrad:

- godz. 15.14

W dniu 24 marca 2026 r. w sesji uczestniczyło 31 radnych. Lista obecności stanowi załącznik nr **1** do protokołu.

Ponadto w sesji udział wzięli:

- Prezydent Miasta i jego zastępcy – lista obecności stanowi załącznik nr **2** do protokołu,
 - Dyrektorzy Urzędu Miejskiego – lista obecności stanowi załącznik nr **3** do protokołu,
 - Dyrektorzy/Kierownicy Miejskich Jednostek Organizacyjnych - lista obecności stanowi załącznik nr **4** do protokołu,
- oraz przedstawiciele mediów i mieszkańcy miasta.

Przystąpiono do realizacji punktu 1 porządku obrad:

1. Otwarcie sesji i stwierdzenie quorum.

P. Bartnik – Przewodniczący obrad powitał przybyłych na kolejną XX zwyczajną sesję Rady Miasta Szczecin: radnych, Prezydenta Miasta i jego zastępców, przedstawiciele Urzędu Miejskiego, rad osiedlowych, związków zawodowych, mieszkańców miasta oraz przedstawiciele szczecińskich mas mediów.

Następnie Przewodniczący obrad w oparciu o przedłożoną listę obecności stwierdził, że na sali jest obecnych 31 radnych, zatem obrady Rady będą prawomocne. Oświadczył, że w związku z tym otwiera XX zwyczajną sesję Rady Miasta Szczecin.

Ł. Tyszler - Przewodniczący Komisji Mieszkaniowej TBS i Przewodniczący Klubu Koalicji Obywatelskiej - Szanowna Pani Prezes, Szanowni Państwo Radni, Panie Prezydencie. Chciałem poświęcić tych kilka chwil, aby podsumować to wszystko, co Pani Prezes Grażyna Szotkowska, wniosła w nasze życie, w życie naszego miasta, przez niemal trzy dekady. Jak słyszycie, to już samo w sobie trochę się kłóci, więc zadanie przede mną niełatwe, ale postaram się to zrobić tak, aby ta wiedza i te informacje, były nie dość, że łatwo przyswajalne, ale też i miłe dla ucha. Otóż Pani Grażyna Szotkowska, jest absolwentką Politechniki Szczecińskiej, Wydziału Budownictwa i Architektury. Jest to niebagatelna sprawa, moim zdaniem, miało to ogromne znaczenie w dalszej działalności Pani Prezes. Swoją drogę zawodową zaczęła w 1982 roku, w Miejskim Przedsiębiorstwie Gospodarki Mieszkaniowej, gdzie pracowała przez ponad 10 lat. Pełniła funkcję zastępcy naczelnika Wydziału Budynków i Lokali Komunalnych, Urzędu Miasta w Szczecinie. I już wtedy, tak wielu mówi, że była osobą, która łączy wiedzę techniczną, z myśleniem strategicznym i z wizją miasta. W grudniu 1996 roku, objęła funkcję prezesa zarządu i dyrektora naczelnego, Szczecińskiego Towarzystwa Budownictwa

Spółecznego. I tutaj, proszę Państwa, zaczyna się ta historia, którą widzimy na każdym kroku w naszym mieście. Otóż Szczecińskie TBS, było pierwszym w Polsce Towarzystwem Budownictwa Spółecznego, które od samego początku, łączyło trzy zadania naraz, czyli budowę nowych mieszkań, zarządzanie komunalnym zasobem mieszkaniowym oraz kompleksową rewitalizację śródmiejskiej, historycznej zabudowy. I to nie był przypadek, ponieważ to właśnie ta spójna wizja, jaką miała Pani Prezes i którą współtworzyła w latach 90-tych, pracując nad lokalną polityką mieszkaniową Szczecina i strategią renowacji miasta, spowodowały, że obejmując to stanowisko w Szczecińskim Towarzystwie, podjęła się, tak jak powiedziałem, jedynej w Polsce takiej misji. Szczecińskie TBS, było narzędziem do realizacji tych dokumentów, i co więcej, ono stało się wzorem dla całej Polski. Pani Prezes, nie ograniczała się bowiem do jednego źródła finansowania, bo oprócz kredytów z Krajowego Funduszu Mieszkaniowego, pojawiały się pieniądze z Funduszu Termomodernizacyjnego, środki Unii Europejskiej. Także kredyty komercyjne. A wszystko to, trafiało do tej jednej spójnej strategii i taki model, wymagał proszę Państwa nie tylko wiedzy, ale też determinacji, odwagi. A o to, nie zawsze jest łatwo na takich urzędniczych, chciałoby się powiedzieć, stanowiskach. Dlatego efekty są konkretne i trwałe. Szczecińskie TBS, w tym jak Państwo pamiętacie, po przejściu w 2021 roku TBS Prawobrzeże, wybudowało w sumie 5100 nowych mieszkań. Przeprowadziło remonty i renowacje kolejnych 600. Zrewitalizowało kwartał zabudowy na osiedlu Turzyn, kwartał śródmiejski numer 23. Realizacja kwartału numer 36, dobiega końca. To inwestycje, do których, jak pokazuje praktyka ogólnopolska, nikt w kraju jak dotąd, nie dorównał. Pod względem zarówno skali, jak i kompleksowości. Warto też powiedzieć o roli Pani Prezes na szczeblu krajowym, bo w latach 2003-2004, była członkiem Rady Rozwoju Infrastruktury, pierwszej kadencji, członkiem Państwowej Komisji Kwalifikacyjnej podkomisji ds. zarządzania nieruchomościami oraz Komisji Odpowiedzialności Zawodowej, przy Prezesie Urzędu Mieszkalnictwa i Rozwoju Miasta. Jako członek założyciel i aktywny uczestnik Stowarzyszenia Zachodniopomorskie TBS-y, przez lata uczestniczyła w opracowywaniu opinii do rządowych i parlamentarnych projektów, aktów prawnych dotyczących społecznego budownictwa czynszowego. Głos Szczecina, był przez to słyszalny i miał znaczenie. Jakość tej pracy, znalazła potwierdzenie w licznych wyróżnieniach. Tylko część z nich, o których powiem, to w 2011 roku Szczecińskie TBS zdobyło pierwsze miejsce w ogólnopolskim rankingu najlepszych TBS-ów, za inwestycje. W 2014 roku, podczas festiwalu architektury, pięć nieruchomości TBS, znalazło się wśród nominowanych do tytułu. Pani Prezes odebrała dyplom uznania, od Prezydenta. Szczecin stał się marką, jeżeli chodzi o TBS, na mapie Polski. W 2016 roku, Szczecińskie TBS zajęło pierwsze miejsce w Polsce, w kategorii modernizacji roku, za rewitalizację kwartału przy ulicy Bohaterów Getta Warszawskiego, Królowej Jadwigi i Alei Wojska Polskiego. Wreszcie rok 2025, dwukrotne pierwsze miejsce, w ogólnopolskim rankingu najlepszych TBS. W maju, to było ex aequo z TBS-em Opole, za programy mieszkaniowe dla studentów, absolwentów i seniorów. A w październiku, samodzielne pierwsze miejsce, potwierdzające pozycję lidera w budownictwie społecznym w Polsce. Szanowna Pani Prezes, w imieniu Rady Miasta Szczecin, składam Pani serdeczne podziękowania, za blisko 30 lat rzetelnej, konsekwentnej i efektywnej pracy, na rzecz mieszkańców naszego miasta. Za te tysiące rodzin, które dzięki Pani pracy mają dobre warunki do życia. Za Szczecin, który dzięki Pani, jest miastem zarówno piękniejszym i bardziej przyjaznym do życia. Pani Prezes, życzymy duża zdrowia i spełniania marzeń. Dziękujemy bardzo.

Prezydium Rady oraz Prezydent Miasta wręczyli Prezes Sotkowskiej kwiaty oraz upominki.

G. Szotkowska - Szanowne Panie, Szanowni Panowie, ten dzień, jest dla mnie dniem szczególnym, pełen wzruszeń i emocji, ponieważ zbliża się ten czas, kiedy zakończę pracę w Szczecińskim TBS. Mój przedmówca mówił o sukcesach Spółki, wymieniając moje nazwisko. To nie jest tak, proszę Państwa, że sukces ma jednego ojca. Sukces ma wielu ojców i Państwo obecni tutaj, na tej sali, jesteście współudziałowcami tego sukcesu, spółki Szczecińskie TBS, bo co by nie powiedzieć, Rada Miasta zawsze bardzo przychylnie przyjmowała nasze projekty, wnoszone przez Prezydenta Miasta, do Państwa obrad. Bardzo przychylnie przyjmowała różne informacje, które było mi dane przez te lata przekazywać. Także serdeczne podziękowania, dla wszystkich radnych i każdego z Państwa, bez wyjątku. Ale te moje działania w Spółce, nie byłyby możliwe, gdyby nie Pan Prezydent Miasta Szczecin, Piotr Krzystek, z którym miałam przyjemność rozpocząć pracę, kiedy jeszcze nie był prezydentem, tylko za czasów Pana Prezydenta Jurczyka, zajmował się sprawami mieszkaniowymi, i to był mój pierwszy kontakt. Panie Prezydencie, z tego miejsca bardzo, bardzo Panu dziękuję. Zawsze Pan mnie wspierał, zawsze czułam dobre fluidy od Pana na moje wszystkie pomysły, więc dzięki Pana wsparciu, udało się osiągnąć to, co się udało osiągnąć. Trafnie Pan Radny Tyszler powiedział, że połączone są dwa TBS-y, i dzisiaj Szczeciński TBS, jest bez wątpienia, największym TBS-em w Polsce. Kiedyś konkurowaliśmy z Poznaniem, czy z Wrocławiem, dzisiaj nie mamy konkurencji. Także Panie Prezydencie bardzo, bardzo, bardzo Panu dziękuję. Za chwilę jeszcze osobiście podziękuję. Niezależnie od tego, chciałam podziękować całemu Kolegium Prezydenckiemu, bo pomysły naszej Spółki, zawsze też na początku były przyjmowane bardzo pozytywnie i dzięki temu wsparciu, które ja, jako Prezes Zarządu, reprezentujący całą załogę szczecińskiego TBS-u, miałam otwarte możliwości, do realizacji nietuzinkowych w skali Polski projektów. Chcę też podziękować, obecnym tu dzisiaj na sali i nieobecnym także, dyrektorom wydziałów merytorycznych, z którymi przez te lata, razem ze sobą współpracowaliśmy. Proszę Państwa, bez waszego wsparcia, bez cierpliwości, jaką mieliście do mnie, kiedy was zarzucałam różnymi pomysłami Spółki, Spółka nie byłaby na tym etapie rozwoju. Bo relacje międzyludzkie, w realizacji nietuzinkowych projektów, są najcenniejsze. Bez wsparcia, bez zrozumienia, nie zrobimy kroku do przodu, albo będziemy stali w miejscu, albo będziemy się cofali. Przekazuję Państwu moje podziękowania i ukłony za to, że zawsze, ale to zawsze, mogłam na Państwa liczyć. Bez względu na to, gdzie byliście Państwo przez te 30 lat, w którym miejscu dzisiaj, pełnicie kierownicze funkcje w naszym urzędzie. Dziękuję także za współpracę, ze spółkami miejskimi i z jednostkami organizacyjnymi miasta, gdzie tak samo, jak z dyrektorami, nasze relacje, nasze wzajemne zrozumienie naszych spraw i projektów, opierało się na współpracy, polegającej na rozmowach, a dopiero na formułowaniu określonych oczekiwań, które wynikały z tych rozmów. Na koniec, chciałabym podziękować oczywiście, załodze szczecińskiego TBS-u, bo bez tej załogi, nie byłoby mnie tutaj dzisiaj wśród Państwa, bo najlepsze pomysły szefa, szef sam nie zrealizuje. Musi mieć zrozumienie, wsparcie w swojej załodze. I ja bardzo cenię współpracę pracowników, i tych, którzy są ze mną od początku, od 30 lat, i tych, którzy zasilili nasze szeregi, naszej Spółki, stosunkowo niedawno. Gdyby nie wsparcie, gdyby nie zdecydowanie w podejmowanych działaniach i śmiałość, w formułowaniu nowych projektów, to w mojej ocenie, ja jako Prezes Spółki, będąc osamotniona, żadnych sukcesów spółka by nie uzyskała. Bardzo serdecznie Państwu dziękuję, za te prawie 30 lat pracy w szczecińskim TBS-ie, bo od samego początku. I za to, że wiele się od Państwa uczyłam, nauczyłam, że słuchaliście mnie, a ja słuchałam Państwa i wyciągałam wnioski, najlepsze dla Spółki. Na koniec powiem, może to się udało dlatego, że ta praca była moją pasją i łączyłam swoją pracę zawodową, z taką radością jej realizowania. Dziękuję za to, że przez te prawie 30 lat, było mi to dane. Wielkie ukłony i wielkie podziękowania.

Przewodniczący obrad ogłosił 5 min. przerwy.

Po przerwie:

Przewodniczący obrad – wspomniał sylwetki dwóch osób, które odeszły w ostatnim czasie a były bardzo ważne dla Miasta:

- Mariana Kielca – piłkarza nazywanego „Czarną perłą Wielgowa”, a który był piłkarzem Pogoni Szczecin,
- Włodzimierza Piątka – z wykształcenia nauczyciela a z zamiłowania fotografa. Pracował w „Gazecie Wyborczej, miesięczniku „Bryza” a także w Zakładach Odzieżowych „Dana”, fotografował pokazy mody, spektakle.

Rada Miasta uczciła pamięć zmarłych minutą ciszy.

Przystąpiono do realizacji punktu 2 porządku obrad:

2. Przyjęcie protokołu z XIX zwyczajnej sesji Rady Miasta Szczecin odbytej w dniu 24 lutego 2026 r.

P. Bartnik - Przewodniczący obrad poinformował, że protokół był wyłożony do wglądu w Biurze Rady Miasta Szczecin. Radni mieli możliwość zapoznać się z jego treścią. Zapytał radnych, czy mają uwagi do zapisów protokolarnych. W związku z brakiem uwag poddał jego zatwierdzenie pod głosowanie:

za – 30 przeciw – 0 wstrzym. – 0

W wyniku powyższego głosowania protokół został zatwierdzony.

Przystąpiono do realizacji punktu 3 porządku obrad:

3. Rozpatrzenie wniosków w sprawie zmian do porządku obrad.

P. Bartnik - Przewodniczący obrad poinformował, że wpłynęły następujące wnioski dot. zmian do porządku obrad (porządek obrad stanowi załącznik nr 5 do protokołu):

Wniosek Prezydenta Miasta o wprowadzenie do porządku obrad projektu uchwały nr 56/26 w sprawie uzgodnienia granic Drawieńskiego Parku Narodowego

za – 24 przeciw – 7 wstrzym. – 0

W wyniku powyższego głosowania projekt został wprowadzony do porządku obrad.

Wniosek Komisji ds. Gospodarki Komunalnej, Mobilności, Klimatu i Zwierząt o wprowadzenie do porządku obrad projektu uchwały nr 57/26 w sprawie przyjęcia apelu w sprawie potrzeby wprowadzenia jednoznacznej podstawy prawnej dla standardów zagospodarowania wód opadowych

za – 31 przeciw – 0 wstrzym. – 0

W wyniku powyższego głosowania projekt został wprowadzony do porządku obrad.

Wniosek Przewodniczącego Rady Miasta o wprowadzenie do porządku obrad projektu uchwały nr 58/26 zmieniającej uchwałę w sprawie powołania komisji stałych Rady Miasta Szczecin oraz ich składów osobowych

za – 31 przeciw – 0 wstrzym. – 0

W wyniku powyższego głosowania projekt został wprowadzony do porządku obrad.

Wniosek Przewodniczącego Rady Miasta o wprowadzenie do porządku obrad projektu uchwały nr 59/26 w sprawie wyboru Przewodniczącego Komisji ds. Inicjatyw Obywatelskich i Młodzieży Rady Miasta Szczecin

za – 30 przeciw – 0 wstrzym. – 1

W wyniku powyższego głosowania projekt został wprowadzony do porządku obrad.

Wniosek Komisji ds. Skarg, Wniosków i Petycji o wprowadzenie do porządku obrad projektu uchwały nr 60/26 w sprawie skargi na Prezydenta Miasta Szczecin

za – 30 przeciw – 0 wstrzym. – 0

W wyniku powyższego głosowania projekt został wprowadzony do porządku obrad.

Wniosek Prezydenta Miasta o zdjęcie z porządku obrad projektu uchwały nr 51/26 zmieniającej uchwałę w sprawie przepisów porządkowych dotyczących przewozu osób i bagażu ręcznego środkami lokalnego transportu zbiorowego organizowanego przez Gminę Miasto Szczecin – Zarząd Dróg i Transportu Miejskiego w Szczecinie

za – 30 przeciw – 0 wstrzym. – 0

W wyniku powyższego głosowania projekt został zdjęty z porządku obrad.

Prezydent Miasta pismem z dnia 30 marca 2026 r. zakończył inicjatywę uchwałodawczą dla projektu uchwały 51/26. Pismo oraz projekt uchwały stanowią załączniki nr 6 i 7 do protokołu.

Więcej wniosków nie zgłoszono.

P. Bartnik - Przewodniczący obrad oświadczył, że po rozpatrzeniu wniosków przez Radę porządek obrad XX zwyczajnej sesji jest następujący:

1. Otwarcie sesji i stwierdzenie quorum.
2. Przyjęcie protokołu z XIX zwyczajnej sesji Rady Miasta Szczecin odbytej w dniu 24 lutego 2026 r.
3. Rozpatrzenie wniosków w sprawie zmian do porządku obrad.
4. Rozpatrzenie projektów uchwał w sprawach:
 - **55/26** – nadania tytułu Honorowego Obywatela Miasta Szczecin Zbigniewowi Antoniemu Kruszewskiemu,
 - **34/26** – udzielenia z budżetu Miasta Szczecin pomocy finansowej w formie dotacji celowej Województwu Zachodniopomorskiemu,

- **35/26** - ustalenia wysokości ekwiwalentu pieniężnego dla strażaka ratownika ochotniczej straży pożarnej za uczestnictwo w działaniu ratowniczym, akcji ratowniczej, szkoleniu lub ćwiczeniu oraz zabezpieczeniu obszaru chronionego właściwej jednostki ratowniczo-gaśniczej Państwowej Straży Pożarnej, określonego w powiatowym planie ratowniczym,
- **36/26** - miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Nowe Miasto – Plac Zawiszy Czarnego” w Szczecinie,
- **37/26** - przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Zawadzkiego – Klonowica 10” w Szczecinie,
- **38/26** - przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Stołczyn – Łowiecka” w Szczecinie,
- **39/26** - udzielenia bonifikaty od cen netto nieruchomości gruntowych niezabudowanych sprzedawanych w trybie bezprzetargowym na poprawienie warunków zagospodarowania nieruchomości przyległych (*ul. Górnicza, ul. Huculska, ul. Śpiewna*),
- **40/26** - udzielenia bonifikaty od ceny netto nieruchomości gruntowej niezabudowanej, stanowiącej działkę nr 8/2 z obrębu 3049, sprzedawanej w trybie bezprzetargowym na poprawienie warunków zagospodarowania nieruchomości przyległej, położonej w Szczecinie przy ul. Czyżyka 3,
- **41/26** - udzielenia bonifikaty od cen netto nieruchomości gruntowych niezabudowanych sprzedawanych w trybie bezprzetargowym na poprawienie warunków zagospodarowania nieruchomości przyległych (*ul. Pastelowa, ul. Srebrna*),
- **42/26** - wyrażenia zgody na sprzedaż w drodze przetargu nieruchomości gruntowej zabudowanej, będącej własnością Gminy Miasto Szczecin, położonej w Szczecinie przy ulicy Księżnej Dąbrówki 9, stanowiącej działkę numer 18/2 z obrębu ewidencyjnego numer 3008,
- **43/26** - ogłoszenia tekstu jednolitego uchwały w sprawie trybu udzielania i rozliczania dotacji dla przedszkoli, innych form wychowania przedszkolnego, szkół i placówek niepublicznych oraz publicznych prowadzonych przez inny niż jednostka samorządu terytorialnego organ, funkcjonujących na terenie Miasta Szczecin oraz trybu przeprowadzania kontroli prawidłowości ich pobrania i wykorzystania,
- **44/26** - ogłoszenia sprostowania w tekście jednolitym uchwały w sprawie zmian w organizacji opieki nad dziećmi w wieku do lat 3 prowadzonej przez jednostkę organizacyjną Gminy Miasto Szczecin,
- **45/26** - określenia zadań dotyczących rehabilitacji zawodowej i społecznej osób niepełnosprawnych i wysokości środków Państwowego Funduszu Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych przeznaczonych na te zadania w roku 2026,
- **46/26** - przyjęcia programu osłonowego Gminy Miasto Szczecin pn.: "Korpus Wsparcia Seniorów na rok 2026",
- **47/26** - przyjęcia programu opieki nad zwierzętami bezdomnymi oraz zapobiegania bezdomności zwierząt w Szczecinie w 2026 roku,
- **49/26** - przyjęcia Programu zrównoważonej turystyki i wydarzeń Szczecina 2030,
- **50/26** - zaliczenia ul. Nad Rudzianką do kategorii dróg powiatowych na terenie Gminy Miasto Szczecin,
- **52/26** - wyrażenia zgody na zawarcie przez Gminę Miasto Szczecin porozumienia z Powiatem Kamieńskim i Powiatem Goleniowskim w sprawie powierzenia Powiatowi Kamieńskiemu organizacji publicznego transportu zbiorowego w powiatowych przewozach pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej,

- **53/26** – skargi na Prezydenta Miasta Szczecin oraz na dyrektorów miejskich jednostek organizacyjnych,
 - **54/26** – przyjęcia apelu dotyczącego wprowadzenia skutecznych narzędzi prawnych do usuwania porzuconych i niezdolnych do eksploatacji jednostek pływających z wód śródlądowych i morskich oraz zapewnienia miejsc do ich czasowego składowania,
 - **48/26** – ustanowienia Strefy Czystego Transportu w Szczecinie,
 - **56/26** – uzgodnienia granic Drawieńskiego Parku Narodowego,
 - **57/26** – przyjęcia apelu w sprawie potrzeby wprowadzenia jednoznacznej podstawy prawnej dla standardów zagospodarowania wód opadowych,
 - **58/26** – zmieniająca uchwałę w sprawie powołania komisji stałych Rady Miasta Szczecin oraz ich składów osobowych,
 - **59/26** – wyboru Przewodniczącego Komisji ds. Inicjatyw Obywatelskich i Młodzieży,
 - **60/26** – skargi na Prezydenta Miasta Szczecin.
5. Sprawozdania z wykonania planów finansowych za 2025 r. samorządowych jednostek kultury, dla których organizatorem jest Miasto Szczecin.
 6. Informacja o zgłoszonych żądaniach i wydanych decyzjach w roku 2025 w związku z uchwaleniem planów miejscowych lub ich zmianą.
 7. Informacja o łącznej liczbie i kwocie udzielonych ulg w spłacie należności o charakterze cywilnoprawnym za rok 2025.
 8. Interpelacje i zapytania radnych oraz odpowiedzi na nie.
 9. Wolne wnioski i sprawy wniesione.
 10. Zamknięcie obrad.

Przystąpiono do realizacji punktu 4 porządku obrad:

4. Rozpatrzenie projektów uchwał w sprawach:

Ścieżka do projektów uchwał stanowi załącznik nr **8** do protokołu.

Przystąpiono do rozpatrywania projektu uchwały w sprawie:

55/26 – nadania tytułu Honorowego Obywatela Miasta Szczecin Zbigniewowi Antoniemu Kruszewskiemu

Prezentacji przedłożonego projektu uchwały dokonał Paweł Bartnik Przewodniczący Rady Miasta. Projekt uchwały stanowi załącznik nr **9** do protokołu.

K. Romianowski – w imieniu Klubu Radnych PiS poprosił o 15 min. przerwy

Przewodniczący obrad ogłosił przerwę do godz. 11.20.

Po przerwie:

W związku z brakiem głosów w dyskusji Przewodniczący obrad zarządził głosowanie nad projektem uchwały nr 55/26

za – 26 przeciw - 0 wstrzym. – 0

Rada Miasta Szczecin jednogłośnie podjęła uchwałę w sprawie nadania tytułu Honorowego Obywatela Miasta Szczecin Zbigniewowi Antoniemu Kruszewskiemu. Uchwała Nr XX/500/26 stanowi załącznik nr 10 do protokołu.

Przystąpiono do rozpatrywania projektu uchwały w sprawie:

34/26 – udzielenia z budżetu Miasta Szczecin pomocy finansowej w formie dotacji celowej Województwu Zachodniopomorskiemu

Projekt uchwały stanowi załącznik nr 11 do protokołu.

Komisje zaopiniowały projekt uchwały w następujący sposób:

- **Komisja ds. Kultury** – pozytywnie
- **Komisja ds. Budżetu** - pozytywnie

W związku z brakiem głosów w dyskusji Przewodniczący obrad zarządził głosowanie nad projektem uchwały nr 34/26

za – 22 przeciw - 5 wstrzym. – 2

Rada Miasta Szczecin większością głosów podjęła uchwałę w sprawie udzielenia z budżetu Miasta Szczecin pomocy finansowej w formie dotacji celowej Województwu Zachodniopomorskiemu. Uchwała Nr XX/501/26 stanowi załącznik nr 12 do protokołu.

Przystąpiono do rozpatrywania projektu uchwały w sprawie:

35/26 – ustalenia wysokości ekwiwalentu pieniężnego dla strażaka ratownika ochotniczej straży pożarnej za uczestnictwo w działaniu ratowniczym, akcji ratowniczej, szkoleniu lub ćwiczeniu oraz zabezpieczeniu obszaru chronionego właściwej jednostki ratowniczo-gaśniczej Państwowej Straży Pożarnej, określonego w powiatowym planie ratowniczym

Projekt uchwały stanowi załącznik nr 13 do protokołu.

Komisja ds. Budownictwa i Mieszkalnictwa zaopiniowała projekt uchwały pozytywnie.

W imieniu Klubów głos zabrali:

M. Gieryga – w imieniu Klubu Radnych Koalicji Obywatelskiej – Chciałbym złożyć poprawkę do uchwały, na ten temat rozmawialiśmy też na Komisji ds. Bezpieczeństwa. Wspólnie, pomiędzy wszystkimi klubami, rozmawialiśmy o tym, żeby zwiększyć kwotę dotyczącą delegowania na szkolenia, z kwoty 10,00 złotych na 20,00 złotych. To jest wniosek Ochotniczych Straży Pożarnej, działających w naszym mieście, więc przychylamy się do tego wniosku. Chcielibyśmy to zwiększyć do kwoty 20,00 złotych. Oraz zwiększyć kwotę na działania, które deleguje Prezydent Miasta Szczecin, z 25,00 złotych na 35,00 złotych. Wierzymy, że to wsparcie dla ochotniczych straży pożarnej, w których to my, jako miasto, delegujemy ich do zadań specjalnych, jest słuszna. Pamiętajmy, że strażacy ochotnicy, robią to w godzinach pracy. Poświęcają swój prywatny czas, spotkania z rodziną na to, żeby wspierać miasto i naszych mieszkańców. Wierzymy jako

Koalicja Obywatelska, że na bezpieczeństwie nie powinniśmy oszczędzać i przychylamy się do wniosków. Takie kwoty zaproponowała Ochotnicza Straż Pożarna Gryf oraz Ochotnicza Straż Pożarna Śmierdnica, więc uważamy, że zgodnie z ich życzeniem, zgodnie z ich prośbą, powinniśmy tak zwiększyć te kwoty. Taka poprawka, jest też u Państwa w portalu e-sesja. Zgłoszona poprawka stanowi załącznik nr 14 do protokołu

K. Romianowski - w imieniu Klubu Radnych Prawo i Sprawiedliwość - Chciałbym podziękować Panu Przewodniczącemu Gierydze za to, że też te nasze uwagi, które podczas Komisji zostały przedstawione, zostały przez Państwa przyjęte, i mamy to dzisiaj w projekcie uchwały. Faktycznie, bezpieczeństwo nasze jest najważniejsze i nie powinniśmy na nim oszczędzać absolutnie. Chociaż te stawki jeszcze trochę odbiegają od tych, które mamy nawet w gminach ościennych, ale mam nadzieję, że idziemy w dobrym kierunku i dzisiejsza sesja jest, myślę, tego dowodem. Strażacy ochotnicy, oczywiście pełnią misję, tylko ta misja, jest naprawdę bardzo ważna i niejednokrotnie ratuje życie naszym mieszkańcom, w różnych przypadkach, więc tym bardziej cieszy fakt, że ten ekwiwalent będzie większy. Oczywiście Klub Radnych Prawa i Sprawiedliwości poprze tą uchwałę.

Przewodniczący obrad poddał pod głosowanie poprawkę Klubu Radnych koalicji Obywatelskiej

za – 30 przeciw - 0 wstrzym. – 0

W wyniku przeprowadzonego głosowania poprawka została przyjęta

W związku z wyczerpaniem głosów w dyskusji Przewodniczący obrad zarządził głosowanie nad projektem uchwały nr 35/26 z poprawką

za – 30 przeciw - 0 wstrzym. – 0

Rada Miasta Szczecin jednogłośnie podjęła uchwałę w sprawie ustalenia wysokości ekwiwalentu pieniężnego dla strażaka ratownika ochotniczej straży pożarnej za uczestnictwo w działaniu ratowniczym, akcji ratowniczej, szkoleniu lub ćwiczeniu oraz zabezpieczeniu obszaru chronionego właściwej jednostki ratowniczo-gaśniczej Państwowej Straży Pożarnej, określonego w powiatowym planie ratowniczym. Uchwała Nr XX/502/26 stanowi załącznik nr 15 do protokołu.

Przystąpiono do rozpatrywania projektu uchwały w sprawie:

36/26 – miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Nowe Miasto – Plac Zawiszy Czarnego” w Szczecinie

Projekt uchwały stanowi załącznik nr 16 do protokołu.

Komisja ds. Budownictwa i Mieszkalnictwa zaopiniowała projekt uchwały pozytywnie.

W dyskusji głos zabrali:

M. Duklanowski - Patrząc na ten plan, mam w pamięci jeszcze kilka dni temu, wystąpienie na Komisji ds. Budownictwa, Pani prof. Klary Czyńskiej, która pokazywała zamówiony przez Miasto, taki projekt studium kompozycyjnego naszego miasta, wskazujący w dużej mierze, na pewne kwestie związane z wysokością posadowionych budynków, w taki sposób, żeby te sylwety nie zaburzały perspektywy, panoramy, osi widokowych i tego, co w Szczecinie jest cenne. Państwo, domyślam się, też w wielu miejscach oczywiście bywają, ale biorąc pod uwagę polskie miasta, to w części z nich, możemy mówić o porównywalnej skali widoku, kiedy do miasta wjeżdżamy. Do Szczecina podobny jest oczywiście Toruń, kiedy z lewego brzegu, przejeżdżamy na prawy. Podobny jest Kraków, kiedy jedziemy drogą do Olkusza albo Zakopiańska, wjeżdżamy od południa, wtedy widzimy całe miasto jak na dłoni. Jest kilka takich miast. Doskonale widać również Warszawę z prawego brzegu, kiedy na Pradze, nomen omen, ulicą o nazwie Nabrzeże Szczecińskie jedziemy. Doskonale to widać, z każdego z mostów, jak ta panorama wygląda. W Szczecinie takim miejscem, są określone budynki, określone lokalizacje, określone drogi, na naszym Międzyodrze. Doskonale widać Szczecin, choćby z Trasy Zamkowej, co przecież każdy z nas, ja przynajmniej osobiście, kiedy wracam po kilkudniowym wyjeździe ze Szczecina, cieszę się, że to miasto tak pięknie wygląda, i tak pięknie wita mnie, a pewnie każdego wjeżdżającego oczywiście. I raptem oto pojawia nam się nowy pomysł. Mamy nową dominantę, bo tutaj wielokrotnie pojawiała się informacja o subdominancie, mianowicie dotyczącym czegoś, co niby nie będzie dominować w przestrzeni, ale to jest po prostu, typowa dominanta przestrzenna. Wbrew oczekiwaniom Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, który jasno wskazuje, na potrzebę chronienia w tym miejscu całości kompozycji przestrzennej. Będziemy mieli 60 metrów. Dowiedzieliśmy się na ostatniej Komisji, że całość jest wynikiem pewnych negocjacji i przeznaczenia terenu również pod Centrum Przesiadkowe. Pewnie potrzebne, dzisiaj gromadzące pewnie w jedno miejsce, tych przystanków, które w okolicy dworca kolejowego się znajdują. Po jednej stronie, na chwilę przystaje duży przewoźnik, również międzynarodowy, po drugiej stronie stoją mniejsze busy. Jeszcze na dole w okolicach Placu Tobruckiego, jest kolejne miejsce. Przecież na Placu Grodnickim, mamy dalej dworzec autobusowy. Jeśli chcemy to wszystko ułożyć w jednym miejscu i rzeczywiście spoić, i przyjąć, żeby to jedno jedyne miejsce znalazło swoje zastosowanie i było prawdziwym Centrum Przesiadkowym, to oczywiście bardzo dobrze. Natomiast niestety, dokonuje się pewna, mówiąc najprościej wrzutka, bo właśnie wtedy kiedy słuchamy wszyscy Pani Profesor Czyńskiej, każdy z nas mówi o pewnej wartości rzeczywiście, tego krajobrazu. Każdy potakuje głową, mówiąc o tym, no faktycznie, wieżowce 200 metrowe na Kępie Parnickiej pasują jak pięć do nosa. Tak samo, jak pięć do nosa pasuje, dzisiaj zamknięcie osi widokowej ulicy Narutowicza, od strony wschodniej, czyli zabudowa placu Zawiszy. Co my tutaj jeszcze w tym wszystkim mamy? Mamy mowę o 140 milionach złotych, które w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego, mamy uzyskać, w ramach właśnie takiego wejścia, takiej konstrukcji. 140 milionów złotych na centrum przesiadkowe, dla 13 autobusów. Parking dla 200 samochodów, w kwartale 36, to koszt 36 milionów złotych. Przebudowa ul. Sosabowskiego, budowa od nowa, drogi dwujezdniowej przekrój 2 plus 2. Nowe rondo, wypuszczenie również tramwaju na południe. Kilometrowy odcinek, 100 milionów złotych. Co my chcemy zrobić za 140 milionów? Chcemy otworzyć oczy niedowiarkom, pokazać patrzcie, to nasze. Dokładnie to chcemy zrobić, ponieważ to nie jest wartość 140 milionów złotych. Tu nie chodzi o 140 milionów, że my tyle zyskamy. Wartość centrum przesiadkowego, jest pewnie porównując, zdecydowanie mniejsza, zważywszy na jego skalę. Wartość przebudowy 300 metrowego odcinka, czy 400 metrowego odcinka ulicy Owocowej, jest przecież nieporównywalna z budową nowej jezdni kilometrowej z torowiskiem tramwajowym po środku. Ten plan, dzisiaj będzie psuł przestrzeń, w imię oczywiście szczytnej

celu, lokalizowania w jednym miejscu centrum przesiadkowego. Natomiast bezpowrotnie, stracimy na południowej części Nowego Miasta tę skalę, która wynika wprost z uwarunkowań historycznych. O tym pisze Wojewódzki Konserwator Zabytków, co dopiero dzisiaj otrzymaliśmy. Mam nadzieję, że Państwo to przejrzą i podejmą dyskusję, być może nad tym, żeby do tego tematu, spróbować jeszcze raz wrócić. Niekoniecznie ten plan pewnie, musimy przyjmować dzisiaj. Tak odbywało się przed laty, wtedy, kiedy zdejmowaliśmy kilkakrotnie z obrad Rady Miasta, sprawę rozbudowy Galerii Handlowej Galaxy. Dzisiaj Państwo mówią o tym, że to był błąd. I dobrze, ale przynajmniej nad tym rozmawialiśmy wielokrotnie. Wtedy też głosowaliśmy „przeciwko”. Może warto pochylić się raz jeszcze, może warto w reżimie trochę innym, niż 3-4 minutowej wypowiedzi na Komisji, spróbować o tym temacie porozmawiać raz jeszcze. Proszę po prostu Państwa o to, żebyśmy zastanowili się nad tym, czy 60 metrowy budynek, dwukrotnie wyższy niż Przychodnia Kolejowa przy ul. 3 Maja, trzykrotnie wyższy, niż okoliczne budynki w tym miejscu, rzeczywiście pasuje.

W związku z wyczerpaniem głosów w dyskusji Przewodniczący obrad zarządził głosowanie nad projektem uchwały nr 36/26

za – 21 przeciw - 7 wstrzym. – 3

Rada Miasta Szczecin większością głosów podjęła uchwałę w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Nowe Miasto – Plac Zawiszy Czarnego” w Szczecinie. Uchwała Nr XX/503/26 stanowi załącznik nr 17 do protokołu.

Przystąpiono do rozpatrywania projektu uchwały w sprawie:

37/26 – przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Zawadzkiego – Klonowica 10” w Szczecinie

Projekt uchwały stanowi załącznik nr 18 do protokołu.

Komisja ds. Budownictwa i Mieszkalnictwa zaopiniowała projekt uchwały pozytywnie.

W związku z brakiem głosów w dyskusji Przewodniczący obrad zarządził głosowanie nad projektem uchwały nr 37/26

za – 30 przeciw - 0 wstrzym. – 0

Rada Miasta Szczecin jednogłośnie podjęła uchwałę w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Zawadzkiego – Klonowica 10” w Szczecinie. Uchwała Nr XX/504/26 stanowi załącznik nr 19 do protokołu.

Przystąpiono do rozpatrywania projektu uchwały w sprawie:

38/26 – przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Stołczyn – Łowiecka” w Szczecinie

Projekt uchwały stanowi załącznik nr 20 do protokołu.

Komisja ds. Budownictwa i Mieszkalnictwa zaopiniowała projekt uchwały pozytywnie.

W związku z brakiem głosów w dyskusji Przewodniczący obrad zarządził głosowanie nad projektem uchwały nr 38/26

za – 31 przeciw - 0 wstrzym. – 0

Rada Miasta Szczecin jednogłośnie podjęła uchwałę w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Stołczyn – Łowiecka” w Szczecinie. Uchwała Nr XX/505/26 stanowi załącznik nr 21 do protokołu.

Przystąpiono do rozpatrywania projektu uchwały w sprawie:

39/26 – udzielenia bonifikaty od cen netto nieruchomości gruntowych niezabudowanych sprzedawanych w trybie bezprzetargowym na poprawienie warunków zagospodarowania nieruchomości przyległych (ul. Górnicza, ul. Huculska, ul. Śpiewna)

Projekt uchwały stanowi załącznik nr 22 do protokołu.

Komisja ds. Budownictwa i Mieszkalnictwa zaopiniowała projekt uchwały pozytywnie.

W związku z brakiem głosów w dyskusji Przewodniczący obrad zarządził głosowanie nad projektem uchwały nr 39/26

za – 31 przeciw - 0 wstrzym. – 0

Rada Miasta Szczecin jednogłośnie podjęła uchwałę w sprawie udzielenia bonifikaty od cen netto nieruchomości gruntowych niezabudowanych sprzedawanych w trybie bezprzetargowym na poprawienie warunków zagospodarowania nieruchomości przyległych (ul. Górnicza, ul. Huculska, ul. Śpiewna). Uchwała Nr XX/506/26 stanowi załącznik nr 23 do protokołu.

Przystąpiono do rozpatrywania projektu uchwały w sprawie:

40/26 – udzielenia bonifikaty od ceny netto nieruchomości gruntowej niezabudowanej, stanowiącej działkę nr 8/2 z obrębu 3049, sprzedawanej w trybie bezprzetargowym na poprawienie warunków zagospodarowania nieruchomości przyległej, położonej w Szczecinie przy ul. Czyżyka 3

Projekt uchwały stanowi załącznik nr 24 do protokołu.

Komisja ds. Budownictwa i Mieszkalnictwa zaopiniowała projekt uchwały pozytywnie.

W związku z brakiem głosów w dyskusji Przewodniczący obrad zarządził głosowanie nad projektem uchwały nr 40/26

za – 30

przeciw - 0

wstrzym. – 0

Rada Miasta Szczecin jednogłośnie podjęła uchwałę w sprawie udzielenia bonifikaty od ceny netto nieruchomości gruntowej niezabudowanej, stanowiącej działkę nr 8/2 z obrębu 3049, sprzedawanej w trybie bezprzetargowym na poprawienie warunków zagospodarowania nieruchomości przyległej, położonej w Szczecinie przy ul. Czyżyka 3. Uchwała Nr XX/507/26 stanowi załącznik nr 25 do protokołu.

Przystąpiono do rozpatrywania projektu uchwały w sprawie:

41/26 – udzielenia bonifikaty od cen netto nieruchomości gruntowych niezabudowanych sprzedawanych w trybie bezprzetargowym na poprawienie warunków zagospodarowania nieruchomości przyległych (ul. Pastelowa, ul. Srebrna)

Projekt uchwały stanowi załącznik nr 26 do protokołu.

Komisja ds. Budownictwa i Mieszkalnictwa zaopiniowała projekt uchwały pozytywnie.

W związku z brakiem głosów w dyskusji Przewodniczący obrad zarządził głosowanie nad projektem uchwały nr 41/26

za – 30

przeciw - 0

wstrzym. – 1

Rada Miasta Szczecin większością głosów podjęła uchwałę w sprawie udzielenia bonifikaty od cen netto nieruchomości gruntowych niezabudowanych sprzedawanych w trybie bezprzetargowym na poprawienie warunków zagospodarowania nieruchomości przyległych (ul. Pastelowa, ul. Srebrna). Uchwała Nr XX/508/26 stanowi załącznik nr 27 do protokołu.

Przystąpiono do rozpatrywania projektu uchwały w sprawie:

42/26 – wyrażenia zgody na sprzedaż w drodze przetargu nieruchomości gruntowej zabudowanej, będącej własnością Gminy Miasto Szczecin, położonej w Szczecinie przy ulicy Księżnej Dąbrówki 9, stanowiącej działkę numer 18/2 z obrębu ewidencyjnego numer 3008

Projekt uchwały stanowi załącznik nr 28 do protokołu.

Komisja ds. Budownictwa i Mieszkalnictwa zaopiniowała projekt uchwały pozytywnie.

W związku z brakiem głosów w dyskusji Przewodniczący obrad zarządził głosowanie nad projektem uchwały nr 42/26

za – 28

przeciw - 1

wstrzym. – 2

Rada Miasta Szczecin większością głosów podjęła uchwałę w sprawie wyrażenia zgody na sprzedaż w drodze przetargu nieruchomości gruntowej zabudowanej, będącej własnością Gminy Miasto Szczecin, położonej w Szczecinie przy ulicy

Księżnej Dąbrówki 9, stanowiącej działkę numer 18/2 z obrębem ewidencyjnego numer 3008. Uchwała Nr XX/509/26 stanowi załącznik nr 29 do protokołu.

Przystąpiono do rozpatrywania projektu uchwały w sprawie:

43/26 – ogłoszenia tekstu jednolitego uchwały w sprawie trybu udzielania i rozliczania dotacji dla przedszkoli, innych form wychowania przedszkolnego, szkół i placówek niepublicznych oraz publicznych prowadzonych przez inny niż jednostka samorządu terytorialnego organ, funkcjonujących na terenie Miasta Szczecin oraz trybu przeprowadzania kontroli prawidłowości ich pobrania i wykorzystania

Projekt uchwały stanowi załącznik nr 30 do protokołu.

Komisja ds. Budżetu zaopiniowała projekt uchwały pozytywnie.

W związku z brakiem głosów w dyskusji Przewodniczący obrad zarządził głosowanie nad projektem uchwały nr 43/26

za – 31 przeciw - 0 wstrzym. – 0

Rada Miasta Szczecin jednogłośnie podjęła uchwałę w sprawie ogłoszenia tekstu jednolitego uchwały w sprawie trybu udzielania i rozliczania dotacji dla przedszkoli, innych form wychowania przedszkolnego, szkół i placówek niepublicznych oraz publicznych prowadzonych przez inny niż jednostka samorządu terytorialnego organ, funkcjonujących na terenie Miasta Szczecin oraz trybu przeprowadzania kontroli prawidłowości ich pobrania i wykorzystania. Uchwała Nr XX/510/26 stanowi załącznik nr 31 do protokołu.

Przystąpiono do rozpatrywania projektu uchwały w sprawie:

44/26 – ogłoszenia sprostowania w tekście jednolitym uchwały w sprawie zmian w organizacji opieki nad dziećmi w wieku do lat 3 prowadzonej przez jednostkę organizacyjną Gminy Miasto Szczecin

Projekt uchwały stanowi załącznik nr 32 do protokołu.

Komisja ds. Zdrowia i Opieki Społecznej zaopiniowała projekt uchwały pozytywnie.

W związku z brakiem głosów w dyskusji Przewodniczący obrad zarządził głosowanie nad projektem uchwały nr 44/26

za – 31 przeciw - 0 wstrzym. – 0

Rada Miasta Szczecin jednogłośnie podjęła uchwałę w sprawie ogłoszenia sprostowania w tekście jednolitym uchwały w sprawie zmian w organizacji opieki nad dziećmi w wieku do lat 3 prowadzonej przez jednostkę organizacyjną Gminy Miasto Szczecin. Uchwała Nr XX/511/26 stanowi załącznik nr 33 do protokołu.

Przystąpiono do rozpatrywania projektu uchwały w sprawie:

45/26 – określenia zadań dotyczących rehabilitacji zawodowej i społecznej osób niepełnosprawnych i wysokości środków Państwowego Funduszu Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych przeznaczonych na te zadania w roku 2026

Projekt uchwały stanowi załącznik nr 34 do protokołu.

Komisje zaopiniowały projekt uchwały w następujący sposób:

- Komisja ds. Budżetu – pozytywnie,
- Komisja ds. Zdrowia i Opieki Społecznej – pozytywnie.

W związku z brakiem głosów w dyskusji Przewodniczący obrad zarządził głosowanie nad projektem uchwały nr 45/26

za – 30 przeciw - 0 wstrzym. – 0

Rada Miasta Szczecin jednogłośnie podjęła uchwałę w sprawie określenia zadań dotyczących rehabilitacji zawodowej i społecznej osób niepełnosprawnych i wysokości środków Państwowego Funduszu Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych przeznaczonych na te zadania w roku 2026. Uchwała Nr XX/512/26 stanowi załącznik nr 35 do protokołu.

Przystąpiono do rozpatrywania projektu uchwały w sprawie:

46/26 – przyjęcia programu osłonowego Gminy Miasto Szczecin pn.: "Korpus Wsparcia Seniorów na rok 2026"

Projekt uchwały stanowi załącznik nr 36 do protokołu.

Komisja ds. Zdrowia i Opieki Społecznej zaopiniowała projekt uchwały pozytywnie.

W związku z brakiem głosów w dyskusji Przewodniczący obrad zarządził głosowanie nad projektem uchwały nr 46/26

za – 30 przeciw - 0 wstrzym. – 0

Rada Miasta Szczecin jednogłośnie podjęła uchwałę w sprawie przyjęcia programu osłonowego Gminy Miasto Szczecin pn.: "Korpus Wsparcia Seniorów na rok 2026". Uchwała Nr XX/513/26 stanowi załącznik nr 37 do protokołu.

Przystąpiono do rozpatrywania projektu uchwały w sprawie:

47/26 – przyjęcia programu opieki nad zwierzętami bezdomnymi oraz zapobiegania bezdomności zwierząt w Szczecinie w 2026 roku

Projekt uchwały stanowi załącznik nr 38 do protokołu.

Komisja ds. Gospodarki Komunalnej, Mobilności, Klimatu i Zwierząt zaopiniowała projekt uchwały pozytywnie.

W dyskusji głos zabrali:

I. Milewska - Szanowni Państwo, to jedna z tych uchwał, które podejmujemy co rok. Na pierwszy rzut oka, może wydawać się rutynowa. W rzeczywistości znaczenie tej uchwały jest niezwykle niezbędne, dla naszego miasta. Dotyczy codziennego funkcjonowania miasta, odpowiedzialności za zwierzęta, które znalazły się bez opieki, z winy człowieka, bądź nieoczekiwanej sytuacji. Na realizację tego Programu w 2026 roku, miasto przeznaczają prawie 4 miliony złotych. Drodzy Państwo, chciałabym tu podkreślić dla porównania, iż w 2023 roku, kwota ta wynosiła lekko ponad 2 miliony. Dziś dwa razy więcej. Z roku na rok, zwiększamy tę kwotę. I w tym miejscu chciałabym przypomnieć, że pieniądze te, finansują takie kwestie, jak miejsce i opiekę dla bezdomnych zwierząt w schronisku, odławianie zwierząt z terenu miasta, sterylizację i kastrację, leczenie i opiekę weterynaryjną, dokarmianie i opiekę nad kotami wolno żyjącymi, całodobową pomoc weterynaryjną, w przypadku wypadków drogowych z udziałem zwierząt, i działania edukacyjne dla mieszkańców, dotyczące odpowiedzialnej opieki nad zwierzętami. Ta uchwała, to nie tylko dokument, to realne działania i środki, które przekładają się na bezpieczeństwo, porządek w mieście, humanitarne traktowanie zwierząt, które na to absolutnie zasługują. W tym miejscu, bardzo chciałabym podziękować Panu Wiceprezydentowi Łukaszowi Kadłubowskiemu i Pani Dyrektor, za wkład merytoryczny, za przeanalizowanie i pochylenie się nad środkami finansowymi. I za każdym razem spojrzenie na potrzebę i ważność schroniska dla bezdomnych zwierząt w Szczecinie.

J. Szałabawka – Szanowni Państwo, pomimo pięknej tutaj preambuły, która jest w tym Programie, mamy jednak wątpliwości, co do jej treści. Jak wiemy, Powiatowy Lekarz Weterynarii, wydał negatywną opinię o tym Programie i wskazał, że nie zostały zawarte tam istotne uwagi, które przekazywali wcześniej, a które dotyczyły realnej poprawy losu zwierząt. Chciałoby nie zostało uwzględnione to, co zostało przekazywane przez Powiatowego Lekarza Weterynarii, czyli brak jasnych zasad kontroli i rozliczenia efektów tego Programu. Uważamy, że przy tak ważnej sprawie, jak dobro zwierząt, ten Program powinien być jak najlepszy i skuteczny, dlatego nie jesteśmy w stanie, poprzeć tego programu.

W związku z wyczerpaniem głosów w dyskusji Przewodniczący obrad zarządził głosowanie nad projektem uchwały nr 47/26

za – 24 przeciw - 0 wstrzym. – 7

Rada Miasta Szczecin większością głosów podjęła uchwałę w sprawie przyjęcia programu opieki nad zwierzętami bezdomnymi oraz zapobiegania bezdomności zwierząt w Szczecinie w 2026 roku. Uchwała Nr XX/514/26 stanowi załącznik nr 39 do protokołu.

Przystąpiono do rozpatrywania projektu uchwały w sprawie:

49/26 – przyjęcia Programu zrównoważonej turystyki i wydarzeń Szczecina 2030

Projekt uchwały stanowi załącznik nr 40 do protokołu.

W dyskusji głos zabrali:

M. Kopec – Jest to zapewne taki kolejny program, który oczywiście powędruje na półkę, a z jakichś powodów być musi. Natomiast to, co przy tym projekcie budzi wątpliwości, to oczywiście sposób procedowania, który jakby nie do końca widoczny był dla wszystkich radnych, jeżeli chodzi o Komisję. Dalej, kwestia metodologii budowania tego Programu. Z jednej strony, mamy oczywiście bardzo piękne słowa o konsultacjach, o dialogu, z drugiej strony mamy ankiety, na podstawie których tworzone są piękne wykresy kołowe, natomiast ankieta była online'owa, w której uczestniczyło 38 osób. Jeżeli to jest podstawa, do tworzenia Programu, to zapewne nie jest to wystarczające. Jest także kwestia posługiwania się, oczywiście jakby w samej nazwie „zrównoważony”, czy odwoływania się do ONZ-towskiej agendy. Dzisiaj wyraźnie widać, że cała ta ideologia klimatyzmu, która tam jest zawarta, po prostu ona już upadła. Czyli odwoływanie się do czegoś, co w gruncie rzeczy, widać w skali Europy i Świata, poniosło porażkę, budzi wątpliwość. Czyli klimatyzm, „planeta płonie”, całe odwoływanie się do takich haseł, nie ma sensu. To oczywiście powoduje to, że widać po tym dokumencie, chociażby po analizie SWOT, po szansach i zagrożeniach, że jest to taki groch z kapustą trochę. Czyli z jednej strony, mamy pewnie efekt tych ankiet, takie sformułowanie, że w zagrożeniu dla turystyki Szczecina, to jest brak butelek z napojami, w pokojach hotelowych. Znaczący to, nie wiem czy są, czy nie, jak widać ta analiza mówi, że to jest problem jakiś. Więc jest to raczej zabawne, niż poważne. Mamy też inne kwestie, które oczywiście słusznie zostały zauważone. Chociażby, o tym już była mowa, niekontrolowana zabudowa mieszkaniowa przez deweloperów. To na pewno jest zagrożenie, o tym była mowa i do tego, jeszcze pewnie będziemy wracać. To jest kwestia także inna, chociażby przy Łasztowni. Zabudowa mieszkaniowa wysp i terenów leżących nad wodą, jako słaba strona miasta. Czyli to, o czym wielokrotnie wracamy, to jest wskazywane w tym programie, jako słaba strona albo zagrożenie. Także możemy zobaczyć, że jakby cały ten tekst, który nawiązuje do agendy, takiej zrównoważonej, równocześnie zawiera zwrot o większe wykorzystanie lotniska. Albo ślad węglowy CO₂, albo lotnisko, trzeba się na coś zdecydować. Tutaj takiej decyzji konsekwentnej, w tym dokumencie nie ma. Także jest jeszcze jedna sprawa, która pewnie dzisiaj wróci. To znaczy, kwestia położenia ujścia rzeki żeglownej, posiadającej połączenia z europejskim systemem dróg wodnych. Równocześnie widzimy, jako szansę, wpisanie utworzenie Parku Narodowego Doliny Dolnej Odry. Jak wiadomo ta ustawa o Parku została zawetowana przez Prezydenta i Szczecin, w przeciwieństwie do innych gmin, już do tej kwestii nie wraca. A w tym dokumencie, takie sformułowanie się znajduje. Nie wiem, czy tam powinien być wpisany Drawieński Park Narodowy, czy jakiś inny. Może Karkonoski albo jakiś inny, który będzie szansą dla Szczecina, bo trudno mówić w tej chwili o Parku Narodowym Doliny Dolnej Odry. Czyli mamy dość taki niespójny dokument, pewnie też oparty na wadliwych przesłankach i trudno jakby głosować za nim. Oczywiście jak powiedziałem, są rzeczy, które tam są słuszne, typu brak miejsc parkingowych, czy te kwestie związane z deweloperami, jako zagrożenia dla turystyki. My w każdym razie, w takim kształcie i tak niedopracowanego dokumentu, popierać nie będziemy.

M. Duklanowski – Oczywiście to, o czym wspomniał tutaj Pan radny Maciej Kopec, w kontekście przede wszystkim, samej metodologii, przyjęcia 38 ankiet, stanowiących główny „kor” całości rozważań nad tą sprawą, jest zadziwiający. Za chwilę dojdziemy do uchwały, w sprawie strefy czystego transportu, gdzie Państwo będą swobodnie kwestionować, wzięcie udziału w konsultacjach przez 171 bodajże, czy 170 kilku uczestników z miasta, i to jest stanowczo zbyt mało, Państwa zdaniem. Natomiast dzisiaj przygotowujemy program, który domyślam się, za chwilę zostanie przyjęty, w oparciu o dane z 38 ankiet, przeprowadzonych właściwie nie wiadomo wśród kogo. Czy jakakolwiek metodologia była, czy to było, po prostu

zwykle ankietowanie, takie w internecie, w jakikolwiek sposób. Trudno tutaj dociekać, jaka jest w ogóle istota, jaki jest sens przygotowywania tego dokumentu. Tym bardziej, że właśnie tak, jak tutaj powiedział mój przedmówca, nie było go w ogóle na Komisji. Czy ktoś z Państwa, jest w ogóle w stanie nam opowiedzieć, o co w tym chodzi? Po co my to w ogóle przygotowujemy? Czy po to, żeby ta tabela, która gdzieś tam jest pod koniec, pokazująca wzrosty w każdej rzeczy, między innymi, i to akurat bardzo dobrze, patrzę na Prezydenta Kadłubowskiego, jeśli idzie o kwestię, rozwoju sieci dróg dla rowerów w mieście. To jest oczywiście potrzebne, z punktu widzenia poruszania się bezpiecznego osób, które są tak zwanymi, niechronionymi uczestnikami ruchu. Określamy wzrost, nie wiemy dalej jaki. Oczywiście jest to dokument, pewnie standardowo odkładany na półkę, ale jeśli takie rzeczy mamy głosować, to chociaż zadajmy sobie trud, żeby podpytać, zapytać. Ja zakładam jako, że on nie był nigdzie na Komisji opiniowany, a w tej chwili, po głosie Pana radnego Macieja Kopia i w tej chwili moim, zgłosił się dopiero jeden z przedstawicieli, tej większości arytmetycznej u nas. Zakładam, być może błędnie, że gdybyśmy my się w tej kwestii nie wypowiedzieli, nie wypowiedzieliby się również Państwo. Być może nie wiedzieliby Państwo nawet, że taki dokument jest i jaka jest jego zawartość. Popatrzcie Państwo nawet na tę tabelę, ze strony 17. Mamy oczywiście liczbę udzielonych noclegów turystycznych, przewidujemy wzrost o 5%. Jaka metodą chcemy to osiągnąć? W jaki sposób, to chcemy wszystko zrobić? Popatrzcie, gdybyście Państwo sięgnęli, bo to są dane z GUS-u, z bazy danych lokalnych, jak sięgniemy do danych wstecz, no to rzeczywiście tak wychodzi, że co roku o 5% więcej mamy, tych noclegów. Baza z roku, kiedy rozpoczął się COVID, z roku 2020 jest też zupełnie inna. Akurat tam, nie porównując, ale po roku 2022, 2023 mamy i tak 5% wzrost. Bo wiemy, że wykonaliśmy program, podjęciem określonych działań, o których trudno w jakikolwiek sposób rzeczywiście mówić. Ważną rzeczą jest oczywiście, nasze turystyczne nastawienie w mieście. Tego nie można kwestionować. Tutaj jest podana informacja, o tej takiej turystyce krótkoterminowej, o tej weekendowej. Jak Państwo pochodziliby troszkę, w okolicach tych naszych głównych celów podróży, takich turystycznych, okolicach Zamku, części nad Odrą, Wałów Chrobrego, ale w taki sposób, żeby rzeczywiście oglądać zachowanie ludzi. Patrząc na to, w jaki sposób oni w przestrzeni publicznej, wchodzi w interakcje z miastem, w jaki sposób tę przestrzeń traktują, i w jaki sposób, przestrzeń jest dla nich też atrakcyjna i w jaki sposób przyjazna, to widać tych ludzi. Bardzo często widać rodziny, tatę, mamę z dziećmi, którzy idą, mają w ręce mają jakąś mapę na przykład, wiadomo, że to są ludzie, którzy zwiedzają. Małe plecaczki na plecach i widać tych ludzi. Naprawdę Szczecin jest atrakcyjny, ale czy taki dokument w czymkolwiek pomoże? Nie wiem. Pytanie konkretne. Kto za tym z Państwa stoi, jakby ktoś tam, był w stanie przedstawić informację. Po co my to mamy przyjmować? Niech mi ktoś z Państwa powie, bo poza jedną stroną „Visit Szczecin” bodaj, nie mam informacji, bo na „Konsultuj Szczecin”, nie ma informacji o konsultacjach. A Państwo to konsultowali, bo w tym całym, takim opisanu mapy drogowej tak zwanej, jest podany moment, w którym to było konsultowane. Więc prosiłbym o informacje, na temat konsultacji, w jaki sposób to się rzeczywiście odbyło. I co nam to da. Ponieważ, na przykład jak Państwo pokazujecie w tej tabeli, pierwszą rzecz, która jest pokazana, utworzenie Szczecin Convention Bureau, to my, to już mamy. Ale Państwo pokazują to, jako jakiś cel do przodu. Nie wiem, nie rozumiem. Po prostu naprawdę proszę o to, żebyśmy głosując, mieli szerszą wiedzę. Potraktujcie nas proszę, w miarę na poważnie.

M. Chabor – Ten dokument, oczywiście jest potrzebny i na pewno powinien powstać. Mnie się wydaje, tak jak tutaj koledzy wskazali, problemem jest, jakby taka ideologizacja tych wszystkich dokumentów, jakie powstają tutaj w Szczecinie, ten właśnie „zrównoważony rozwój”, tutaj akurat 101 razy powtórzony „klimat”, który

się wszędzie pojawia, w zasadzie bez związku i bez sensu często. Ja tu chciałbym zwrócić uwagę, na takie absurdy, jako słabe strony w analizie SWOT. Wskazano niedostateczny poziom edukacji na temat odpowiedzialnej i zrównoważonej turystyki. Jaki to ma w ogóle sens? Dalej, brak zrównoważonych restauracji. Proszę mi powiedzieć, jakie restauracje według autorów są zrównoważone, a jakie są niezrównoważone? Mamy tutaj więcej, już nie będę tutaj Państwa czasu zabierał, ale tak naprawdę, jest to troszeczkę smutne, że ta ideologia stoi ponad sensem tworzenia takich dokumentów. Ona czyni te dokumenty, po prostu niestrawnymi dla osób czytających, i stąd te różne protesty. Państwo się oburzają, że my wyciągamy różne kwestie, ale właśnie tak jest. Należałoby tworzyć dokumenty z sensem, które wprowadzają elementy, które są dla danego programu niezbędne, a nie przeładowywać go różnymi sformułowaniami, które w ogóle są tylko po to, by przypodobać się, nie wiem komu. Unii Europejskiej, Komisji Europejskiej? Nie wiem.

M. Biskupski – Zastępca Prezydenta Miasta – Jeśli jest taka potrzeba i to oczywiście, jesteśmy gotowi odpowiedzieć na te pytania, które tutaj padły. Są przedstawiciele Żeglugi Szczecińskiej, między innymi Pan Leopold Korytkowski. Nie zaskoczyły nas te pytania. Zrobiliśmy to, co zapewne przedstawiciele Klubu Radnych PiS-u, czyli wprowadziliśmy ten program do sztucznej inteligencji, poprosiliśmy żeby zadał pytania w zakresie tego programu, i dokładnie te same pytania, sztuczna inteligencja nam zadała, w związku z tym, dokładnie na nie jesteśmy w stanie odpowiedzieć. Bardzo proszę przedstawiciela Żeglugi Szczecińskiej.

Leopold Korytkowski – Żegluga Szczecińska, Dyrektor ds. Turystyki i Wydarzeń - Ja tutaj się nie będę odnosił do wrzucania programu w sztuczną inteligencję. Moim celem, jeżeli mam taką krótką szansę, jest przedstawienie dlaczego? Być może też uspokojenie trochę obaw, które sami mieliśmy ruszając do tego programu. Najpierw co do kwestii metodologii. Ja wiem, jak to wygląda, tych trzydzieści kilka podmiotów. Natomiast, to jest nie do końca prawda. To jest 38 bodajże podmiotów turystycznych, podmiotów gospodarczych, działających w Szczecinie. W Szczecinie mamy ich około pięćdziesięciu, sześćdziesięciu, takich, z którymi współpracujemy na bieżąco i uważam, że taka obecność branży turystycznej ..., nie było to badanie internetowe, tylko to było tak naprawdę, spotkanie kilkugodzinne, potem powtarzane, najpierw w sali Morskiego Centrum Nauki, potem na spotkaniach jeszcze wewnętrznych. To trwało trzy etapowo, od roku 2024. To ten pierwszy rzut, to jest ta pierwsza odpowiedź. Jeżeli chodzi o mieszkańców Szczecina, to odpytaliśmy łącznie ponad 570 osób. W kolejnych badaniach, przeprowadzonych nie samodzielnie, tylko z podmiotem, jednym z najlepszych w kraju, tak naprawdę polecanym przez Ministerstwo Sportu i Turystyki, przez Polish Convention Bureau, z którym zaczęliśmy współpracować. Więc jeżeli chodzi o warstwę metodologiczną, uważam osobiście, że jesteśmy w miarę zabezpieczeni i możemy sobie spojrzeć i powiedzieć, tak, odpytaliśmy tych ludzi, którzy chcą działać. Tak, odpytaliśmy branżę, która czerpie profity i dochody. Tak, zapytaliśmy mieszkańców. Jeżeli chodzi o podnoszone problemy, które są „od sasa do lasa”, bo tak chyba mniej więcej mogę to podsumować, w analizie SWOT. Tak, to jest to, co boli tych ludzi, i dlatego one są tak szeroko, dlatego one są tak podniesione, w sposób czasem niedoprecyzowany, ponieważ to jest głos społeczeństwa. To jest głos branży i oni mówią wprost. Życie takie jest, że czasami szansa jest też zagrożeniem. Jeżeli jest podnoszony stan rzeki Odry, jest to nasza wielka szansa, jest to nasze wielkie zagrożenie. I chyba ciężko się z tym zgodzić, że jeżeli rzeka Odra będzie zanieczyszczana, lub jeżeli, tutaj Państwo z prawej strony się boicie, że nie będzie żeglowna, tak, na pewno to uszkodzi ekosystem turystyczny, biznesowy. To możemy

się co do tego zgodzić. Więc podnoszenie tego, po stronie szans i zagrożeń, jest jak najbardziej słuszne. Chciałbym też się odnieść do słowa „zrównoważona”, bo to tak naprawdę, ja wierzę, że polityka, de facto definiuje nas wszystkich, ale to, też nie jest do końca prawda. Jeżeli chodzi o definicję, o metodologię, to najbardziej właściwą stroną, do której byśmy zdążyli, to byłaby turystyka regeneratywna. Niestety jest to kolejny krok. Na razie w Szczecinie mamy turystykę. Turystyka zrównoważona, to nie chodzi o to, żeby mniej ... oczywiście troszkę też, żeby mniej było CO₂, żeby było mniej samochodów w centrach miast. To przede wszystkim chodzi o to, żeby miasto i mieszkańcy, nie cierpieli przez rozwój turystyki. Na przykład niedawno czytam artykuł o Szklarskiej Porębie, że 30 lat temu ich ostrzegano, że niekontrolowany rozwój turystyki, doprowadzi do tego, że mieszkańcom będzie się gorzej żyło. To uważam, że w Szczecinie wykorzystując naszą rentę zapóźnienia, nie bójmy się tego powiedzieć, ponieważ Polska od zawsze jest postrzegana, jako miasto trzech destynacji, Warszawa, Kraków i Trójmiasto. Teraz, Polska jest na nowo odkrywana. Te wzrosty, o których tutaj Pan mówił, Panie Radny, 5%, nie do końca też są prawdą, bo Szczecin jako nasze miasto, w zeszłym roku miał 11% wzrostu, rok do roku, noclegów i liczby turystów, co wynika z badań, nie tylko GUS-u, ale my trianglujemy również z badaniem telefonii komórkowej, logujących się osób. I tak robią inne destynacje w Polsce. Więc stoimy w ostatniej chwili, jako miasto, ale też jako państwo, żeby nie popełnić błędu miast i państw europejskich, które cierpią przez niekontrolowany rozwój turystyki. I co więcej, te uwagi „zrównoważony”, ja odbieram to, że to będzie szansa dla nas, żeby ktoś to powiedział, że idziemy chodnikami. Czasami głos z zewnątrz, jest łatwiej słyszalny, że chodniki nie nadające się, albo gorzej się nadające dla walizek z kółkami, oznaczają to samo dla naszych mieszkańców. Czy to wózkami z dziećmi, czy to dla osób starszych. Demografia nie kłamie. Wbrew pozorom, rozwój turystyki zrównoważonej, to nie chodzi o jakąś ideologię, chodzi o to, żebyśmy mądrze planowali rozwój tej turystyki. Ja sobie teraz pozwolę, bo jeszcze była jedna rzecz, do której chciałem się tutaj odnieść, żeby uspokoić. Lotnisko. Tak, to samo jest z lotniskiem. Podnoszony jest przez branżę problem lotniska, że nie ma wielu lotów. Jednocześnie jestem świadomy i myślę, że Państwo też są świadomi, że jest takie pytanie, bo odpowiedzi na to nie znamy, jak pogodzić, żeby było więcej lotów, żeby nasi przedsiębiorstwa, nasi mieszkańcy, mogli korzystać z przyływu turystów, ale w sposób zrównoważony i mądry, żeby to nas nie zdeptało. Jest podnoszony jako problem, brak lotów ze Skandynawii, ale jest też wskazanie, w strategii jest wskazane, że jeżeli planujemy, żeby było więcej tych lotów, to żeby mieć sposób na zrównoważenie tego lub np. wymusić na usługodawcach turystycznych, korzystanie z transportu, który będzie mniej szkodliwy. Jeżeli Państwu przeszkadza, np. elektryczność, czy coś takiego, rozumiem, to też chodzi o to, żeby dzięki systemom informatycznym, jednym samochodem nie jechała jedna osoba, tylko 10, bo to wszystko można zrobić, zaprzęgając sztuczną inteligencję, update -ując aplikacje i mądrzej wykorzystując zasoby. Padła też kwestia butelek plastikowych w hotelach. Zaskakująco dla mnie też, korporacje podnoszą ten temat. To nie jest moja wiedza, którą przeczytałem lub posiadam, wynika z rozmów z branżą hotelową w Szczecinie. Coraz więcej korporacji, coraz więcej turystów pyta się, czy mogą dostać wodę w butelce, lub dostać wodę w maszynie na korytarzu. I możemy mówić, że to nic nie oznacza. Oczywiście małe rzeczy, nic nie oznaczają. Ale w dużym obrazie, jeżeli Szczecin nie będzie się pozycjonował, a ma taką szansę, ponieważ trend jest nowy, że my myślimy o odbiorcy turystyki, w sposób, że on coś przyniesie do społeczności, to tych turystów będzie więcej przyjeżdżało i będzie mądrzej tym zarządzać. To chyba o to, tak naprawdę chodzi w zrównoważonej turystyce. O mądre zarządzanie destynacją. O to, żeby wsłuchać się w głos branży i jeżeli branża mówi, w Szczecinie przez brak centrum kongresowego, nigdy nie zrobimy kongresu na 3,5 tysiąca ludzi. Trzeba się z tym pogodzić, zaakceptować, starać się to zmienić. Jest tam w jednym

z celów, postarać się zbudować centrum kongresowe. Ale trzeba o to wystąpić i po to, jest to Convention Bureau, żeby pomogło szczecińskim hotelom, żeby pomogło szczecińskim przedsiębiorcom, zorganizować mniejsze wydarzenia, na 400, na 800 osób, bo nasze miasto jest do tego przystosowane, że w jednym hotelu, w jednej lokalizacji można tyle ludzi ugościć. I o to chodzi zresztą Convention Bureau. Ono rzeczywiście, tutaj Panie radny, też muszę powiedzieć, nie istnieje jako twór „per se”. To jest na razie projekt Żegluga Szczecińska Turystyka Wydarzenia. On musi zostać sformalizowany, to też jest droga. Z jego mikro sukcesów, tak naprawdę, bo jesteśmy na początku tej drogi, to jest na przykład, w strategii pada, że w mieście Szczecinie, odbyło się bodajże 462 spotkania, powyżej 50 osób. Czy wiedzą Państwo, ile było tych spotkań trzy lata temu? Zero. Czy to jest prawda? To absolutnie nie jest prawda. Po prostu nikt tych informacji nie zbierał i Szczecin, był białą plamą. Jeżeli spojrzymy na dane Polish Convention Bureau, czyli Polskiej Organizacji Turystycznej, na północ od Poznania i na zachód od Gdańska, nie odbyło się ani jedno spotkanie konferencyjne, w którym uczestniczyłyby więcej osób, niż pięćdziesiąt. Czy to jest prawda? Czy takiego chcemy Szczecina, żebyśmy tak istnieli w świadomości? Nie. Po to też powstał Szczecin Convention Bureau, żeby zbierać te dane, żeby służyć jako sieć kontaktów, i to akurat zaczęło fajnie działać, dla branży, bo branża tego potrzebuje. Czy to mówimy o indywidualnych przedsiębiorcach, typu przewodnicy miejscy, czy to mówimy o restauracjach, czy to mówimy o hotelach. Jak sobie wyobrażam zrównoważoną restaurację? W bardzo prosty sposób. Płacąc uczciwie ludziom. Nie chcemy chyba takiej sytuacji, jak w Stanach Zjednoczonych, że dochód człowieka, będzie opierał się na piwkach. No chyba tego nie chcemy? A to też jest zrównoważona destynacja, która dba o to, żeby pensje były na poziomie i nie wypłacane pod stołem. To jest taka destynacja, która myśli o tym, że jeżeli mam tą resztkę jedzenia, to jest coś, co mogę akurat z własnego podwórka, z organizacji „Żagli” na przykład powiedzieć, albo „Tall Ship -ów”, że jeżeli żywimy wolontariuszy, oficerów łącznikowych, to na koniec dnia, jeżeli to jedzenie zostaje, to rozwozimy je do jadłodzielni. Czy to jest tak wielki problem, że restauracja podzieli się resztkami jedzenia? Jeżeli o tym myślimy, to powiem szczerze, mogą jak dla mnie i przeżyję, jeżeli część transportu, będzie się odbywała rowerem. Nie dlatego, że stoi za tym ideologia, tylko że czasem, po prostu jest szybko i czasem sam stoję w tym moim samochodzie, w korkach. Więc jeżeli mówimy „zrównoważone”, jeżeli chodzi o restauracje, to bardziej to jest w tle. Oczywiście, język jest cechowany ideologicznie, to każdy przecież wie. Natomiast ten program to jest próba wyciągnięcia Szczecina, nie dla jakiejś dotacji unijnej, bo tutaj chyba o nie, nie występowaliśmy jako miasto. Jako spółka występowaliśmy, tak, na jakieś drobne programy, ale one nie są powiązane z przyjęciem tego programu. To jest próba odpowiedzi sobie, w którą stronę idzie świat i nie łapanie tak, jak Państwo tutaj, albo Panowie zauważyliście, ideologii, tylko wyciągnięcia z tego, jak świat się zmienia, jak najlepszej i jak największej części, którą możemy pod nas podpiąć. Jakie miasta zostawić naszym dzieciom, w którą stronę, chociaż troszeczkę to zmienić. Rzeczywiście chciałbym, żeby ten Szczecin zaistniał na mapie spotkań biznesowych i chciałbym, żebyśmy byli w topce miast w Polsce. Niestety coraz więcej korporacji skandynawskich, z którymi my jesteśmy mocno powiązani regionalnie, mówi: fajnie, ale oczekuję od ciebie, że to nie będzie tylko spokój w hotelu, że w tym hotelu będzie woda, tak jak powiedziałem, w szklanej butelce albo ze źródła. Ale chciałbym również, uciec od zgiełku i chciałbym, żeby była przestrzeń, żeby była zielen. Tak, i to jest pod tym względem zrównoważone. Żeby nie psuć przyrody, wokół której żyjemy. Jeżeli ktoś mi powie, że jest jakieś inne miasto w Polsce, które ma takie możliwości, to fajnie, ale ja uważam, że my jesteśmy naprawdę w top 3 miast, które mają czym się pochwalić, i żeby tego nie zepsuły. To będzie długa droga oczywiście, bo ten program przyjmujemy dlatego, żebyśmy potem my, jako spółka miejska, mogli wpisać w przetarg, że to są właśnie cele. Chcemy, żebyście płacili

uczciwie swoim ludziom. Chcemy, żeby jeżeli myślisz o ewencie, to przekaż jedzenie później. Jeżeli robisz identyfikator na konferencji, on naprawdę nie musi być zawsze laminowany, wystarczy na kartce papieru estetycznej. Są takie rozwiązania. I tym chciałbym, żebyśmy się wyróżniali. Co więcej, zaskakująco biznes też to doceni. Nie w pierwszym miesiącu, ale już może w pierwszym roku, w drugim roku, w trzecim roku. I te wydarzenia będą przyciągały i pracowały na nas. Mam nadzieję, że odpowiedziałem na większość tutaj podniesionych obaw.

M. Duklanowski – dziękuję Panu Leopoldowi, za tą całą serię dużych, potrzebnych wyjaśnień. Ja mam wątpliwości, miałem wątpliwości przede wszystkim, miałem wątpliwości większe, niż mam w tej chwili dlatego, że po prostu o tym nie rozmawialiśmy. Ja nie chcę przechodzić obojętnie wtedy, kiedy nie rozmawiamy na tematy, przy których później podejmujemy decyzję. Także bardzo za to dziękuję. Ja też rozumiem, że my mamy pewne atuty, których nie ma gdzie indziej w centrum Polski. Nie chcę mówić teraz miastami, żebym nie był, jakimś tam nacechowany... żeby język, o którym Pan mówił, że jest nacechowany, żeby nie był nacechowany negatywnie w stosunku do innych, ale te atuty trzeba wykorzystywać. To, że Pan mówi o tych drobnych krokach, oczywiście one są potrzebne, w wielu sytuacjach. Rzeczywiście prawdą jest to, że pewne rozwiązania, które zastosujemy, nie jesteśmy w próżni, nie jesteśmy gdzieś tam nie wiadomo gdzie, tylko jesteśmy obok siebie. Świat, który mamy wokół nas, w jakimś stanie rozsądnym trzeba zostawić, korzystając z tych zasobów. Prawda jest taka, że lepiej wodę oszczędzać, niż nie oszczędzać. Lepiej dbać o powietrze rozsądnie, niż o to powietrze nie dbać. I w taki sam sposób, nawet gdy Pan mówi, odnosząc się do naszego głównego cieką, czyli Odry, tutaj na przy ujściowym odcinku, trzeba też oczywiście zwracać na to uwagę. Trzeba występować wtedy, kiedy są potrzebne, albo kiedy kończą się ważności pozwoleń wodnoprawnych. Trzeba o nie występować, choćby dla przelewów burzowych, bo inaczej, działamy też wbrew prawu. I tego też Państwo pilnujcie, w różnych sytuacjach, bo to są dobre rzeczy. Także dziękuję za te wyjaśnienia. Zabrakło tylko tej informacji, chyba że uroniłem ją, bo tam Pan mówił o tych 500 osobach, ale zabrakło mi takiej informacji o tych konsultacjach, o których Pan mówił. Pytam o wnioski z konsultacji.

P. Kęsik – Chciałem podziękować Panu, który przed chwilą wyczerpująco wyjaśnił wszystkie wątpliwości, zgłoszone przez moich kolegów z PiS-u. Z tego jasno wynika, że to nie jest żadne widzimisie, żaden rodzaj uprawiania polityki miernej, biernej lub jakiegokolwiek innej, tylko merytoryczne przygotowanie się, i zderzenie z problemem, który jak mniemam, na tej sali dotyczy nas wszystkich. Bo zakładam, że bez względu na barwy polityczne i wyznania ideologiczne, jesteśmy za tym, żeby w sposób zrównoważony, Szczecin się rozwijał pod kątem turystycznym i dążył, a tak się dzieje, jak z tej wypowiedzi wynika, do czołówki miast, które w naszym pięknym kraju, stoją turystyką.

M. Kopeć – Ja też chciałem podziękować za te wyjaśnienia, bo oczywiście, my bardzo poważnie tak naprawdę, podchodzimy do kwestii związanych z turystyką, i do tego, na ile Szczecin i w jaki sposób, powinien tę atrakcyjność swoją turystyczną, zwiększać. Też byśmy chcieli, żeby faktycznie był taki program, który byłby odpowiedzią, na te różne wątpliwości. Natomiast jakby trudno ukryć, że odnosi się on, do konkretnego dokumentu i oczywiście, to znalazło w nim odzwierciedlenie. Czy akurat, to jest najważniejsze dla Szczecina? Może tak, może nie. Natomiast problem był taki, że tak naprawdę, ta dyskusja powinna być szersza, patrząc z naszego powodu, i różne punkty widzenia, czy wyjaśnienia, powinny być udzielone wcześniej. Wtedy pewnie, by tej całej dyskusji na sesji Rady Miasta, nie było. Czyli jakby zwracając uwagę, bo przecież myśmy, też rozmawiali w Żegludze,

na temat eventów, które są robione choćby na Łasztowni. Czy w ogóle eventów, za które odpowiada Żegluga. Mogłoby się wydawać, że instytucja, która ma takie doświadczenie w tej materii, w tym dokumencie, odpowie bardziej precyzyjnie na różne wątpliwości. Tak mi się wydaje, czy tak mi się wydawało. Tego, mi tutaj po prostu zabrakło, takiego uwzględnienia tych wszystkich kwestii. Czy jakby, odnoszenia się do innych dokumentów, czy do tego, co dzieje się w Sejmiku, czy w związku z tymi programami, które są w różnych miejscach realizowane. Także też dziękuję za te wypowiedzi. Natomiast, też cytowaliśmy ten fragment. Wydaje się, że jednak patrząc na to, co w tym dokumencie się znalazło, na słabe i mocne strony, i na analizę SWOT, to jednak byśmy oczekiwali też, jakiegoś większego porządku w tym, czy odpowiedzi, których udzielono dopiero teraz na sesji. Nie ma na wszystkie te wątpliwości odpowiedzi, w samym tekście, a mamy głosować dokument, a nie wyjaśnienia.

A. Radziwinowicz - Ja nie będę dziękował Panu, za bardzo dobre przedstawienie zresztą tego, jak moi koledzy, bo chyba macie za co dziękować, ponieważ wprowadzacie na sesji Rady Miasta, mieszkańców w błąd. Mówicie o tym, że podchodzicie bardzo poważnie do tematu turystyki. Natomiast, nie udało się 5dojść do strony szóstej, tak naprawdę tego dokumentu, ponieważ tu jest wyraźnie napisane, że to co powiedział przedstawiający, że to jest 38 respondentów z branży turystycznej. Strona szósta, przypominam. Natomiast jeśli byście przewinęli trochę dalej, powyżej strony szóstej, to jest ta liczba, o której mówił Pan przedstawiający założenia tego programu, to jest strona powiem wam 11. A to daleko dosyć. Jest 572 respondentów, zamieszkałych w Szczecinie. Więc chciałbym tylko, żeby mieszkańcy to usłyszeli. Zostaliście przed chwilą wprowadzeni, dwukrotnie, przez dwóch radnych Prawa i Sprawiedliwości, w błąd. Nie było 38 respondentów, na podstawie których przygotowaliśmy ten dokument, tylko było 572. Więc to niech mieszkańcy usłyszą.

W związku z wyczerpaniem głosów w dyskusji Przewodniczący obrad zarządził głosowanie nad projektem uchwały nr 49/26

za – 24 przeciw - 0 wstrzym. – 7

Rada Miasta Szczecin większością głosów podjęła uchwałę w sprawie przyjęcia Programu zrównoważonej turystyki i wydarzeń Szczecina 2030. Uchwała Nr XX/515/26 stanowi załącznik nr 41 do protokołu.

Przystąpiono do rozpatrywania projektu uchwały w sprawie:

50/26 – zaliczenia ul. Nad Rudzianką do kategorii dróg powiatowych na terenie Gminy Miasto Szczecin

Projekt uchwały stanowi załącznik nr 42 do protokołu.

Komisja ds. Gospodarki Komunalnej, Mobilności, Klimatu i Zwierząt zaopiniowała projekt uchwały pozytywnie.

W związku z brakiem głosów w dyskusji Przewodniczący obrad zarządził głosowanie nad projektem uchwały nr 50/26

za – 31 przeciw - 0 wstrzym. – 0

Rada Miasta Szczecin jednogłośnie podjęła uchwałę w sprawie zaliczenia ul. Nad Rudzianką do kategorii dróg powiatowych na terenie Gminy Miasto Szczecin. Uchwała Nr XX/516/26 stanowi załącznik nr 43 do protokołu.

Przystąpiono do rozpatrywania projektu uchwały w sprawie:

52/26 – wyrażenia zgody na zawarcie przez Gminę Miasto Szczecin porozumienia z Powiatem Kamieńskim i Powiatem Goleniowskim w sprawie powierzenia Powiatowi Kamieńskiemu organizacji publicznego transportu zbiorowego w powiatowych przewozach pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej

Projekt uchwały stanowi załącznik nr 44 do protokołu.

Komisja ds. Gospodarki Komunalnej, Mobilności, Klimatu i Zwierząt zaopiniowała projekt uchwały pozytywnie.

W związku z brakiem głosów w dyskusji Przewodniczący obrad zarządził głosowanie nad projektem uchwały nr 52/26

za – 30 przeciw - 0 wstrzym. – 0

Rada Miasta Szczecin jednogłośnie podjęła uchwałę w sprawie wyrażenia zgody na zawarcie przez Gminę Miasto Szczecin porozumienia z Powiatem Kamieńskim i Powiatem Goleniowskim w sprawie powierzenia Powiatowi Kamieńskiemu organizacji publicznego transportu zbiorowego w powiatowych przewozach pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej. Uchwała Nr XX/517/26 stanowi załącznik nr 45 do protokołu.

Przystąpiono do rozpatrywania projektu uchwały w sprawie:

53/26 – skargi na Prezydenta Miasta Szczecin oraz na dyrektorów miejskich jednostek organizacyjnych

Prezentacji przedłożonego projektu uchwały dokonał Dariusz Smoliński Przewodniczący Komisji ds. Skarg, Wniosków i Petycji. Projekt uchwały stanowi załącznik nr 46 do protokołu.

W związku z brakiem głosów w dyskusji Przewodniczący obrad zarządził głosowanie nad projektem uchwały nr 53/26

za – 31 przeciw - 0 wstrzym. – 0

Rada Miasta Szczecin jednogłośnie podjęła uchwałę w sprawie skargi na Prezydenta Miasta Szczecin oraz na dyrektorów miejskich jednostek organizacyjnych. Uchwała Nr XX/518/26 stanowi załącznik nr 47 do protokołu.

Przystąpiono do rozpatrywania projektu uchwały w sprawie:

54/26 – przyjęcia apelu dotyczącego wprowadzenia skutecznych narzędzi prawnych do usuwania porzuconych i niezdolnych do eksploatacji jednostek pływających z wód śródlądowych i morskich oraz zapewnienia miejsc do ich czasowego składowania

Prezentacji przedłożonego projektu uchwały dokonał Stanisław Kaup – Przewodniczący Komisji ds. Gospodarki Morskiej, Rozwoju i Promocji. Projekt uchwały stanowi załącznik nr 48 do protokołu.

W dyskusji głos zabrali:

S. Kaup – Przewodniczący Komisji ds. Gospodarki Morskiej, Rozwoju i Promocji - Pozwoliłem sobie stanąć tu przed Państwem, ponieważ temat, który został Państwu przedstawiony, nawet zobrazowany, wymaga szerszego omówienia tutaj, na sali plenarnej Rady Miasta. Niestety ubolewam, że muszę przed Państwem stanąć, ponieważ chciałbym aby ten problem, który Państwo widzicie na obrazku, który zaraz omówię, nie był problemem miasta, nie był problemem samorządów, ale niestety jest zupełnie inaczej, więc jako Rada, musimy się tym zająć, ponieważ od lat, szpeci reprezentacyjną część naszego miasta. Mowa o dwóch barkach, które stacjonują w okolicach Mostu Długiego, przy Bulwarze Piastowskim, barki Daria i Konrad. Problem jest znany od wielu lat. Mieszkańcy od nas wymagają, zajęcia się tym tematem. I ten temat, na początku roku był przedmiotem obrad Komisji ds. Gospodarki Morskiej Rozwoju i Promocji Rady Miasta. Właśnie na tej komisji, zaprosiliśmy właściwe instytucje, organy państwowe, które mogłyby nam pomóc rozwiązać ten problem, ponieważ stanowią one niebezpieczeństwo w ruchu żegludowym, szpecą nasze bulwary, szpecą centrum miasta, a nawet w 2025 roku, wybuchł na nich pożar i Straż Pożarna musiała reagować. Co ciekawe, właściciel, armator tych jednostek, przybył na miejsce pożaru, zobaczył, że statki nie będą zatopione, bo strażacy w porę ugaszą pożar i odjechał. Właściciel tych statków ma w poważaniu prawo, ma w poważaniu mieszkańców, ma w poważaniu nas, dlatego ten temat, musi być dzisiaj wniesiony na piedestał Rady Miasta. Zwracam się do Państwa radnych, z prośbą o poparcie tej uchwały, która jest dezyderatem do Ministerstwa Infrastruktury, w sprawie zmian w prawie. Problemem tych statków, mierzą się zarówno organy państwowe, jak Wody Polskie, jak Urząd Żeglugi Śródlądowej, ale też samorząd Szczecina, który jakiś czas temu, wypowiedział armatorowi umowę do cumowania, przy tej reprezentacyjnej części naszego miasta. Niestety, armator uchyla się zarówno od opłat do Żeglugi Szczecińskiej, jak i nakładanych regularnie kar administracyjnych. Ponieważ w tym procesie administracyjnym, obecnie, który jest prowadzony, na razie kary administracyjne są na niego nakładane, wielokrotne już, których nie uiszcza. Być może, podkreślam, nastąpi, co mówiła przedstawicielka Urzędu Wojewódzkiego, wykonanie zastępcze. Natomiast ten proces, już trwa długo i wygląda na to, że jeszcze będzie trwał, a przepisy, a w zasadzie brak tych przepisów powoduje, że jako miasto, musimy się borykać z takim właśnie problemem. Dlatego w tym dezyderacie, zwracamy się do Ministerstwa Infrastruktury, które pracuje nad zmianami prawnymi w ustawie o żegludzie śródlądowej, aby urzędy morskie, a także urzędy żeglugi śródlądowej, miały podobne narzędzia. To jest nasz taki wniosek, po tej Komisji. Podobne narzędzia jak Straż Miejska, która może odholować wrak pojazdu, który stoi na drodze publicznej. My w tym dezyderacie, za który Państwu radnym, którzy pracowali nad nim, bardzo dziękuję, podkreślamy, wskazujemy tylko możliwe rozwiązania, natomiast jesteśmy otwarci na wszelkie propozycje prawne, tak, aby doprowadzić ten problem do końca, to znaczy, utworzyć szybką ścieżkę, do

usuwania takiej zawali drogi na naszych rzekach. My w Szczecinie, dostrzegamy ten problem szczególnie wyraźnie, ponieważ jest on w centrum miasta. Natomiast wiem od różnych samorządów, z całej Polski, że takie wraki zalegają, zarówno poza głównymi szlakami wodnymi, a także na obrzeżach i tych problemów nie widać. My niestety jako Szczecin, z tym problemem zmierzamy się na co dzień, bo widzimy go przejeżdżając przez Most Długi. W związku z tym, pragnę poprosić Państwa o poparcie tego dezyderatu, ponieważ jest on bardzo potrzebny, dla naszego miasta i też dla przepisów ogólnokrajowych.

M. Duklanowski - Ja oczywiście, z zaciekawieniem wysłuchałem wystąpienia Pana radnego Kaupa, w tej sprawie. Też śledziłem to, bardziej z doniesień medialnych wcześniej, kiedy też akurat powierzone mi było przez jakiś czas administrowanie tym odcinkiem śródlądowej drogi wodnej, akurat o znaczeniu międzynarodowym. Tego tematu wtedy nie mieliśmy i tyle. Natomiast śledząc to, poszukałem też regulaminów, różnych miejsc innych. Ja bym chciał dopytać ewentualnie Państwo urzędników może, jeśli Państwo wiedzą, a może to nie jest istotne, albo to jest też niezgodne z prawem, ale na przykład, mam przed sobą w tej chwili regulamin nabrzeża w Gryfinie. Też oczepionego, ze ścianką, podobny charakter jak u nas. Nie wiem tam, jakie parametry są, ale generalnie też z pacholami cumowniczymi, jednostki takie podobne, jak tutaj są w stanie spokojnie dopłynąć. W rozdziale czwartym jest informacja o tym, że, w punkcie dziesiątym, że pozostawienie jednostki na stanowisku bez zgody personelu nabrzeża, spowoduje jej usunięcie poza teren na koszt armatora. I tego typu historia jest możliwa. Tam jest również opisana sytuacja, kiedy wylwane są nieczystości za burtę, również może być jednostka usunięta. Zatem wydaje się, że jeżeli mamy regulamin miasta, położonego po sąsiedzku w stosunku do nas, i nabrzeża, czyli podobnego charakteru jak tutaj, i tamten problem może być rozwiązany, przez regulamin nabrzeża. Oczywiście Państwo, tutaj pracując w komisji, pewnie więcej w tej materii wiecie. To być może, podobna historia mogłaby być u nas. Nie ma Pana Leopolda, ale to oni są administratorem wybrzeża. Może w ten sposób, można byłoby spróbować to załatwić i sprawa jest dużo prostsza. Bo ja, też jestem oczywiście zwolennikiem wystosowania apelu, do władz centralnych, niech ktoś przysiadzie nad tego typu rozwiązaniem, tylko domyślam się, że to nie będzie proste, z punktu widzenia innych spraw, które pewnie są rozpatrywane. To nie jest tak, że będziemy rozpatrzeni w przeciągu najbliższego kwartału, a pewnie w latach będzie to oczekiwanie, gdzieś tam niestety przed nami. Więc mówię, tutaj prośba może, może jednak można. Nie uczestniczyłem, ale szukam tego sposobu, żeby rzeczywiście tych jednostek też tu nie było, bo niewielki pożar na jednostce, nie jest jeszcze największym problemem, jeśli ona jest szczelna. Gorzej będzie, jak ona, mówiąc kolokwialnie, pójdzie na dno, będzie wrakiem wtedy w torze żegludowym, a z niej będą się substancje zanieczyszczające, w jednolitą część wód, po prostu wydobywały. I to nie pozostaje bez wpływu wtedy, oczywiście negatywnego, na całość flory i fauny w tym miejscu.

S. Kaup – Panie radny, ja tylko krótką odpowiedź. Różne scenariusze były analizowane. Obecnie jest ta procedura administracyjna, prowadzona przy współpracy Urzędu Wojewódzkiego i Urzędu Żeglugi Śródlądowej. Te kary są nakładane i wygląda na to, że w najbliższym czasie, tak też deklarował Urząd, będzie finalnie wykonanie zastępcze, w tym przypadku zastosowane. Natomiast my tutaj, w tym dezyderacie, oczywiście wskazujemy, że to ma być zmiana systemowa, żeby na przyszłość takich kwestii nie było. Co do Wód Polskich, to wygląda na to, że gdyby właśnie te statki poszły na dno, to by stanowiły przeszkodę żegludową, i wtedy w ogóle, byłoby po pierwsze, zdecydowanie drożej je wyciągnąć z tego dna, a nie odholować, ale po drugie, byłyby wtedy przepisy już, żeby je podjąć z tego dna

i je po prostu, rzeczywiście usunąć. Co do propozycji tutaj Pana radnego, to jeszcze w komisji przeanalizujemy to, oczywiście za to bardzo dziękuję. Natomiast na ten moment, jako radni, choć nie mamy bezpośredniego wpływu na tę sytuację, to ona ma na nas wpływ. Więc jako miasto, musimy podejmować działania i to jest jedno z kilku działań, dlatego jeszcze raz, proszę o poparcie.

W związku z wyczerpaniem głosów w dyskusji Przewodniczący obrad zarządził głosowanie nad projektem uchwały nr 54/26

za – 29 przeciw - 0 wstrzym. – 0

Rada Miasta Szczecin jednogłośnie podjęła uchwałę w sprawie przyjęcia apelu dotyczącego wprowadzenia skutecznych narzędzi prawnych do usuwania porzuconych i niezdolnych do eksploatacji jednostek pływających z wód śródlądowych i morskich oraz zapewnienia miejsc do ich czasowego składowania. Uchwała Nr XX/519/26 stanowi załącznik nr 49 do protokołu.

K. Romianowski - w imieniu Klubu Radnych Prawo i Sprawiedliwość poprosił o 10 min. przerwy.

Przewodniczący obrad ogłosił przerwę do godz. 13.45.

Po przerwie:

Przystąpiono do rozpatrywania projektu uchwały w sprawie:

48/26 – ustanowienia Strefy Czystego Transportu w Szczecinie

Prezentacji przedłożonego projektu uchwały w imieniu Prezydenta Miasta dokonał Ł. Kadłubowski – Zastępca Prezydenta Miasta. Projekt uchwały stanowi załącznik nr 50 do protokołu.

Komisja ds. Gospodarki Komunalnej, Mobilności, Klimatu i Zwierząt zaopiniowała projekt uchwały pozytywnie.

W dyskusji głos zabrali:

W. Dorżynkiewicz – Szanowny Panie Przewodniczący, Wysoka Rado. Na sali Rady Miasta mamy osobę, której prokurator postawił sześć zarzutów. Ciężą nad tą osobą poważne zarzuty. Może się okazać, że jest poważnym przestępcą. Zarzuty obejmują, między innymi udział w zorganizowanej grupie przestępczej, przywłaszczenie środków publicznych, wyprowadzanie pieniędzy do powiązanych stowarzyszeń, pranie pieniędzy oraz przekroczenie uprawnień, a za stawiane zarzuty, grozi tej osobie do 10 lat więzienia. Co więcej, mam nadzieję, że jeśli sąd uzna te zarzuty za prawdziwe, to ta osoba trafi na 10 lat do więzienia. Przed chwilą dotarła do nas informacja, że ta osoba, chce zabrać głos na sesji Rady Miasta. I tu moje pytanie. Czy sesja Rady Miasta powinna być przestrzenią, do prezentowania się personom, nad którymi ciężą tak poważne zarzuty? I tu moje pytanie. Czy zgodnie z regulaminem, Pan Przewodniczący i my jako Rada Miasta, musimy udzielić głosu osobie, nad którą ciężą prokuratorskie zarzuty? Czy takie osoby, nie powinny przez nas być traktowane jako persona non grata?

P. Bartnik – Przewodniczący obrad – Może teraz odpowiem, jako Przewodniczący Rady Miasta. Powiem tak, że te wszystkie sprawy, o których Pan powiedział, dotyczą oczywiście Pana Posła i one będą tam rozstrzygane, rozumiem, w trybie procesowym. No i, albo Pan Poseł wygra, albo przegra. Jak to w sądzie. Za to, dopóki ten proces się nie odbył, to niewątpliwie, nie możemy dzisiaj powiedzieć, że wszystkie zarzuty postawione, są zarzutami trafnymi. Wszystko jedno, co każdy z nas myśli, siedząc na tej sali. W związku z tym, oczywiście Pan Poseł, jest dzisiaj Posłem Rzeczypospolitej Polskiej i zgodnie z przepisami obowiązującymi, również w ustawie o samorządzie, tu pewnie Pani Mecenas mi powie, że to prawda, ma prawo zabrać głos w każdym momencie, na sali sesyjnej, dotyczącej jakiegoś tam kolejnego punktu. No i Pan się oczywiście zgłosił, nawet w dwóch punktach, żeby zabrać głos. Ale nie, ale, ale teraz ja Panu powiem, bo ja jestem szefem tutaj, na tej sali. Proszę usiąść tam, bo ja nie wiem czemu Pan tutaj podszedł. Ja Panu udzielię w odpowiednim momencie głosu, ale musi Pan niestety odczekać, bo tutaj najważniejsi są radni. Na tej sali. A potem, oczywiście Poseł Rzeczypospolitej, jeżeli będzie taka konieczność po dyskusji radnych i Pan uzna, że dalej Pan chce wygłosić swoje, deklaracje, czy swoje przemówienie i tak dalej. I ja oczywiście Panu udzielię takiego głosu, bowiem prawo mi każe to zrobić. A oprócz tego, dobry obyczaj. Więc Panie Pośle, bardzo proszę o zajęcie miejsca. Dostanie Pan głos i będzie Pan mógł wypowiedzieć wszystko, co Pan chce wypowiedzieć.

K. Romianowski – Nie będę się odnosił do słów Pana radnego z Koalicji Obywatelskiej, bo one są poniżej krytyki, ale z tego jest znany. Szanowni Państwo, rozmawiamy o strefie czystego transportu, a tak naprawdę o strefie, która dzisiaj w Szczecinie, kompletnie jest niepotrzebna. I z racji tego, że mamy czyste powietrze. Wystarczy spojrzeć na wskaźniki pyłów zawieszonych, dziś w Szczecinie, ale też i dni wcześniej, i pewnie jutro, pojutrze. One są wszystkie poniżej norm, które narzuca nam Unia Europejska. Czyli powietrze w Szczecinie mamy dobre. Również, szanowni Państwo, ta strefa nie jest nam potrzebna do tego, żeby zdobywać środki unijne, bo przykłady innych miast, które nie mają nawet uchwały intencyjnej, strefy czystego transportu, pokazują, że można zdobywać środki unijne. Ba, nawet można zdobywać więcej punktów, niż Szczecin i wygrywać w tych konkursach. I otrzymywać dofinansowanie do transportu publicznego. Ale czym jest ta strefa czystego transportu dzisiaj, na tej sali? Jest po prostu zwykłą, ideologiczną grą Koalicji Obywatelskiej, która za wszelką cenę chce..., chcecie Państwo za wszelką cenę, dopchnąć kolanem strefę czystego transportu. Na razie, w obszarze Starego Miasta. Ale jak będzie w następnym roku? Tego, szanowni Państwo, nie wiemy. Bo ciężko jest ufać politykom, którzy na prawie każdym kroku, mijają się z prawdą. Więc dlatego my dzisiaj, szanowni Państwo, jesteśmy stanowczo przeciwko tej strefie, bo jak powiedziałem na samym początku, ona nam kompletnie nic nie daje. Ja przypomnę, mieliśmy już uchwałę intencyjną, strefy czystego transportu i nie otrzymaliśmy w terminie tym, w którym inne miasta, które takiej uchwały nie mają, żadnego dofinansowania. Dopiero teraz udało się zdobyć dofinansowanie, ale jak Państwo widzicie, strefy czystego transportu dalej nie mamy. Więc ona jest nam faktycznie niepotrzebna. Ja nie wiem, dlaczego Państwo za wszelką cenę, próbujecie dopchnąć kolanem, tą strefę czystego transportu, a nie na przykład, dokonać pewnych popraw, ulepszeń w innych obszarach, które według chociażby centrum CUPT, można polepszyć. I według których, inne miasta zyskują zdecydowanie więcej punktów, niż Szczecin. Może zrobimy inną poprawę, niż strefę czystego transportu. Może poprawmy, generalnie komunikację w naszym mieście. Może pochylny się nad tym, co należy poprawić, a nie wprowadzać dzisiaj bubel prawny, który tak naprawdę, będzie drodzy Państwo, pustym przepisem. I czytając tą uchwałę, czytając uzasadnienie do tej uchwały, możemy wywnioskować, że strefa czystego transportu, ma na celu podniesienie atrakcyjności przestrzeni miejskiej. No pytanie,

w którym miejscu, szanowni Państwo. Poprawy jakości powietrza. No mamy dobre powietrze. Co my jeszcze chcemy tutaj, w tym naszym dobrym powietrzu poprawiać? Jakie chcemy zrobić ruchy, żeby to powietrze poprawić jeszcze lepiej? Mamy naprawdę dobre powietrze. I zachęcam do analizy danych, nawet dzisiaj z godziny 12.00, czy za chwilę będą aktualne z godziny 13.00, bo może Państwo nie wiecie, że mamy dobre powietrze w Szczecinie. No i mamy kolejny argument w uzasadnieniu, umożliwienie pozyskania dodatkowych funduszy na rozwój infrastruktury miejskiej. No i ten mit już został obalony. Ta strefa jest niepotrzebna. Dlaczego Bydgoszcz nie ma strefy czystego transportu, a wygrywa? Dlaczego Wrocław wygrał w konkursie, bez strefy czystego transportu? Dlaczego Poznań, wygrał w konkursie bez strefy czystego transportu? Żadne z polskich miast, które wygrało dofinansowanie europejskie, nie miało strefy czystego transportu. Mało tego, nasi sąsiedzi z zachodniej granicy, Niemcy, zaczynają odchodzić od stref czystego transportu i tych miast, które rezygnują z tego projektu, jest coraz więcej. Dlaczego my w Szczecinie, chcemy wprowadzać coś, co już dzisiaj nie jest, szanowni Państwo, modne, a jest tylko ideologiczną zagrywką, pewnych grup w Parlamencie Europejskim, w Unii Europejskiej. I też, tutaj w naszym kraju. Mało tego, Francja, szanowni Państwo, poszła o krok dalej. Francja jest przecież przykładem chyba demokracji, jest przykładem nowoczesności. Poszła o krok dalej, przyjęła ustawę, w której ograniczyli powstawanie stref czystego transportu. Więc dlaczego my w Szczecinie, na siłę chcemy zrobić strefę, która nam kompletnie, szanowni Państwo, nic nie da. Jeszcze raz powtórzę. Powietrze mamy dobrej jakości, bo mamy dobre też położenie geograficzne, nie oszukujemy się. Ale powietrze mamy dobrej jakości. Miasta zyskują finansowanie bez strefy czystego transportu. A tak naprawdę, jeżeli ktoś mówi o poprawie atrakcyjności przestrzeni miejskiej, w którym miejscu, będzie poprawa tej atrakcyjności, jak ta strefa będzie miała same dziury i będzie tak naprawdę, tylko zaspokojeniem jakiś potrzeb, nie wiem, może Partii Zielonych, Koalicji Obywatelskiej. Bo takie dziwne pomysły, najczęściej wychodzą z tamtej strony. Dlatego my, szanowni Państwo, nie przyłożymy do tego ręki, nie przyłożymy ręki do aktu prawnego, prawa lokalnego, który tak naprawdę, nic za sobą nie wnosi. A być może, będzie początkiem, i tutaj jestem o tym prawie że przekonany, przede wszystkim zaostrożenia strefy, w następnym kroku. I poszerzenia jej, na większy obszar miasta. I prawdopodobnie do tego, szanowni Państwo, dążycie. Ale mam nadzieję, że przykład jednego polskiego miasta, jednak was trochę zastopuje i jednak, może dzisiaj wrócić, pójdziecie po rozum do głowy i nie zagłosujecie za tą uchwałą.

M. Kopec – Panie Przewodniczący, Panie Prezydencie, Wysoka Rado. Znaczący ja, z dużą przykrością wysłuchałem tego pierwszego wystąpienia, radnego Koalicji Obywatelskiej, kompletnie jakby nie na temat. Nic nie wnoszącego do dyskusji, dla ważnego dla Szczecinian tematu, jakim jest wprowadzenie strefy czystego transportu. Ja rozumiem, że tą wypowiedzią, Państwo staracie się przykryć brak poważnej argumentacji, dla wprowadzenia strefy. Że po prostu, chcecie zamazać pewną rzeczywistość, czy po prostu Państwa nieskuteczność, jeżeli chodzi o pozyskiwanie środków zewnętrznych. Czyli stąd, to jakby show, które nie ma nic wspólnego z dyskusją, na temat strefy. Natomiast patrząc na argumentację, której używano, o której się mówi przy okazji wprowadzania strefy, to jakie tutaj się pojawiają argumenty? O tym, że nie ma to żadnego uzasadnienia od strony merytorycznej, mówił Przewodniczący klubu. O tym mówiliśmy od samego początku, że nie ma takiego zanieczyszczenia w Szczecinie, które by wskazywało na konieczność ustanowienia strefy. Zresztą w tej dyskusji, która także była tutaj na sali sesyjnej, w czasie konsultacji, no też wskazywano na bezsens tych działań, kiedy to zanieczyszczenie będzie ulice obok, tak? Czyli jaki to w ogóle ma sens, od strony byśmy powiedzieli, samej idei, która kiedyś przyświecała tym pomysłem. A

tak jak widzimy, inne kraje czy miasta, się z tego wycofują. No bo jakie się tutaj pojawiały argumenty? Takie bym powiedział, pragmatyczne. A więc sugerowanie, że tak naprawdę te przepisy, dotkną niewielkiej liczby kierowców. Czyli to ma być argument na plus Druga kwestia to, że faktycznie nie będzie kontroli pojazdów, przejeżdżających przez strefę, że możliwości będą kontrolowania tylko osób, które w strefie będą parkować. A więc właściwie, po co ta strefa? Kolejne jakby pytanie, które samo się nasuwa. Kolejny argument pragmatyczny, pozyskiwanie środków zewnętrznych. A jak była mowa, już przy ustanowieniu tej uchwały intencyjnej, Szczecin i tak takie środki uzyskał. Ja nie rozumiem, czy Państwo się boją, że te wnioski, które Państwo piszecie są nieskuteczne, są błędnie tworzone, że przegramy konkurencję dlatego, że nie potrafimy takich środków pozyskiwać. Także, jest to kompletnie niepotrzebne. Czyli z jednej strony, tak jakby uspokaja się Szczecinian, w kontekście choćby przygotowań do referendum w Krakowie. Gdzie próba pewnie nastąpi, odwołania prezydenta z Koalicji, czy Platformy Obywatelskiej, to Państwo oczywiście uciekają, w taką pseudo-argumentację pragmatyczną. Natomiast nie ma takiej potrzeby, żeby strefę tworzyć, czyli jedyne co pozostaje, to ideologia. Tylko, że właśnie tworząc taki dokument, czy tworząc taką strefę, Państwo po prostu obnażają cały bezsens, ideologii zielonego ładu. I tych całych opowieści o płonącej planecie, czy ideologii klimatyizmu. No bo z jednej strony, tak, te przepisy miały służyć walce z zanieczyszczeniem, ochronie środowiska. Z drugiej strony, Państwo jakby sugerujecie, czy mrugacie okiem, że w zasadzie, to nikogo nie dotknie. No to, po co to wszystko? Czyli z jednej strony, Państwo żeście skutecznie ośmieszyli tę całą ideę, w tym momencie. Natomiast niestety, obawa pozostaje dalej, że jednak, jest to też element ideologii. I Państwo za chwilę, jak minie ten cały szum, jak się uda tę strefę wprowadzić, będziecie próbowali ją rozszerzać, pod tymi szumnymi hasłami, które teraz żeście przykryli, takim pragmatyzmem, pieniędzmi. Na szali stawiamy miliony, które możemy uzyskać. Jest to po prostu ewidentnie, działanie z jednej strony, dla części radnych ideologiczne, polityczne. Niestety dla mieszkańców Szczecina, będzie to utrapienie, które może się jeszcze, niestety, dzięki Państwa w cudzysłowie, dzięki Państwa działaniom rozszerzyć. Także trudno ten pomysł popierać, niezależnie od tego, na ile tutaj będziecie Państwo próbowali mówić, że strefa jest niegroźna, że tak naprawdę chodzi o pieniądze, mrugali okiem. Opowiadali, że tak naprawdę, to tylko niektórzy kierowcy, a tak naprawdę, będziecie realizować pewne elementy ideologii, a równocześnie przy tej okazji, żeście całkowicie te wszystkie pomysły skompromitowali.

M. Duklanowski – Szanowni Państwo. Też dziękuję za ten wstęp i za, mimo tego i podtrzymam tutaj to, do czego też nawiązał Pan Prezydent Kadłubowski, mimo tego, że nie wzięli Państwo pod uwagę wielu tych uwag, ale dziękuję też za to, że część uwag, Państwo wzięli pod uwagę. Natomiast byliśmy ostatnio świadkami, wypowiedzenia pewnego bon-motu, pod tytułem, że ta uchwała, która jest, jest uchwałą o udawanej strefie czystego transportu. Trudno się z tym rzeczywiście nie zgodzić, zwłaszcza jeśli pada z ust przedstawiciela, arytmetycznej większości w naszej Radzie Miasta. I taki też stosunek, domyślam się, że spora część z Państwa, która dzisiaj pewnie wesprze ten projekt, taki stosunek również, do tego projektu uchwały ma. My dzisiaj, to oczywiście już zostało w dużej mierze powiedziane, ale opierając się o art. 39 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych, powinniśmy brać pod uwagę przede wszystkim, jakość powietrza. I to złej jakości powietrza, powinniśmy zaradzić albo zaradzać, poprzez wprowadzenie tego typu rozwiązań, jakim jest choćby rzeczywiście, wskazane w ustawie strefa czystego transportu. Przed kilkoma tygodniami, głosowaliśmy tutaj wszyscy, poprawiany przecież wielokrotnie i przez dobrych kilka tygodni, Program Ochrony Środowiska dla Szczecina. Na stronie 107 w tabeli 25, Państwo mają informację, na temat symbolu klasy dla poszczególnych zanieczyszczeń, jeśli idzie o powietrze. W takiej

rubryce, związanej z ochroną zdrowia ludzi. I to główne zanieczyszczenie, bo też mówienie o pyłach zawieszonych typu PM_{2,5} czy 10, to nie tędy droga. My mówić musimy dzisiaj o związkach azotu, a w tym przypadku, przede wszystkim o dwutlenku azotu, jako pochodnej spalania paliw kopalnych, w silnikach spalinowych. I tutaj ta jakość, określona jest na literę A. Litera A, nie oznacza nic innego jak to, że poziom stężeń zanieczyszczenia, nie przekracza poziomu dopuszczalnego/docelowego. Na tej sali jestem jedną, jedyną, popatrzę, a nie, oprócz Przewodniczącego i Pani Dyrektor, i Pana Prezesa, w czwórkę byliśmy na dwóch konsultacjach, które dotyczyły strefy czystego transportu. Tutaj w Urzędzie Miasta, jak i w Szkole Podstawowej nr 63. Zwłaszcza w tym drugim miejscu, gdzie mieliśmy bardzo dużą reprezentację mieszkańców. Oczywiście, zaraz ktoś powie, że ej no, przecież o czym my mówimy, to ledwo tyle, co kot napłakał. Przyszli ludzie, którzy poświęcili swój wolny czas, rozmawiać na temat sprawy, która ostatecznie, może nie dotyczyć ich osobiście, ale ich znajomych, którzy być może starszymi samochodami chcieliby przyjechać. I odwiedzić ich na tym terenie, który Państwo za chwilę wprowadzicie, jako strefę czystego transportu. Tam podnoszono, właśnie ten argument dotyczący czystości powietrza. Dlaczego nie podjęto działań, polegających na umieszczeniu jednego, dwóch, trzech takich mierników, na tym obszarze, na którym tą strefę się wprowadza. Po to, żeby móc rzeczywiście, do czegokolwiek się odnieść. Nasz miernik, do którego odnosimy się w dużej mierze, tutaj w programie ochrony środowiska, który cytowałem i ten główny w Szczecinie, znajduje się na ulicy Piłsudskiego, w pobliżu Placu Rodła. I to na nim widać ewidentnie, kiedy to zanieczyszczenie, jeśli idzie o dwutlenek azotu, rzeczywiście się pojawia. Ono się pojawia wtedy, kiedy mamy meteorologiczne zjawisko inwersji temperatury. Albo w taki sierpniowy wieczór, kiedy raptem z temperatury 20 stopni, w ciągu dnia, robi się plus 2 i wtedy, rzeczywiście powietrze jest chłodniejsze, jest gęste bardziej i wtedy, raptem znikąd, o godzinie 23.00, mamy przekroczone normy. Nawet w weekend, wtedy kiedy tych samochodów jest w mieście mniej. Podobnie jest w styczniu czy w lutym, kiedy również taka inwersja temperatury następuje. W dużym wyżu, przy wysokim ciśnieniu, rzeczywiście do takich historii dochodzi. I teraz co się dzieje? Jaki jest wpływ na to rzeczywiście, w tym miejscu podniesionej zwiększonej kongestii, większego ruchu samochodów? Powinniśmy obserwować wyższe dane, w dni od poniedziałku do piątku. Ale tutaj, w ogóle nie ma reguły przy tym. Powinniśmy obserwować wyższe sytuacje, poza okresami ferii czy wakacji. Wręcz przeciwnie, często w ferie i w wakacje, kiedy samochodów jest na mieście mniej, te wskaźniki pokazują, że są wyższe. Co jeszcze my robimy? My robimy tak, że to miejsce, które dzisiaj jest naturalnym bypassem, naturalnym skrótem dla zlikwidowanych łącznic Trasy Zamkowej, kiedy z Placu Żołnierza chcę skręcić w kierunku ulicy Wyszyńskiego, w kierunku ulicy Jana z Kolna, no skręcam w prawo w Farną, przejeżdżam przez Sołtysią, wjeżdżam w Wyszyńskiego. Jeśli w tym miejscu, będzie wprowadzona strefa czystego transportu, dzisiaj taka, zaraz dojdę do tego, dlaczego może być inna, to nie będę mógł tamtędy samochodem przejechać, będę jechał przez Niepodległości. Jeśli jadę przez Niepodległości, nadrabiam, przejeżdżam więcej kilometrów, w teorii większe zanieczyszczenie dwutlenkiem azotu. I ta strefa, jakby działa przeciw skutecznie wtedy. Ale, pamiętaj Państwo tę historię, głosowania uchwały intencyjnej, ponieważ mieliśmy za nią otrzymać punkty. Tutaj na sali, wiele osób przemawiało, mamy uzgodnione z Centrum Unijnych Projektów Transportowych, będzie dofinansowanie za uchwałę intencyjną. Przegłosowana została, choć mówiliśmy, że się to nie uda. Po czym, po dwóch czy trzech miesiącach, urząd wrócił do nas i mówi, słuchajcie, no nie tak, musimy przegłosować ją trochę bardziej zakotwiczoną w czasie, bo nam ją odrzucono. Więc przegłosowano kolejną. Ani za jedną, ani za drugą, nie otrzymaliśmy żadnych punktów, za to otrzymaliśmy dofinansowanie do tramwajów. Nie było to potrzebne, ale mechanizm przyjscia ponownie, bo CUPT czegoś nie zaakceptował, i

przegłosowania ponownie czegoś, w innym kształcie, bo CUPT nie zaakceptował, już przerabialiśmy raz. Być może, przerobimy drugi raz. Bo dzisiaj, skoro udawana strefa czystego transportu, o czym tutaj przewodniczący szczecińskich struktur zielonych jasno mówił, no to za chwilę, żeby uniknąć udawanej strefy czystego transportu, wróć Państwo z zupełnie innym schematem. Z zupełnie inną mapą. Nie tą, gdzie miąższość strefy w najszerszych miejscach, to i tak jest 200 metrów maksymalnie. Jeśli idzie o to miejsce, gdzie znajdę się, to mam najdalej 200 metrów, 220, do miejsc, gdzie już tej strefy nie ma. Tylko przyjdziecie, na przykład z trzykrotnie większym obszarem, bo CUPT powiedział. Przyjdziecie z innymi obostrzeniami, już nie takimi, że samochód 26-letni dopiero będzie, niemożliwe będzie wjechać nim do strefy. Tylko okaże się, że ta strefa, no skoro ma zadziałać w kontekście art. 39 ustawy o elektromobilności, paliwach alternatywnych, no to musi być nie udawana, jak mówił tutaj kolega radny, tylko musi być realna. I tego, rzeczywiście możemy się obawiać i o tym, tutaj mówimy w tych sytuacjach, w których mówimy o tym, że to jest tylko i wyłącznie pierwszy krok. Naprawdę, zrezygnujmy z tego, spróbujmy myśleć o tym, żeby te dokumenty, które trafiają, ten konkurs, który w tej chwili mamy gdzieś tam na widnokręgu, przy którym i tak tracimy cztery punkty, bo posiadamy sieć transportu szynowego, tramwajowego. Może warto jednak poszukać, tak jak mieliśmy chwilę temu przecież, w dofinansowaniu tramwajów, problemy z podpisaniem dokumentów, z dojrzałością projektu. Może warto byłoby, się tutaj od tej strony zastanowić. Znaczący ja prosiłbym o dyskusję, ponowną na ten temat, bo ona jest nam potrzebna w tych kwestiach. Bez uprzedzania się, bez mówienia o tym, że ten jest zły, ten jest byle jaki, ten jest taki, siaki czy owaki. Każdy z nas jest mieszkańcem Szczecina i nad każdym należy się pochylić. A z każdym, uważam, naprawdę należy rozmawiać i do tego tutaj zachęcam. Panie Prezydencie Łukaszu, Łukaszu Kadłubowski, cieszę się, że Pan jest znowu do wypowiedzi gdzieś zapisany. Ale naprawdę może, może cofnijmy tę uchwałę, może porozmawiajmy normalnie. Zastanówmy się nad tym, czy takie narzędzie jest faktycznie tutaj potrzebne, skoro też tyle niepokojów wprowadza. Proszę o cofnięcie, Panie Prezydencie, wycofanie uchwały z porządku.

Ł. Kadłubowski – Zastępca Prezydenta Miasta – Postaram się odnieść do tych kwestii, które wielokrotnie już padały, między innymi też na tej sali. I przez ostatnie trzy miesiące, też były artykułowane przez różne środowiska, różne osoby. Bo warto też tutaj pewne kwestie wyjaśnić. Jeżeli chodzi o jakość powietrza, to rzeczywiście mamy dobrą jakość powietrza i to wynika z określonych jakby tutaj badań, które są wykonywane. Tylko jednak to, że spełniamy normę, to nie znaczy, że nie może być lepiej. To trzeba sobie powiedzieć wprost. Norma jest określona, na określonych parametrach. Dzisiaj możemy ją spełniać. Ta norma może być coraz lepsza i każdemu chyba z nas zależy, żeby jakość tego powietrza była jak najlepsza. Jeżeli chodzi o finansowanie, tutaj akurat ekspertem i najbardziej kompetentną osobą, jest Prezydent Michał Przepiera. Aczkolwiek wielokrotnie już o tej kwestii rozmawialiśmy, wielokrotnie ta kwestia była poruszana. Przed nami kolejny nabór, jeżeli chodzi o możliwości uzyskania dofinansowania, na zakup autobusów elektrycznych. W tym naborze, mamy i tutaj zacytuję „*ideologiczną chucpę*”, chociaż ja, kompletnie nie zgadzam się z tym stwierdzeniem, ani też ze stwierdzeniem, że mamy „*udawaną strefę czystego transportu*”. Bo w mojej ocenie, jest to bardzo stwierdzenie nieuczciwe i niestety, tutaj panuje dość duża dezinformacja w tym zakresie. Ta ideologiczna chucpa, została uchwalona przez Sejm Rzeczypospolitej Polskiej. Została uchwalona przez rząd Prawa i Sprawiedliwości, głosami zarówno Koalicji Obywatelskiej, jak i też posłów Prawa i Sprawiedliwości. Ja nie rozumiem, czemu wtedy Państwo nie protestowaliście, czemu wtedy została taka możliwość wprowadzona. I czemu, jeszcze w ramach kroków milowych, do którego zobowiązał się rząd Pana Premiera Mateusza Morawieckiego, zostały też wpisane, właśnie

między innymi, w ramach postępowań o dofinansowanie. Jeden z takich wymogów, dotyczących stref czystego transportu. My oczywiście, nie jesteśmy jednym z czterech miast Polski, gdzie ta obligatoryjność wprowadzenia strefy czystego transportu, jest wymagana. Tak samo, jak ustawa też nie zabrania nam, a ustawa nas zachęca do tego, żeby właśnie z takiego prawa skorzystać. Bo to, też rząd Prawa i Sprawiedliwości wprowadził ustawą i późniejszymi działaniami rządu. Po jednej stronie, mamy decyzję dotyczącą, tutaj z Prezydentem Michałem się spieraliśmy, czy 70 czy 90 milionów, czy z VAT-em czy bez VAT-u. Ale można powiedzieć, że około 90 milionów złotych, które możemy uzyskać w ramach dofinansowania. Tych dodatkowych dwóch punktów, które jest w programie literalnie wpisane, w ramach możliwości uzyskania. Po drugiej stronie, mamy koszt rządu 50 tysięcy złotych, pewnego ograniczenia dla naszych mieszkańców. Ale też ograniczenia, o którym też mówił Marek Duklanowski, trochę odpowiadając chyba, też innym radnym Prawa i Sprawiedliwości, dotyczącą jakby też intencji tej uchwały. Tej podnoszenia przestrzeni miejskiej, poprawy atrakcyjności tej przestrzeni, na której wprowadzamy strefę czystego transportu. Bo tam też, ruch po prostu będzie mniejszy. Część z radnych Państwa, też mówi i to też było. W ramach konsultacji, na które się często powołujemy, że część mieszkańców, było przeciwko takim małym ograniczeniom, mimo że, było przeciwko, jako przeciwnicy uchwały, bo te ograniczenia były zbyt małe. Więc to wszystko są fakty. Ja przypomnę i to też jakby... Tutaj warto jest wyjaśnić, że dofinansowanie na zakup tramwajów, czemu inne miasta uzyskały, bo po prostu, miały już podpisane umowy. My tych umów nie mieliśmy. Dzisiaj realizujemy wszystkie działania, które pozwolą nam na to, żeby też móc starać, ubiegać się o dofinansowanie na zakup autobusów. W tym też naborze, nie będziemy mieli podpisanej umowy na zakup autobusów, ale ogłosimy przetarg, który też jest dodatkowo punktowany. I jeżeli ktoś z Państwa radnych, ma wątpliwości co do składanych wniosków o dofinansowanie, to jesteśmy chętnie, pewnie też Prezydent Michał to potwierdzi, możemy z Państwem porozmawiać, jak z Państwa perspektywy, jesteśmy jeszcze w stanie lepiej te wnioski przygotować. Aczkolwiek ja uważam, że tutaj zespół pod przewodnictwem Prezydenta Michała Przepiery, jest wybitnym zespołem. I pod względem pozyskiwania środków zewnętrznych, są jednymi z najlepszych w Polsce, jak nie najlepszymi. Więc tutaj nie chciałbym, niestety powielać tej nieprawdziwej informacji, że wnioski przygotowane przez Gminę Miasto Szczecin, są złymi wnioskami. Faktem jest to, że rzeczywiście, minus cztery punkty będziemy mieli, ale też te minus cztery punkty, będzie miała większość miast w Polsce. Ale niewiele miast w Polsce, a będzie to najprawdopodobniej, jeżeli uchwała spotka się z akceptacją Rady Miasta, tylko trzy miasta z Polski, będą miały te dodatkowe dwa punkty. Ja też przypomnę, że w dofinansowaniu, jeżeli chodzi o zakup tramwajów, nam brakowało jednego punktu. Rzeczywiście pewnego rodzaju zabiegi, które były i wielokrotnie były wyjaśniane, w zakresie tej uchwały intencyjnej, w moim odczuciu, i też pewnie możemy o tym dyskutować, przyniosły określony efekt tak, że inne gminy, które podobną uchwałę podjęły też nie dostały tego punktu. A w konsekwencji, to my byśmy byli wykluczeni. Oczywiście tutaj jest szereg dalszych działań, które miały miejsce w CUPT-cie, przenoszenie środków, zwiększanie tutaj alokacji środków, które pozwoliły na to, żeby finalnie te środki się znalazły. Aczkolwiek też było ryzyko, że te środki jednak się nie znajdą. Gdyby nie zwiększenie alokacji, w tym konkretnym zadaniu, nie mielibyśmy 80 ponad milionów złotych, może byśmy mieli 30 milionów złotych. A tak, dzięki temu, że pewne działania się krok po kroku zadziały, otrzymaliśmy maksymalne dofinansowanie, które nie było pewne. Gdybyśmy mieli wtedy, taki projekt uchwały zgodnie z wytycznymi, które są w ustawie o elektromobilności i paliwach alternatywnych, wtedy byśmy mieli ten jeden punkt i nie musielibyśmy się martwić o to, czy to dofinansowanie uzyskamy, czy nie uzyskamy. Jesteśmy dalej otwarci oczywiście do rozmowy. A, jeszcze jedna kwestia,

bo to też wielokrotnie padało w tej sali. Kłamstwo wypowiedziane tysiąc razy, niestety, nie staje się prawdą. Ja z tego miejsca, tutaj po rozmowach z klubem Koalicji Obywatelskiej, i to wielokrotnie o tym rozmawialiśmy, też deklarowaliśmy. Strefa czystego transportu, i to też mówiliśmy na komisji, nie ulegnie zmianie w tej kadencji, jak też jesteśmy tutaj tymi radnymi. Ja nie wiem, czy będę w przyszłej kadencji, radni też, więc jakby nie będę składał deklaracji w przyszłości. Zakładam, że jeżeli będzie podobny skład Rady, to dalej też nie będzie się zwiększała. Ewentualnie wiem, że wśród radnych, akurat były propozycje co do zmniejszenia, bo to też była propozycja Marka Duklanowskiego. Ona ma też pewnego rodzaju konsekwencje i też ryzyka, z tym związane. Strefa czystego transportu, nie zostanie powiększona. Powiedzmy to sobie wprost i nie powielajmy tej nieprawdziwej informacji, albo próby manipulacji opinią publiczną, że takie działanie jest planowane. Po pierwsze, jakość powietrza, spełniamy normy. Tutaj potwierdzam. Jednak spełnianie norm, nie jest naszą aspiracją. Po drugie, finansowanie. Bez tych punktów jest mniejsze prawdopodobieństwo uzyskania dofinansowania. Ja nie mówię, że to dofinansowanie uzyskamy, bo nie ma tej pewności. I to też trzeba powiedzieć sobie wprost, że my, tym działaniem, zwiększamy prawdopodobieństwo. Oczywiście w ramach tego konkursu, szereg innych działań realizujemy, jak sadzenie drzew, jak montowanie budek dla owadów, na terenie zajezdni. Więc to jest bardzo skomplikowany konkurs. Jednak naszą aspiracją, jest ciągła poprawa transportu publicznego. Ja też muszę się do tego odnieść, bo my to robimy. My przez ostatnie półtora roku, i to ostatnio mieliśmy pewnego rodzaju podsumowanie, zakontraktowaliśmy i wydajemy prawie 400 milionów złotych, na transport publiczny. Jeżeli chodzi o kwoty, jest to rekordowa kwota, jeżeli chodzi o historię naszego miasta. Oczywiście możemy dyskutować, czy kupujemy 82, później kolejne jakby, 50 autobusów. Naszą aspiracją, jest naprawdę kompleksowa wymiana taboru autobusowego, z którym dzisiaj jesteśmy w stanie sobie poradzić, do końca tej kadencji. Naszą dalszą aspiracją, jest wymiana taboru tramwajowego, która jest nie lada większym wyzwaniem. I tutaj liczymy, bo to też jest wpisane wprost, w ustawie o elektromobilności, że środki, jeżeli jakiegokolwiek, by kiedyś w przyszłości były z strefy czystego transportu, chociaż my nie mamy żadnych tutaj opłat, nie mamy tak restrykcyjnej uchwały, dotyczącej strefy czystego transportu, jak jest w Krakowie. Więc tutaj porównywanie jednej strefy, do drugiej, jest naprawdę też zbyt daleko idące. Nie wiem, czy dzisiaj akurat to padło na sali, ale wiem, że wielokrotnie tego typu argumenty, się pojawiały. Więc finansowanie, to jest kwestia druga. I trzecia, nie będzie powiększona strefa czystego transportu w Szczecinie.

M. Przepiera – Zastępca Prezydenta Miasta – Tak, w uzupełnieniu oczywiście, bo większość rzeczy podał Pan Prezydent Łukasz Kadłubowski. Ale w uzupełnieniu, skoro pojawił się ten wątek, stricte naborowy, to chciałbym jeszcze jakby uzupełnić, dopełnić tej informacji. Szanowni Państwo, ten nabór, który będzie do końca kwietnia tego roku, wtedy musimy złożyć wniosek o dofinansowanie i na tą datę, czyli na ostatnie dni, są liczone te kwestie, czy mamy, czy nie mamy określone punkty, czy określone wymogi spełnione. W tych kryteriach, które są podane, a jest to rzeczywiście tak, jak padło już tutaj ze strony Prezydenta Łukasza Kadłubowskiego, bardzo złożony konkurs, na wejściu tracimy, że tak się wyrażę, 4 punkty za to, że jesteśmy miastem z tramwajami. Czyli zatem, te miasta, które będą aplikowały, a nie mają tramwajów, to te 4 punkty mają przewagi nad nami, już na samym starcie. Następnie, stracimy również punkty, za tak zwany obszar strategicznej interwencji. To dotyczy tych miast, które tracą funkcje społeczno-gospodarcze i grozi im marginalizacja. My oczywiście, na szczęście takim miastem nie jesteśmy, ale w związku z tym, takie miasta się bardziej wspiera i te trzy punkty stracimy. Razem, już jest to siedem punktów na samym wejściu, których nie mamy szans, w żaden sposób zdobyć, no bo nie kwalifikujemy się w tych kryteriach. A

wiemy, że te miasta będą też aplikowały. Z takimi miastami, będziemy właśnie dokładnie w tym naborze konkurować. Bo to nie będą tylko duże miasta, w przeciwieństwie do naboru, jak to ma miejsce z tramwajami. My w ubiegłym tygodniu, byliśmy z prezydentem Łukaszem Kadłubowskim, w jednej z firm produkujących w Polsce autobusy, które wygrywają u nas przetargi i tam, wyraźnie również dostaliśmy informacje, zresztą widzieliśmy też to na hali produkcyjnej, jak różne miasta zamawiają autobusy i jak różne miasta, będą zamawiać autobusy, pod kątem tego naboru. Dodam, że ten nabór, ma takie ograniczenie ilościowe, że nie można ubiegać się o więcej, niż dwadzieścia autobusów. W związku z tym, oczywiście aplikować będziemy o te dwadzieścia autobusów, jako gmina miasto Szczecin. Informacyjnie tylko, ale tu Państwo pewnie się domyślają, że to jest dla spółki autobusowej Klonowica, aby tam te autobusy elektryczne jeździły. I teraz tak. Są pewne punkty i tu dochodzimy do pewnej sytuacji, w której Prezydent Łukasz powiedział, że jeżeli chodzi o strefę czystego transportu, pozyskamy dwa punkty, jeżeli ją wprowadzimy. Jeżeli uchwała będzie przez Państwa radnych podjęta jedna, te punkty się nie sumują. Zatem dzisiaj podejmując tą uchwałę, to też jest ważny czas, w kontekście tego naboru i tej charakterystyki, o której mówiłem, że trzeba być na daną datę przygotowanym, zdobędziemy dwa punkty. Mamy to przypuszczenie, graniczące z pewnością. Czym to się różni, w stosunku do naboru tramwajowego? To już nieco, też było wyjaśniane przez Prezydenta Łukasza Kadłubowskiego, natomiast dodam. Wtedy, Szanowni Państwo, nasza uchwała była intencyjna. Rzeczywiście tak, jak zwrócił uwagę Pan Przewodniczący Marek Duklanowski, ona była doprecyzowana, czy korygowana pod wpływem pewnych informacji. Natomiast tamta uchwała dla nas, i my to mówiliśmy wtedy wyraźnie, miała ten element, taki jakby zabezpieczający, niweczący. To znaczy jeżeli, bo na tamten czas, przypomnę, tylko jedno miasto w Polsce, miało strefę czystego transportu i to była Warszawa. Która na marginesie, w ogóle w tym., za tą strefę, bo też Państwo to często podnosiliście w dyskusjach, nie zdobyła punktów. Rzeczywiście nie zdobyła, ale nie dlatego, że miała źle tą strefę wprowadzoną, czy coś z tych okoliczności, tylko dlatego, że w ogóle ten wniosek nie został oceniony, ponieważ nie spełnił innych kryteriów. My przypomnę, Warszawę wyprzedziliśmy, zatem my byliśmy tym miastem i wiedzieliśmy, że takie kroki podejmują również inne miasta i miasta się też wzajemnie obserwują. W przypadku tramwajów, to było dość proste, bo jest mała oczywiście ilość tych miast, w sensie, grupa jest dość zamknięta i wiemy, jesteśmy ze sobą w stałym kontakcie. Więc to służyło temu, że jakbyśmy my tej uchwały nie podjęli, a inne miasta by podjęły analogiczną uchwałę i otrzymałyby ten jeden punkt, raczej nie dwa punkty, bo wtedy była o tej intencji mowa, a nie o wprowadzeniu, to wyobraźmy sobie wszyscy dyskusję, dlaczego nie podjęliśmy uchwały, którą inne miasta podjęły i one dostały ten punkt, a my nie. My dzięki temu, że wtedy to zrobiliśmy, wiedzieliśmy, że to ryzyko minimalizujemy. Ten fakt jednak nie zaistniał rzeczywiście, natomiast to jest trochę, jak z ubezpieczeniem. Jakby mieć pretensje, że się ubezpieczyliśmy, wypadek nam się nie zdarzył i teraz żałujemy, że się ubezpieczyliśmy. To tak nie działa. Również była przed nami pewna przyszłość, która ma to do siebie, że nie jest pewna. Więc to jest nasze pewne przypuszczenie. Dodam, bo tu padło ze strony, w dyskusji, że my te punkty, i mówimy to powszechnie, gromadzimy. Padło tutaj o tych różnych kwestiach, związanych ze środowiskiem, z tymi przysłowiowymi budkami legowymi, czy dopuszczalnością, czy rozwojem życia pszczoł i tak dalej, i tak dalej. Są oczywiście punkty, dużo bardziej poważne i trudniejsze do spełnienia, które przyznam Państwu, że też nie wiemy dzisiaj, jak będą interpretowane przez nas, ich spełnienie. Ale są takie, które są... Natomiast na pewno, staramy się wszystkie te punkty zgromadzić. I na pewno, natomiast wiemy, są takie kryteria dość precyzyjne, którym wiemy, że możemy te punkty również nie pozyskać. I takim kryterium, jest kryterium, które my sobie w wewnętrznej dyskusji, nazywamy kryterium błędnego

koła. Mianowicie, za to, o czym tu już padło, bo to prowadzimy niezależnie równolegle, my się przygotowujemy do przetargu, na zakup tych autobusów. I za przygotowanie, jest określona ilość punktów, czyli pokazujemy dokumentację przetargową. Za ogłoszenie przetargu, bo to jest fakt, którego nie można wzruszyć, określona ilość punktów. I tu już Państwu mogę powiedzieć, że my to zrobimy. Więc te punkty, za przetarg zdobędziemy, ogłoszony. Ale faktycznie jest to, co było dla nas problemem przy KPO, przy tramwajach i dlatego byliśmy na pierwszym miejscu listy rezerwowych, i tym przegraliśmy wówczas kryterium, że te miasta podpisały, a tak naprawdę, tam było w ogóle dużo bardziej skomplikowane, bo te miasta, refinansowały sobie zakup, dużo wcześniejszy tramwajów. To tak, jakbyśmy dzisiaj wzięli którąś z ulic, którą zbudowaliśmy bez dofinansowania, podłożyli ją pod dofinansowanie. Ale i tak byśmy ją zbudowali, bez tego dofinansowania, bo ją zbudowaliśmy bez dofinansowania. To jest dużo, dużo łatwiejsze. Oczywiście jest różna polityka. Tamte miasta podjęły taką decyzję, o zakupie taborów. My wówczas, podjęliśmy decyzję o modernizacji torowisk. I teraz. My tych dwóch punktów, moglibyśmy zdobyć jeszcze dodatkowe dwa punkty, gdybyśmy podpisali umowę, na dostawę tych autobusów. Tylko, jak mamy podpisać tą umowę o dofinansowanie, o dostawę tych autobusów, jak nie mamy na to pieniędzy. A te pieniądze, to jest według naszych szacunków, ponad 100 milionów złotych. To jest 105.890.000,00 złotych, których nie mamy w budżecie. Ale możemy mieć to finansowanie, jeżeli zdobędziemy to dofinansowanie. Oczywiście, nie mając tych dwóch punktów, ale właśnie, znowu niejako łagodząc naszą sytuację, bo wiemy jakie są dyskusje w innych miastach, o strefie czystego transportu, zdobywając je właśnie na strefie czystego transportu. I nagle, znajdziemy się w zupełnie innej pozycji, kiedy przetarg ogłoszony, do momentu rozstrzygnięcia wniosku o dofinansowanie, będzie miał szansę trwać. A następnie, jak będzie rozstrzygnięcie wniosków o dofinansowanie. Według dzisiejszej informacji z CUPT-u, powinno to nastąpić i podpisywanie umów, w końcówce tego roku. Czyli październik, rozstrzygnięcie konkursu, do końca roku podpisanie umowy. Wówczas dałoby nam to tytuł, do podpisania już umów. Czyli bez potrzeby tego, jeszcze również tracenia czasu, na kwestie związane z przetargiem. To powoduje, że dofinansowanie, które zdobędziemy, i tu była ta nasza dyskusja wewnętrzna, to jest 72.240.000,00 złotych, dokładnie tak to dzisiaj szacujemy, z Unii Europejskiej, z programu Feniks. I oczywiście kwestia VAT-u, jak Państwo wiedzą, my operujemy na kwestiach dofinansowania do wartości netto. Zatem VAT odzyskiwany, więc nasza, w kwocie 23% od 105 milionów. Więc w takim dużym uproszczeniu, licząc od końca, nasz wkład w tą inwestycję, będzie na poziomie kilku milionów złotych. Mając zamiar 20 autobusów. Ale jak ktoś woli w proporcjach, to możemy to podać, że to jest 85% maksymalnego dofinansowania i oczywiście, o takie zabiegamy i takie z reguły otrzymujemy, do wartości netto zakupu tych autobusów. Zatem gra, jeżeli przełożymy kwestie, akurat w tym konkretnym naborze, bo kilka naborów, będzie pewnie jeszcze w tej perspektywie, być może w kolejnej. Widzimy już, że jest to przykład drugiego naboru. Bo ja pamiętam, jak dyskutowaliśmy wtedy na sesji o tamtej uchwale, i tamtej sytuacji, i Państwo mówili, no ale kolejnych naborów, to jest raptem jeden, a kolejnych nie ma. No to właśnie się zdarzył kolejny. Kiedy też były takie nasze rozmowy, rozważania, czy będzie to uwzględniane, czy nie będzie uwzględniane? Padło to wyraźnie, w wypowiedzi Prezydenta Łukasza Kadłubowskiego, że jest pewne, kwestie są przyjęte rządowo, są przyjęte ustawami, czyli prawem przez Sejm. Są przestrzegane przez poszczególne rządy, są dostosowanie się do pewnych reguł unijnych. Bo w zamian, otrzymuje się to oczywiście dofinansowanie unijne. Zatem, jeżeli sprowadzimy to do tego naboru, to faktycznie można powiedzieć, że na szali, tak jak to padło, mamy z jednej strony 20 autobusów, o wartości 105.000.000,00 złotych brutto, co najmniej... w liczeniu bez VAT-u, 72 milionów dofinansowania. Albo ryzyko, w zasadzie zdaniem fachowców, zarówno naszych wewnętrznych, jak i

zewnątrznych, jest takie, że my tego dofinansowania raczej nie zdobędziemy. Albo może być też taka sytuacja, bo to też nie jest wykluczone. Bywało kiedyś, był jeden taki konkurs, pamiętam z zakupem autobusów, kiedy mieliśmy kupić, przypomnę Państwu, osiem autobusów. I tak wygraliśmy ten konkurs, a potem otrzymaliśmy informację, że nie osiem, bo nie ma tyle pieniędzy, więc albo kupujemy osiem za swoje pieniądze, albo dwa z dofinansowania. I to, też tak się raz zdarzyło, więc i tak bywa. Natomiast dzisiaj widzimy, jaka jest pula w tym naborze. I nasze szanse, są naprawdę bardzo duże, natomiast oczywiście, to nie jest żadna pewność, tak jak to wszyscy Państwo, to trafnie podają. Zatem jeżeli chodzi o nabór, każda osoba odpowiedzialna, zajmująca się naborem, jeżeli może mieć jeden lub dwa punkty, w taki sposób, jak tu jest dyskutowane o strefie czystego transportu, to zapewne będzie na wszelki sposób, zabiegać o ten nabór, o te punkty. I mogę powiedzieć tak, że osoby, które my tu nazywamy funduszowcami, powiedziały wyraźnie, że musi być działanie miasta, w celu wprowadzania tej strefy, bo inaczej, szanse na zdobycie tego dofinansowania, są bardzo małe.

M. Chabior – Panie Przewodniczący, Państwo Prezydenci, Szanowni Państwo. Tak wsłuchując się wypowiedzi tutaj Państwa Prezydentów, Panów Prezydentów, tak sobie przypomniałem, taki filmik z kanału Zero, który rozślawił szczecińską strefę czystego transportu, jako najmniejszą w Polsce i nie dającą efektu ekologicznego. Strefę, która ma powstać po prostu, z przyczyn czysto taktycznych. Tu mamy pewien problem, dlatego że w programie zrównoważonej turystyki zapisano, że Szczecin cechuje się wysoką jakością powietrza. Tworzenie takiej strefy, jakby temu zaprzecza, ale tutaj wsłuchując się w te wszystkie wypowiedzi, w zasadzie cel jest czysto taktyczny. I rozumiem, że mieszkańcy muszą się poświęcić, dla dobra jednego, dwóch, trzech punktów, bez których nie otrzyma Szczecin dotacji. To jest takie troszeczkę dziwne. Nie wiem, czy nie do końca chyba wynikające z ustawy. Wiadomo, że interpretacje ministerstwa mogą być takie niekorzystne, że rzeczywiście tak może być. Ale tu jest jednak, taki pewien dylemat, bym powiedział, może nie tyle co moralny, ale taki, który po prostu rzeczywiście zdumiewa i mieszkańców, i nas wszystkich radnych, którzy widzą właśnie tę absurdalność sytuacji, w jakiej znalazł się Szczecin. Tak, jak już powiedziałem, w programie zrównoważonej turystyki, opisany jako miasto cechujące się wysoką jakością powietrza. No jest rzeczywiście duży dylemat.

J. Szalabawka – Jako, że już większość rzeczy, została wspomniana przez moich kolegów, ja mam tylko prośbę, żebyśmy jeszcze raz, faktycznie zastanowili się nad tym pomysłem, utworzenia tej strefy czystego transportu. Bo takie zapewnienia, jakie od Państwa dostajemy, że Koalicja Obywatelska nie planuje i nie rozszerzy tej strefy, niestety mi nie wystarczają. Ja w Państwa obietnice nie wierzę. Podejrzewam, że raczej koledzy z mojego klubu, też w to nie wierzą, dlatego takie obietnice, uważam jednak trochę na za mało, żebyśmy zdecydowali się na to, żeby taką strefę wprowadzić.

D. Smoliński – Panie Przewodniczący, Państwo Prezydenci, Wysoka Rado, Szanowni Państwo, ja powiem w ten sposób. Tutaj padło kilka argumentów, jakby nie chciałbym już tego powtarzać, bo koledzy dość, wydaje mi się, merytorycznie, na pewno bardzo merytorycznie i konkretnie, się wypowiedzieli. Ja pozwolę sobie odnieść, do skądinąd, również merytorycznego wystąpienia Pana Prezydenta Kadłubowskiego. Owszem, za czasów rządu Pana Premiera Mateusza Morawieckiego zostało to wprowadzone, natomiast pamiętajmy, że to była implementacja prawa unijnego, do którego byliśmy zmuszeni. W związku z powyższym, wyciąganie tego jako argument i wskazywania, że to był pomysł Pana Premiera, wydaje mi się głęboko nieuzasadniony. Druga kwestia, do której się pozwolę odnieść, już tak

wchodząc w szczegóły. Ja przepraszam Pana Prezydenta, że tak analizuję konkretnie jego wypowiedzi, ale zwróćmy uwagę. Z jednej strony mamy obietnicę, że nigdy nie nastąpi, czy też, nie nastąpi powiększenie strefy, a potem doprecyzujemy, w czasach, kiedy ja jestem, nie mam odpowiedzialności po dwóch latach, itd. W związku z powyższym jakby rozumiem intencję i cieszę się, że ona jest taka, po stronie Pana Prezydenta, natomiast wprowadzenie tej strefy, dla mnie osobiście, jest dokładnie tym samym, co w bardzo wielu miastach europejskich. Część z nich, się z tego teraz wycofuje. Czyli wyważenie pewnych drzwi, a następnie ta strefa się rozpląwała, miała taką dziwną tendencję. No i sprawa też trzecia. Ja bardzo chętnie, przeanalizowałbym raz jeszcze, wszystkie te argumenty merytoryczne i to w odniesieniu do słów Pana Przewodniczącego, jednak pozwolę sobie trzymać się tej wersji Pana Marka Duklanowskiego. Dlatego, że mam nieodparte wrażenie, że ta uchwała, jest obarczona pewnymi błędami. Błędami dotyczącymi faktycznego wymiaru, wprowadzenia tej strefy, jej faktycznego funkcjonowania i ich faktycznego wpływu na środowisko, na ekologię. I też jakby, sytuację społeczną mieszkańców. I teraz jest pytanie. Czy po raz kolejny, będziemy w takim oto miejscu, że ta uchwała nasza nie spełni oczekiwań, czy też normy. Wydaje mi się, że warto by do tego tematu wrócić. A takim *last but not least*, to jest jakby kwestia tego typu, że mamy wypowiedź bardzo konkretną, Rady Osiedla Szczecin Śródmieście. I no brak konsultacji z tą Radą... Stare Miasto, przepraszam. Stare Miasto, tak, dziękuję za odpowiedź. Wydaje się, że brak komunikacji tutaj, wbrew jakby dotychczasowym wypowiedziom, mówiącym właśnie o otwartości na mieszkańców, no wydaje mi się całkowicie dyskwalifikujące, dla tej uchwały. Moim zdaniem, rozmawiajmy. Rozmawiajmy merytorycznie, bo nie będę komentował jakby, początku wystąpienia jednego z radnych. Szkoda, spuśćmy na to zasłonę miłosierdzia, mówiąc jak klasyk. Natomiast kwestia jest tego typu, że jeżeli chcemy o tym rozmawiać, to zróbmy to prawidłowo, merytorycznie, bez gdybania i na podstawie konkretnych analiz.

P. Kęsik – Panie Prezydencie, Wysoka Rado. Można by się zastanawiać, dlaczego koleżanki i koledzy z PiS-u, nie idą ręką w rękę, w kontekście przyjęcia uchwały, o strefie czystego transportu w Szczecinie. Tym bardziej, że 11 stycznia 2018 roku, ta ustawa o elektromobilności weszła w życie i to pod rządami Prawa i Sprawiedliwości. No, odpowiadając na to pytanie, to chodzi tylko i wyłącznie o walkę, o wyborców, o rząd dusz. Bowiem zagrażająca, jeśli chodzi o sondaże i inne ugrupowanie polityczne, partia polityczna, ewidentnie odbiera głosy kolegom i koleżankom z partii PiS. I zbliżają się dość blisko siebie. W związku z tym, trzeba zaostrzyć tę debatę publiczną i straszyć mieszkańców rzeczami, które nigdy nie nastąpią, albo które nigdy nie będą miały miejsca. To już nie chodzi o dobro Szczecinian i o to, że z ich portfeli, nie zostanie wyciągnięte 90 milionów złotych. Albo odsunięta wymiana naszego taboru miejskiego. Chodzi tylko i wyłącznie o to, żeby wzbudzać te emocje, które są, no, jakby to nie powiedzieć, chyba najgorsze. Bo mówimy tutaj o strachu, o strachu przed czymś, co nie będzie funkcjonować, co nie istnieje. I mówię to z przykrością, no bo, to nie ma nic wspólnego z dobrem Szczecinian i z jakością jeszcze lepszego powietrza, które może być. Bo chociaż mamy, wiadomo, dobre albo bardzo dobre, to nie znaczy, że nie możemy mieć lepszego. I wracając do tego, co jest najistotniejsze, a co dotyczy tychże pieniędzy, tych 90 czy 70 milionów złotych. No jeżeli przyjmiemy tą strefę, no to oczywiście, dostajemy dwa punkty. O tych zawilościach, tych wszystkich projektów, które przed nami czekają, mówił Pan Prezydent Michał Przepiera i trudno się z nim nie zgodzić. To jest wartość merytoryczna, wniesiona przez Pana Prezydenta Michała Przepierę i jego zespół, jeśli chodzi o projekty unijne. I mówienie o tym, że Szczecin pisze złe projekty albo, że działa na niekorzyść miasta, to jest zwykła nikkczemność. Ja się z tym absolutnie nie zgadzam. Jeszcze raz chcę, żeby wybrzmiało, żeby wszyscy mieszkańcy Szczecina wiedzieli, że my tutaj walczyliśmy o 20 nowych elektrycznych

autobusów. Walczymy o to, żeby w budżecie miasta, zostało 70, a może i nawet więcej, milionów złotych. Walczymy o to, żeby nikt nam nie zarzucił, że nie wypełniliśmy kuponu. Kuponu, który daje nam w perspektywie nową jakość, czyli te autobusy elektryczne. I tak na koniec. Bóg sprzyja przygotowanym. Ja osobiście bardzo bym chciał, żeby moje miasto, miasto Szczecin, było przygotowane do tego, co nieuniknione.

Ł. Kadłubowski – Zastępca Prezydenta Miasta – Chciałem się odnieść jeszcze raz do tych konsultacji, bo wielokrotnie jest tutaj powtarzany argument, że usiądźmy i jeszcze raz porozmawiajmy. Szanowni Państwo, jeszcze raz powtórzę harmonogram wydarzeń, które miały miejsce. Ustawa o elektromobilności, właśnie kładzie bardzo duży nacisk, na aspekt ten społeczny, na aspekt konsultacji, na aspekt rozmów, zarówno z Radą Miasta, jak i też z mieszkańcami. Od 2 grudnia do 5 stycznia, czyli ponad 21 dni, które wymaga ustawa o elektromobilności, były przeprowadzane konsultacje społeczne. Później, odnieśliśmy się w raporcie do większości uwag, chyba do wszystkich, które były merytoryczne. Staraliśmy się wprowadzić określone działania, o których mówiłem już na początku mojej wypowiedzi. Następnie przez ponad 60 dni, Państwo jako Rada Miasta, ma możliwość przyjęcia tej uchwały. Czyli to trochę w innym trybie, niż standardowy jakby projekt uchwały, który dobrze pamiętam, po siedmiu dniach od momentu, kiedy Prezydent, powinny być podjęte lub odrzucone. Jeżeli chodzi o konsultacje z Radą Osiedla Stare Miasto. Od momentu, kiedy zostały, może powiem od, zakończone konsultacje społeczne... Nie, bo ostatniego dnia, przepraszam, konsultacji, jeszcze Rada Osiedla Stare Miasto, miała wgląd do projektu uchwały, wiedziała jak ten projekt uchwały będzie wyglądał. Odbyły się cztery posiedzenia Rady Osiedla Stare Miasto, które możecie też Państwo sprawdzić na stronie internetowej, na której publikowane są między innymi uchwały, też informacje o posiedzeniach. 4 stycznia takie posiedzenie było, 18 stycznia i 15 lutego oraz 22 marca ostatnie, gdzie na ostatnim posiedzeniu, została podjęta uchwała, że nie odnieśli się w tej sprawie i proszą o zniesienie. No to jest naprawdę... Kilka miesięcy pracy, kilka miesięcy rozmów. Ja nigdy też nie uciekałem jakby, od rozmów na temat tej uchwały. Mam świadomość obaw naszych mieszkańców, jednak te wszystkie obawy, staramy się wyjaśniać, tłumaczyć i rozwiewać. I wydaje mi się, że jeżeli będzie dalsza potrzeba rozmowy o strefie czystego transportu, też będziemy się spotykać, jak ona funkcjonuje po jakimś czasie i oceniać jej skutki działania. Jeżeli chodzi o samą uchwałę, to w naszej dobrej wierze, ta uchwała spełnia wszystkie wymogi formalne, które nakłada na nią ustawa o elektromobilności. I tutaj zakładamy, a prawie że jesteśmy pewni, i to jest też potwierdzone nawet, przecież w wielu przypadkach, między innymi też, parafowana jest przez radcę prawnego. Ona spełnia wszystkie te wymogi. Jeżeli Państwo dostrzegacie, bo tutaj mówiło, Państwa były obawy, że jakieś tutaj wątpliwości są, w zakresie określonych kwestii, ale nie do końca były sprecyzowane, to był na to, dość duży czas. Ja też każdy z klubów w Radzie Miasta, zaprosiłem do siebie i rozmawialiśmy o tej uchwale. I tam, te wątpliwości dotyczyły, takie, jak już też były wyartykułowane, gdzie akurat może się nie spotkamy, ale zasadności wprowadzenia tego, pod względem punktów i odłożenia tego w czasie.

P. Słowik – Ja nie mam wątpliwości, że w tej kadencji, a chyba i w zeszłej, nie było bardziej diskutowanego projektu uchwały, niż ten dotyczący Strefy Czystego Transportu. Dyskutujemy w zasadzie od początku tej kadencji. Zarówno tu na sali, na komisjach, w przestrzeni publicznej, w mediach. Nie było bardziej diskutowanego projektu, jednocześnie tak niewielkiego, w skali tego, jakiego obszaru miasta będzie dotyczyć. I jednocześnie, jest ta uchwała i strefa czystego transportu, zamieniła się w karnawał kłamstw, dezinformacji, manipulacji, które używa sobie opozycja i inne osoby, które zmyślają po prostu rzeczy, na temat tej

strefy i tego, jak ona ma wyglądać, albo co ma spowodować. Najpierw były próby powiedzenia, że ona sparaliżuje ruch. No nie wyszło, mieszkańcy tego nie kupili, to teraz mamy jakąś zbiorową paranoję po stronie opozycji, która opowiada, że strefa będzie większa. Przepraszam, ale czy ta urojona, powiększona strefa czystego transportu, jest z wami dzisiaj w tej sali? Możecie coś więcej o tym powiedzieć? Bo nikt, nigdy nie powiedział pół zdania, po stronie radnych, czy po stronie prezydentów, odnośnie tego, że ta strefa ma być większa. I bardzo chciałbym, żebyście przestali kłamać ludziom. Bo straszycie, kłamiecie na temat rzeczy, które nigdy nie miały miejsca. I nikt takich planów nie miał, jak słyszeliśmy dzisiaj wielokrotnie deklaracje, takich planów nie ma. Ta strefa jest w tak okrojonym, bardzo małym obszarze, który już dzisiaj jest wyłączony częściowo z ruchu aut. Jest ograniczony zmianami, które są tam wprowadzane od roku 2019. I jest to też z korzyścią dla mieszkańców samej strefy, samego Starego Miasta, Górnego i Dolnego Tarasu. Tu też takie spojrzenie, do Rady Osiedla Stare Miasto. Mieszkańcy od lat mówią o tym, że potrzebują tam ograniczenia ruchu, potrzebują zadbania o ich potrzeby, mieszkańców tego dokładnie obszaru, żeby mieli gdzie parkować. Żeby skończył się najazd samochodów. Proszę wziąć pod uwagę, że strefa czystego transportu, też jest realizacją tych wniosków. Bo mieszkańcy i przedsiębiorcy strefy czystego transportu, nie będą w żaden sposób nią dotknięci negatywnie, bo mają nieograniczony dostęp wjazdu i poruszania się, parkowania w strefie. A dotyczy to tak naprawdę, przyjezdnych. Więc prostujmy kłamstwa i manipulacje, które się pojawiają. Za chwilę, jak my skończymy i Pan Przewodniczący dopuści tutaj pewnie osoby, spoza Rady Miasta, do wystąpień, mogą Państwo usłyszeć kolejne kłamstwa. Chociażby na temat montażu jakichś kamer i monitoringu społeczeństwa. Nie wiem, co za chwilę usłyszycie i skąd to się bierze. Ale ani jedna kamera, nie jest zaplanowana do montażu, w związku z prowadzeniem strefy czystego transportu. Monitoring strefy czystego transportu, będzie się odbywał na bazie istniejących służb. Służb w postaci straży miejskiej, służb w postaci policji i wsparcia ze strony kontrolerów strefy płatnego parkowania z NiOL-u. To są jedyne formy kontroli strefy czystego transportu, jakie zaplanowano, jakie są w tej uchwale. Więc ponownie, jeśli usłyszycie tutaj jakieś bzdury, o montażu kamer i monitoringu społeczeństwa, nie wierzcie w to. To są kłamstwa. Strefa czystego transportu, to nie jest oczyszczalnia powietrza. To nie jest oczyszczacz powietrza, że włączymy przycisk i nagle, będziemy mieli czyste powietrze. I przede wszystkim, ona nie będzie miała wpływu na poprawę jakości powietrza, bezpośrednio w samej strefie. Na tym małym obszarze. Bo to wszyscy doskonale wiemy, powtarzamy to też od wielu, wielu tygodni. Ale zakup 20 zeroemisyjnych autobusów elektrycznych, będzie miał już znaczenie dla całego miasta, a kiedy wymienimy flotę i wprowadzimy te 20 pojazdów elektrycznych, zeroemisyjnych, to będzie miało wpływ na poprawę jakości powietrza. I będzie miał przede wszystkim wpływ, na poprawę jakości transportu publicznego w mieście. To obiecywaliśmy i to konsekwentnie realizujemy. Te 20 kolejnych nowych elektryków, też jest tego realizacją, tej obietnicy. Słyszeliśmy o tym, że inne miasta nie potrzebują. No, znowu manipulacje, manipulacje, manipulacje. Jak możemy mówić, że inne miasta nie potrzebują, jeśli do 30 kwietnia jest składanie wniosków do konkursu. Co my możemy powiedzieć o tym, jak wygląda kwestia innych miast, skoro jeszcze nie ma nawet, zamknięcia naboru dokumentów do konkursu, które kończą się 30 kwietnia. Co też dzisiaj usłyszeliśmy, co jest też wymienione w uzasadnieniu do uchwały. Wystarczy czytać. Nawet nie czytać z rozumieniem, ale przede wszystkim, zacząć czytać dokumenty, o których chce się dyskutować. Feniks 3.01 transport miejski, składanie wniosków do 30 kwietnia. I wtedy będziemy wiedzieć kto, jakie ma szanse. My, nasze szanse jako Szczecina, zwiększamy wprowadzeniem strefy czystego transportu. I znowu słyszymy o tym, że środków nie będzie, że nie realizujemy tych dofinansowań. Mam trochę déjà vu, bo pamiętam jak dyskusja toczyła się jeszcze, o zakup nowych tramwajów niskopodłogowych, których

zakupujemy 12. Wtedy słyszeliśmy wszem i wobec, powtarzane przez opozycję, że żadnych pieniędzy nie będzie, żadnych tramwajów nie będzie. Nie słyszę, przepraszam. Nie słyszę, dziękuję. Nie słyszę, pomyliliśmy się. Bo to powinniście dzisiaj mówić, bo tramwaje są. Dofinansowanie jest, środki z KPO, na ponad 80 milionów. I oczywiście, że z perspektywy opozycji, tej tu, w Radzie Miasta, jak i tej, która jest w parlamencie, tych środków by nie było, bo były zablokowane środki z KPO, przez kilka lat. A to środki z KPO, zapewniły nam ponad 80 milionów na tramwaje. Zrealizowaliśmy też tą inwestycję. Podobnie będzie z tymi elektrycznymi autobusami, które tu planujemy. Straszanie o tym, że nie będzie można wjeżdżać do strefy. Naprawdę, wczytajcie się w szczegóły. Zostały zmienione założenia, względem pierwotnego projektu. Miało być najpierw, samochody starsze niż 20 lat, że nie mogą wjeżdżać. Po zmianach wprowadzonych po konsultacjach, są to samochody starsze niż 25 lat. Przepraszam, starsze niż 26 lat, bo mamy już rok 2026. Pojazdy starsze niż 26 lat, nie będą mogły wjeżdżać do strefy. Jak niewielki jest to odsetek, proszę sobie policzyć, jeśli średnia wieku aut w Polsce, to 16 lat. Nie jesteśmy nawet blisko tej średniej, w tych założeniach, które są. Jak do tego dodamy, że 30 razy w ciągu roku, każdy pojazd może wjechać do strefy, to mamy sytuację, w której tak naprawdę, ta strefa prawie nikogo nie dotknie. To będzie jakiś absolutny promil pojazdów, które do strefy wjechać nie będą mogły. Przypomnę, że auta zabytkowe, bo jak mówimy o autach powyżej dwudziestego szóstego roku życia, to jeśli ono się jeszcze nie rozleciało, to prawdopodobnie jest zabytkiem, o który ktoś dba i się o niego troszczy.auta zabytkowe, będą mogły wjeżdżać do strefy czystego transportu. O kontroli już mówiłem. Proponowanie strefy... Przepraszam, mówienie o tym, że strefa będzie udawana. No i dość, i osoba, która o tym mówi, jeszcze parę tygodni temu proponowała, żeby zrobić strefę czystego transportu w Puszczy Wkrzańskiej. To dopiero by była udawana strefa. My dzisiaj robimy strefę ograniczoną, z jak najmniejszym wpływem na mieszkańców, ale mimo wszystko, strefę czystego transportu, która realnie pozwoli nam, zawalczyć o środki na autobusy. I jak będziecie cały czas powtarzać po co, dlaczego, mówić o tych waszych normach czystego powietrza, o których powtarzacie i próbujecie, ten swój przekaz przebić, będziemy powtarzać w kółko: dla pieniędzy. Dla pieniędzy, na dofinansowanie komunikacji. I możemy to powtarzać do bólu, ale po to, jest przede wszystkim strefa czystego transportu. Żeby pozyskać środki. I można być przeciw strefie, można zadawać pytania, trudne pytania, wręcz trzeba zadawać. Taka rola opozycji. Ale nie można kłamać i nazywać tego troską o mieszkańców. Przestańcie kłamać, manipulować i szerzyć dezinformację. Bo większość rzeczy, o których powiedzieliście, nie ma nic wspólnego z prawdą. Nawet się o nią nie otarła. A za chwilę, na mównicy pojawi się zawodowy hejter, który pewnie tą dezinformację i kłamstwo, będzie szerzył, na jeszcze swoją szerszą skalę, bo ma takie możliwości. Proszę tylko media, proszę o osoby, które to oglądają, weryfikujcie, sprawdzajcie. Bo to, co dostajecie od opozycji, jest kłamstwem.

K. Romianowski – W kilku zdaniach odniosę się do tego, co tutaj dzisiaj jeszcze usłyszeliśmy, choć już nie miałem zabierać głosu, ale, no trudno obok tego przejść obojętnie. Na początku, to chciałbym jednak poprosić Państwa radnych, szczególnie z Koalicji Obywatelskiej, o jednak wykazanie się szacunkiem, wobec posła na Sejm Rzeczypospolitej Polskiej. To, że Państwo byście chcieli, żeby Pan poseł, żeby Pan poseł siedział. Właśnie to, co Pan mówi, to jest wasza indywidualna ocena. Pan poseł jest reprezentantem mieszkańców i proszę o szacunek do człowieka, którego wybrało wiele tysięcy osób, do Sejmu. To po pierwsze. Po drugie, chciałbym odnieść się troszeczkę politycznie, do wypowiedzi Pana radnego Piotra, który tak mocno tutaj, zaznacza pewną politykę o zdobywanie głosu. To takie trochę są, szanowni Państwo, ostatnie podrygi politycznej ostrygi. Bo wasze poparcie, to jest tam chyba jeden procent, więc myślę, że już niedługo, Panie Piotrze, będzie Pan oglądał Radę

Miasta z telewizji. A teraz już, wracając do meritum. Szanowni Państwo, ja chciałbym zacytować pewną wypowiedź, pewną informację, do której chciałbym, żebyście Państwo również dotarli. Wiceprezydent Szczecina podkreślił, że miasto Szczecin musi wykazywać się elastycznością, w pozyskiwaniu środków, odnosząc się do skomplikowanych warunków konkursowych, które utrudniają zdobywania dofinansowań. To była wypowiedź Pana Prezydenta Michała Przepiery, parę tygodni temu, czy parę miesięcy temu, która jest oczywiście, rozumiem, w odniesieniu do tego, jak dzisiaj wasz rząd powoduje, czy proceduje, przepraszam, różnego rodzaju konkursy na dofinansowania. Ja bym tylko chciał Państwu przypomnieć, kiedy rządziło Prawo i Sprawiedliwość, ja wiem, że wy tego nie lubicie słuchać, bo to były dobre czasy dla Szczecina i dla kraju, ale jednak wam to przypomnę. Kiedy rządziło Prawo i Sprawiedliwość, w ramach CUPT-u, czyli Centrum Unijnych Projektów Transportowych, do Szczecina trafiło dofinansowanie, między innymi na remont ulicy Kolumba, Alei Powstańców Wielkopolskich, ulicy Dworcowej, pętli Pomorzany, Alei Niepodległości, Placu Rodła i wielu, wielu innych. I powiem Państwu jedną rzecz. Wtedy, nikt nie wymagał żadnych chorych i udawanych stref czystego transportu. Dlaczego mówię udawanych, Szanowni Państwo? Bo dzisiaj jest po prawej stronie, ode mnie, jest taki radny. Widzę, że się zgłosił, ale wyjątkowo cicho siedzi. Bo to on mówił, o udawanej strefie czystego transportu. To jemu, ta strefa wydaje się jako udawana, a jest politykiem Partii Zielonych. To jest wyjątkowa hipokryzja, szanowni Państwo. Więc może faktycznie, posłuchajcie waszego kolegi, o tej udawanej strefie czystego transportu... Ale proszę tam wyluzować troszeczkę, tak? Niech Pan tam się uciszy trochę, bo bez sensu. Proszę może posłuchać, chociaż tej jednej mądrej wypowiedzi tego radnego, bo on słynie z różnych dziwnych wypowiedzi, które budzą śmiech i czasem rozpacz mieszkańców Szczecina. Ale tutaj, powiedział faktycznie o udawanej strefie czystego transportu. Polityk Zielonych. Na Boga, Szanowni Państwo, posłuchajcie własnego kolegi.

A. Radziwinowicz – Składam **wniosek formalny**, o zamknięcie listy mówców i zakończenie tej dyskusji, bo myślę, że przez te miesiące mieszkańcy, również my, usłyszeliśmy wszystko o strefie czystego transportu. Wsłuchując się nawet w głos opozycji, nie usłyszałem nic nowego, co wniosłoby do dyskusji. Zaznaczam tylko, że po moim wniosku formalnym, do dyskusji zgłosił się Piotr Kęsik.

Przewodniczący obrad poddał pod **głosowanie wniosek formalny o zamknięcie listy mówców**

za – 22

przeciw - 7

wstrzym. – 0

W wyniku przeprowadzonego głosowania wniosek został przyjęty.

M. Chabior – Ja chciałem się odnieść po prostu, do wypowiedzi Pana radnego Słowika, który zarzucał jakieś kłamstwa, manipulacje. Tutaj żadnych kłamstw czy manipulacji, ze strony radnych Prawa i Sprawiedliwości, nie było. Ja nie wiem, co takiego w wypowiedziach naszych było. Kwestia powtarzana wielokrotnie, przez nas i nawet rozślawiona przez kanał Zero, że strefa czystego transportu, jest najmniejszą w Polsce i powstała, i ma powstać, z przyczyn taktycznych, to jest fakt. I że mieszkańcy tutaj, muszą się poświęcić dla dobra punktów, w kolejnych konkursach. To jest fakt. Gdzie to są kłamstwa, Panie Słowik?

P. Kęsik – ad vocem – Panie Prezydencie, Szanowni Państwo. Ja oczywiście zdaję sobie sprawę z faktu, jakie poparcie polityczne ma Polska 2050 i zazdroścę każdemu, który ma więcej. Natomiast nie zmienia to faktu, że mówiąc o tym, że walczyacie o głosy i ścigacie się z Konfederacją, nie jest prawdą.

M. Kopec – Ja też chciałem się odnieść do jednej wypowiedzi i to też bardzo krótko. Bo w zasadzie, Pan radny Słowik mówił dokładnie to, o czym ja mówiłem, tak? To znaczy o tym, że faktycznie, w strefie nie będzie kontroli. O tym, że jest ona tworzona dla pieniędzy. I to zostało znacznie mocniej jeszcze powiedziane, niż ja to starałem się wyargumentować. Natomiast ja w tym kontekście mam pytanie, czy Państwo nie boją się tego, czy w kolejnych postępowaniach konkursowych, inne miasta, nie zarzucają tego, że przy tej punktacji, którą Państwo sobie dopisują, nie padnie argument, że jest to strefa fikcyjna. Ja rozumiem, że ona spełnia pewne kryteria formalne, natomiast tutaj, jakby wiele słyszeliśmy o tym, że w zasadzie pojazdy będą mogły wjechać, że niewielu to dotknie, że nie będzie kamer, że w zasadzie nie będzie kontroli, że obszar jest niewielki, nikt go więcej nie powiększy, że nie ma żadnego zanieczyszczenia, że jest to robione dla pieniędzy.

Ł. Kadłubowski – Zastępca Prezydenta Miasta – Czasami jest tak, że każdy chyba słyszy to, co chciałby usłyszeć. Ja to powiem jeszcze raz, bo też przesłuchiwałem się bardzo dokładnie, wypowiedzi Pana radnego Przemysława Słowika. Pan Przemysław Słowik, odnosił się do monitoringu. Kontrole w strefie czystego transportu, co też artykułowałem dość mocno na spotkaniu, na którym był akurat Pan Wiceprzewodniczący Kopec oraz Pan Przewodniczący Marek Duklanowski. Mówiłem w jaki sposób będą. Wielokrotnie to też powtarzałem, te kontrole będą się odbywały i też po, tak jak też tutaj zadeklarowałem, jeżeli będzie Państwa wola, po wprowadzeniu, jeżeli oczywiście taka strefa będzie wprowadzona, taką informację będziemy Państwu przekazywać, jak te kontrole, jakie efekty będą, bo z pewnością, to będzie obszarem zainteresowania Państwa radnych.

M. Przepiera – Zastępca Prezydenta Miasta – Pytanie jest w kontekście tego naboru. W tym naborze jest napisane, za posiadanie uchwały o strefie czystego transportu lub za wprowadzenie strefy czystego transportu. Przepraszam za takie porównanie, ale to jest tak, jak posiadać marynarkę albo nie posiadać. Natomiast czy my oceniamy tą marynarkę, to każdy ma prawo do swojej oceny.

D. Matecki – Poseł na Sejm RP – Szanowny Panie Przewodniczący, Szanowni Państwo, Szanowni Mieszkańcy. Chcecie Państwo dzisiaj, wprowadzić strefę czystego transportu w Szczecinie i stoimy przed bardzo ważną decyzją, która będzie wpływać, na codzienne życie mieszkańców naszego miasta. Decyzją, która, sami to powiedzieliście, jest podejmowana tak naprawdę, dla Unii Europejskiej, a wbrew woli mieszkańców. Bo fakty są jednoznaczne. Mam tutaj raport z konsultacji społecznych, dotyczących ustanowienia strefy czystego transportu w Szczecinie. I w tych konsultacjach, sami o tym piszecie, ponad dziewięćdziesiąt pięć procent mieszkańców, sprzeciwiło się wprowadzeniu strefy czystego transportu. Dziewięćdziesiąt pięć procent. I podam kilka przykładów. Sami Państwo wpisaliście je, tutaj w tym raporcie: *„Postawa władz, czyli przerzucanie odpowiedzialności na mieszkańców i przedsiębiorców. Zamiast realnych inwestycji w czysty transport zbiorowy, zwiększenie częstotliwości kursów pojazdów komunikacji miejskiej, zero emisyjnej, poprawy dostępności parkingów buforowych, podziemnych i naziemnych, skutecznej polityki antyśmogowej w okresie grzewczym, miasto proponuje najprostsze rozwiązanie administracyjne – ZAKAZ. Strefa Czystego Transportu w tym kształcie nie rozwiązuje przyczyny problemu, przerzuca koszty transformacji na mieszkańców i przedsiębiorców”*.

Kolejny wpis, kolejne zdanie mieszkańca, które pomijacie. *„Wnioski końcowe. Wprowadzenie Strefy Czystego Transportu na Starym Mieście nie wynika z danych pomiarowych, nie jest logicznie spójne z polityką transportową miasta, nie rozwiązuje realnych źródeł zanieczyszczeń, uderza w mieszkańców i lokalną gospodarkę,*

stanowi przykład działania pozornego mającego na celu wykazanie aktywności i zdobycie dodatkowych punktów z Unii Europejskiej, zamiast realnie likwidować podatki unijne z mieszkańców oraz nie poprawia jakości życia”.

Teraz, drodzy Państwo, co robi miasto, kiedy dostaje informację od mieszkańców? 95% osób, nie chce tej strefy i miasto ignoruje ten głos. Kompletnie, ignoruje głos mieszkańców Szczecina. Każdy mógł się wypowiedzieć. Wypowiedziała się dość duża, jak na konsultacje w Szczecinie, liczba osób. I kompletnie to was nie interesuje. Drodzy Państwo, zwolennicy tej strefy mówią o ekologii, o zdrowiu, jakości powietrza. Ale gdzie są te konkretne dane? No sami nie potraficie ich wskazać, bo Szczecin nie jest Krakowem, Szczecin nie jest Warszawą. Nie mamy trwałych przekroczeń norm, które by wymagały wprowadzenia takiej strefy. A nawet jeśli pojawiają się problemy, to ich głównym źródłem nie jest transport, a ogrzewanie budynków. I czy ta strefa, rozwiązuje ten problem? Nie, w żaden sposób. Za to, wprowadza coś innego. Wprowadza, drodzy Państwo, wykluczenie. Wykluczenie tych, których nie będzie stać na nowe samochody. Wykluczenie seniorów, wykluczenie ludzi, którzy normalnie korzystają, z legalnie zakupionych przez siebie pojazdów. Prawda jest taka. To nie będzie strefa czystego transportu, tylko strefa po prostu, wykluczenia osób biednych. I szanowni radni, w tym radni, którzy uciekli z Koalicji Obywatelskiej, to uderzy także w przedsiębiorców. Małe firmy, usługodawcy, rzemieślnicy, ludzie, którzy codziennie wykonują w okolicy Starego Miasta, swoją pracę. Dla nich samochód, to nie jest luksus. To jest narzędzie pracy. I co im dziś mówicie? Tym, którzy mają starsze samochody, których nie stać na nowy samochód. Wymień samochód albo wypad z centrum. To nie jest polityka prospołeczna, tylko to jest uderzenie w lokalną gospodarkę. Jaki będzie efekt środowiskowy, wprowadzenia tej strefy? Nie będzie, Drodzy Państwo, żadnego. Bo ruch nie zniknie, ruch się przeniesie na ulicę obok, czy do innych dzielnic i tam, będą rzeczywiście większe korki. Czyli nie rozwiązujecie żadnego problemu, tylko go przesuwacie. I teraz do sedna, Drodzy Państwo. Dlaczego ta strefa jest wprowadzana? No w sumie nie odkryje nic nowego, bo sami się do tego przyznajecie. Chodzi o zwiększenie szans, na pozyskanie środków unijnych. I to jest bardzo podobny model do tego, w ramach którego Państwo radni, wycofaliście się z uchwały, którą sami podjęliście, tak wy, jak i kilka dni temu, radni Stargardu, w sprawie nielegalnych migrantów. Zostaliście zaszantażowani. Instytucje Unii Europejskiej, jakiejś organizacji międzynarodowej, każą wam podjąć konkretne decyzje. Każą wam wycofać się z ustawy, która dotyczy, z uchwały, która dotyczy bezpieczeństwa mieszkańców. A dzisiaj, każą wam podjąć kolejny ideologiczny projekt, czyli wprowadzić strefę czystego transportu w naszym mieście. Czyli wprowadzić, de facto ograniczenia dla mieszkańców, wbrew ich woli, wbrew realnym potrzebom. Po to, by spełnić formalne kryteria konkursów unijnych. To są działania pozorne. To nie jest odpowiedzialna polityka transportowa, to jest administracyjne odhaczenie po prostu wymogu. I jeszcze bardzo ważne, nie ma dziś realnej alternatywy dla mieszkańców. Bo komunikacja miejska, są potężne problemy kadrowe, wypadające kursy. Kwestia parkingów buforowych, których zdecydowanie brakuje. Czyli najpierw ograniczamy, a dopiero potem, będziemy myśleć o alternatywach. To jest odwrócona po prostu logika. Nie można budować polityki miejskiej, w oderwaniu od mieszkańców, od głosu mieszkańców, który jest tutaj przecież zawarty. Nie można ignorować ich głosu i wprowadzać rozwiązań, które uderzają w zwykłych ludzi. I jeszcze bardzo ważny aspekt. Pan radny z Zielonych, jeśli ta partia jeszcze istnieje, chyba dalej z Zielonych, mówił, i Pan prezydent Kadłubowski również o tym mówił, że nie będzie ta strefa poszerzana. No dzisiaj Panowie tak mówicie, ale czy kiedy wprowadzana była płatna strefa, płatne parkingi w Szczecinie, czy również wówczas nie obiecywano, że nie będzie ta strefa rozszerzana? No, to co Państwo proponujecie, to jest pierwszy krok. Dziś mówicie mała strefa, niewielki obszar, tylko bardzo stare samochody, bardzo łagodne zasady.

Ale mieszkańcom nikt nie zagwarantuje tego, bo Pan nie wie, czy jutro będzie Pan radnym, czy będzie Pan Prezydentem? Równie dobrze, może być prezydent z Korony, z PiS-u, czy z Lewicy, czy z jakiegokolwiek innej, lokalnej nawet partii. I co on zrobi? No Pan tego nie wie, więc Pan robi pierwszy krok. Wprowadza Pan tę strefę i daje Pan możliwość jej rozszerzania. Bo nie znam przynajmniej, poza Stargardem, który się wycofał z płatnej strefy parkowania, nie znam innego tutaj, przynajmniej lokalnego samorządu, który by się z podobnych przepisów wycofał. A najczęściej, znam bardzo wiele samorządów, które rozszerzają tego typu przepisy. Będzie... No możemy po prostu przypuszczać, że będzie stopniowe rozszerzanie tej strefy i będzie objęcie kolejnych części miasta. Dziś stare miasto, jutro całe centrum. A za kilka lat, być może kolejne dzielnice. Co będzie po prostu, uderzać w portfele mieszkańców. I to nie jest teoria, to jest realne ryzyko, które potwierdza, no praktyka Szczecina. Dlatego mieszkańcy mają prawo się obawiać, bo wiedzą po strefie płatnego parkowania, że raz wprowadzonych ograniczeń, bardzo często się po prostu nie usuwa. I to jest jeden z kluczowych powodów, dla których ta decyzja, już teraz jest bardzo niebezpieczna. Pomimo, że na razie rzeczywiście, można powiedzieć tak internetowo, są te przepisy lajtowe, ale rodzą bardzo duże niebezpieczeństwo na przyszłość. Dlatego apeluję, nie wprowadzajcie tej strefy w obecnym kształcie. Nie róbcie tego wbrew mieszkańcom. A jeśli chcecie to zrobić, to zapytajcie mieszkańców w referendum. Bardzo proste pytanie do mieszkańców, chcecie strefy, i mieszkańcy zdecydują czy chcą. Nie róbcie tego bez realnych podstaw, bo miasto jest dla ludzi, w tym dla kierowców, a nie dla statystyk, nie dla punktów w unijnych konkursach. Drodzy Państwo, jestem posłem ze Szczecina, jestem posłem z Pomorza Zachodniego. 22 artykuł ustawy o wykonywaniu mandatu posła i senatora, gwarantuje mi możliwość zabrania głosu, na sesji Rady Miasta w Szczecinie oraz w innych gminach, na sesjach w rad powiatu. Będę i korzystam z tego, i będę z tego korzystać. Panu Przewodniczącemu dziękuję, za możliwość zabrania głosu. Mam nadzieję, że w przypadku, kiedy parlamentarzyści Platformy Obywatelskiej, Koalicji Obywatelskiej, będą występować, to również będą występować na samym końcu. Również nie będą przez Pana Przewodniczącego, w żaden sposób witani, a będzie Pan pozwalać na to, żeby byli obrażani.

Michał Adam Koniewicz – Radny Rady Osiedla Stare Miasto – Szanowny Przewodniczący, Szanowni Radni, Szanowni Państwo. Pozwoliłem sobie wziąć udział w tym posiedzeniu Rady, właśnie ze względu na strefę czystego transportu. Nie będę tutaj wchodził w jakieś polityczne rozgrywki, pomiędzy różnymi ugrupowaniami. Chcę tylko przedstawić perspektywę mieszkańców. Jak Państwo wiecie, były konsultacje społeczne wykonywane. My jeszcze jako Rada Osiedla, staraliśmy się jak najwięcej mieszkańców zachęcić do tego, żeby przyszli, żeby się czegoś dowiedzieli. Z rozmów z mieszkańcami, oprócz tych argumentów, które tutaj już padły, mniej lub bardziej politycznych, pojawiły się przede wszystkim takie zagadnienia, związane z tym, no to jak się mieszkańcom będzie teraz, w tej strefie czystego transportu żyło. Pierwotny projekt, zakładał ostrzejsze rygory, dotyczące strefy czystego transportu, mniejszą ilość wjazdów. Obecny projekt, poluzowuje te ograniczenia. Natomiast w ocenie radnych osiedla, mimo wszystko, są tam jeszcze błędy, które będą implikowały na niektórych mieszkańców. Dotyczy to przede wszystkim mieszkańców, którzy nie zostali zakwalifikowani do strefy czystego transportu, w wykazie ulic, natomiast przez tą strefę będą musieli przejeżdżać. I mamy tutaj podobną sytuację, jak przy wprowadzeniu kolejnych stref parkingowych, na terenie Starego Miasta, gdzie okazywało się, że niektórym mieszkańcom, po prostu pewne przywileje, czy powiedzmy sobie, normalizacja pewna, nie przysługuje. Na Starym Mieście, ulice są dosyć dziwnie, i budynki, ponumerowane i przynależą do różnych ulic. I to jest jedna z kwestii, którą mi mieszkańcy zgłosili. Czyli mamy ten problem, dojazdu do posesji, wymagający

przejazdu przez SCT, mimo że dany mieszkaniec nie należy, czy nie będzie należał, do tej przyszłej strefy czystego transportu. Kolejna sprawa i tutaj powiem, może od strony właśnie tych osób, które były za strefą, za wprowadzeniem strefy czystego transportu. To jest brak skutecznej egzekucji tego, kto będzie wjeżdżał. Czy te pojazdy, które będą wjeżdżały, to będą tak jak właśnie na zasadach, że tylko te, które parkują, a te, które przejeżdżają, to będą bez problemu przejeżdżały przez tą strefę. Nikt się nie będzie przejmował, czy one zanieczyszczają, czy nie. I to są głosy osób, które chciałyby tą strefę czystego transportu, żeby uspokoić ruch na osiedlu Stare Miasto, ale niestety, uchwała tutaj nie przewiduje żadnych, takich sensownych, metod egzekwowania. I ostatnią kwestię, którą tutaj poruszę, to jest związane z tym, że nasza rada osiedla, też popatrzyła... Jakby widzi pewne potrzeby, związane ze strefą czystego transportu, natomiast jej wprowadzenie w obecnym kształcie, wydaje się no nie mieć takich solidnych podstaw, związanych z ekologią. Zawnioskowaliśmy o przeprowadzenie badań czystości powietrza, na terenie Starego Miasta, tak, żeby jeżeli wprowadzimy tą strefę czystego transportu, żeby mieć możliwość jasnej oceny, jak było przed i po wprowadzeniu strefy czystego transportu, jak będzie po. Taki wniosek został ze strony rady osiedla złożony pod koniec lutego. Czekamy, czy zostanie w jakiś sposób rozpatrzony.

W związku z wyczerpaniem głosów w dyskusji Przewodniczący obrad zarządził głosowanie nad projektem uchwały nr 48/26

za – 22

przeciw - 7

wstrzym. – 0

Rada Miasta Szczecin większością głosów podjęła uchwałę w sprawie ustanowienia Strefy Czystego Transportu w Szczecinie. Uchwała Nr XX/520/26 stanowi załącznik nr 51 do protokołu.

M. Gieryga – Ja tak na ostudzenie emocji, chciałem powiedzieć, że nie zauważyliśmy wszyscy kunsztu Pana obywatela, który przyszedł. Ja widziałem, że Pan przyniósł swoje kredki, swój plakat, więc poświęcił nam czas, namalował plakat z tyłu. Także chciałbym docenić Pana, bo widziałem jak długo nad tym pracował. Przez dłuższą część naszej sesji, kredkami malował plakat. Także, chciałem tylko zwrócić Państwa uwagę, żebyśmy docenili kunszt pracy artystycznej.

Przystąpiono do rozpatrywania projektu uchwały w sprawie:

56/26 – uzgodnienia granic Drawieńskiego Parku Narodowego

Prezentacji przedłożonego projektu uchwały w imieniu Prezydenta Miasta dokonał Łukasz Kadłubowski – Zastępca Prezydenta Miasta. Projekt uchwały stanowi załącznik nr 52 do protokołu.

W dyskusji głos zabrali:

K. Romianowski – Dziękuję Panu Prezydentowi, za to krótkie wprowadzenie do projektu. I szanowni Państwo, tak. Moje takie krótkie przemyślenia, co do tego projektu uchwały. Ja najpierw odniosę się do tego, co jest bardzo istotne w mojej ocenie, a mianowicie, do weta Pana Prezydenta Karola Nawrockiego, w sprawie powstania Parku Narodowego Doliny Dolnej Odry. I tych informacji, które Pan Prezydent nam przedstawił, nam jako obywatelom, w podjęciu tej decyzji odnośnie weta. I te informacje były, szanowni Państwo, bardzo istotne, z punktu widzenia zagrożenia dla gospodarki naszego kraju, ale tutaj stricte naszego regionu, czyli

chodzi o żeglowność Odry. I powiem Państwu tak, oczywiście w wecie, było jeszcze wiele innych ważnych informacji, ale ta informacja w mojej ocenie, jest o tyle kluczowa, bo dotyka nas bezpośrednio, naszego regionu. Ale też i pewnej części gospodarki morskiej, gospodarki, no morskiej, można tak powiedzieć, z której jesteśmy, myślę, że dumni i chcemy, żeby się rozwijała. Natomiast, szanowni Państwo, oczywiście wy będziecie mówić o tym, że to nie będzie wpływu miało na żeglowność Odry, że to wszystko jest tak pięknie zrobione, że nie trzeba mieć żadnych obaw, ale doskonale wszyscy wiemy, że powstanie Parku Narodowego, wiąże się z wieloma obostrzeniami. O tym mówi ustawa o ochronie przyrody. Są konkretne artykuły, między innymi artykuł piętnasty, który mówi o różnych obostrzeniach, dotyczących parku narodowego. I te obostrzenia, mogą być pewnym, można powiedzieć, a nawet są, pewnym ryzykiem, przede wszystkim takim trochę cichym hamulcem, dla inwestycji, jeżeli chodzi o właśnie żeglowność Odry. To jest, drodzy Państwo, bardzo istotne z punktu widzenia, jeszcze raz powtórzę, naszej gospodarki. I niestety, może nieść ze sobą bardzo opłakane konsekwencje. Kolejnym jakby problemem, to kolejna warstwa biurokracji, Szanowni Państwo, bo będziemy mieli więcej uzgodnień, więcej opinii, więcej procedur, a to, tak naprawdę będzie oznaczało jedno. Wolniejsze decyzje i realne problemy z utrzymaniem drożności szlaków, bo to również będzie występowało, w przypadku właśnie ustanowienia tego parku narodowego. Po trzecie, będziemy tworzyli pewne pole do konfliktów i blokad. No pytanie będzie zasadnicze, tak, kto będzie decydował o tym, czy mamy jeszcze żeglowność, czy mamy już ingerencję w przyrodę. Bo takie konflikty, na pewno się pojawiają. Będą powodowały pewne niejasności, które będą niestety ze skutkiem, w mojej ocenie, negatywnym, dla żeglugi śródlądowej. Po czwarte. No, pytanie jest zasadnicze. Dzisiaj słyszymy, że się nic nie zmieni. My mamy, co do tego, bardzo duże wątpliwości, ale wystarczy zmiana interpretacji albo wystarczy zmiana jakichś przepisów, takich trochę dopychanych kolanem, jak dzisiaj i żegluga będzie ograniczona krok po kroku, krok po kroku, aż w ostateczności, być może, zostanie całkowicie wyłączona. Po piąte, szanowni Państwo. Transport Odrą, stawiamy na niestety przegranej pozycji. Bo jeżeli dojdzie, szanowni Państwo, do konfliktu między gospodarką a ochroną przyrody, no to wszyscy wiemy, jak to się zakończy. I tak naprawdę, musimy pamiętać o jednym. Odra, to jest oczywiście bardzo ważna rzeka, jest to przyroda, ale nie tylko. To także kręgosłup transportowy i gospodarczy naszego regionu. Dlatego ta decyzja, szanowni Państwo, jest... Ona nie jest neutralna. Ona jest bardzo daleko idąca w swoich skutkach, o czym wspominał, o czym mówił Pan Prezydent Karol Nawrocki. Stąd weto ustawy, która miała tworzyć Park Narodowy Doliny Dolnej Odry. My dzisiaj nie poprzemy tej uchwały, ponieważ dalej to ryzyko, szanowni Państwo, istnieje. To ryzyko jest bardzo duże i dzisiaj nie wiemy, w którym kierunku to pójdzie. Mamy takie wrażenie, u naszych zachodnich sąsiadów żegluga śródlądowa idzie naprawdę w dobrym kierunku. Aczkolwiek w Polsce, po dwa tysiące, mniej więcej szesnastym, osiemnastym roku, również odnotowaliśmy wzrosty, jeżeli chodzi o żeglugę śródlądową. Pan ówczesny Minister Marek Gróbarczyk, bardzo mocno o to dbał i fakt jest taki, że z dużym skutkiem. Ale dzisiaj stajemy się, jeżeli chodzi o żeglugę śródlądową, dość konkurencyjni dla naszych zachodnich sąsiadów. A być może, przez te blokady, które będziemy mieli poprzez powstanie tego parku narodowego, możemy stać się już nie konkurentem, a po prostu będziemy sobie, i konkurencji nasi zachodni sąsiedzi, mieć nie będą. Ja tylko jeszcze chciałbym zaznaczyć, na tym obszarze, o którym mówimy, funkcjonują parki krajobrazowe. One również są jasno opisane, w ustawie o ochronie przyrody. Tam również dochodzi do ochrony przyrody, więc nie ma tak naprawdę dzisiaj, chyba większej potrzeby... Jeszcze tam jest obszar Natura 2000, więc nie ma tak naprawdę dzisiaj większej potrzeby, aby tą przyrodę bardziej, można powiedzieć, chronić. Oczywiście chodzą też słuchy, które wybrzmiewają w dyskusji publicznej o tym, że gminy będą tracić dofinansowania w związku z tym,

że nie będzie Parku Narodowego, ale Szanowni Państwo, to nie tak, to powinno funkcjonować. Gminy powinny otrzymywać dodatkowe dofinansowania, ale ze struktur rządowych. Ja już nie będę powtarzał tego setny raz, na tej sali, tak jak było za czasów rządów Prawa i Sprawiedliwości, bo tak się właśnie wtedy działo. Nie trzeba było wymyślanych pomysłów do tego, żeby uzyskiwać jakieś wsparcie, żeby gminy mogły uzyskiwać wsparcie, od władz centralnych. No i ten Drawieński Park Narodowy. Z tego co ustaliłem, to radni gminy Drawno, nie do końca chyba zgodzili się z tym, żeby Park Narodowy został poszerzony w takiej, a nie innej formule. Więc to oczywiście, jest kwestia tamtej gminy, natomiast my skupmy się na Szczecinie, na naszym obszarze. Ja nie widzę zasadności tego projektu, dlatego z pewnością tego projektu nie poprzemy.

Ł. Tyszler – Ja mam takie *déjà vu*, ponieważ my tą samą dyskusję odbyliśmy już wiele razy, podczas procedowania uchwały, którą podejmowaliśmy i dotyczyła ona również Parku Narodowego. Jak wiemy, w wyniku takich, a nie innych działań Pana Prezydenta Nawrockiego, ten park nie powstał. W związku z tym, te uzgodnienia, które dotyczą teraz granic Darwińskiego Parku Narodowego, są dokładnie tożsame. Ja mam taką prośbę w związku z tym, żeby uszanować tych, którzy są na sali, bo ci co nas oglądają, to tak widziałem parę minut temu, to było zero, więc... Ale niech to by było nawet kilka osób, po prostu przegłosujemy. Więc składam **wniosek formalny**, Panie Przewodniczący, zgodnie z regulaminem Rady Miasta Szczecin, o głosowanie bez dyskusji. Jest to wniosek formalny, więc prosiłbym o jego przegłosowania.

M. Duklanowski – Zgodnie z regulaminem, mam prawo do głosu w tym momencie, kiedy zgłaszam wniosek przeciwny, przeciwny wnioskowi o zamykanie dyskusji. Z tego względu, że nastąpiło niewłaściwe rozpoznanie przez Pana Przewodniczącego Tyszlera, tego, nad czym dzisiaj głosujemy. Mianowicie nie głosujemy uzgodnienia granic Parku Narodowego Doliny Dolnej Odry, stanowiącego część szerszej ustawy, a głosujemy powiększenie, o eksklawę, o pewien obwód ochronny zewnętrzny parku, Drawieńskiego Parku Narodowego. A w związku z tym, skoro nie ma ustawy, bo ustawa dzisiaj, w porządku prawnym nie funkcjonuje. Miałem serię pytań, nie polegających na zwykłym, nie wiem, przerzucaniu się jakąś odpowiedzialnością, nie wiadomo czym, ale to są pytania, które należy tutaj zadać. I ja oczekiwałbym na te odpowiedzi. No niestety zamknięcie dyskusji, nie pozwala na to, żeby pewnie móc to utrzymać. Z tego względu, że swego czasu mieliśmy wyłączenie z tego zakazu, dokonywania albo, inaczej uproszczenie, ponieważ w oparciu o art. 118 prawa ochrony środowiska, prawa ochrony przyrody, ustawy o ochronie przyrody, dokonuje się zgłoszenia wtedy, kiedy na obszarze ochronnym, dokonuje się prac związanych z 227 prawa wodnego, czyli związanych z pracą utrzymaniową. Dzisiaj na tym obszarze, i to była taka, *lex specialis* do ustawy o Parku Narodowym Doliny Dolnej Odry, znaczyłoby, że dzisiaj trzeba zwyczajnie, że 118 zgłaszać. Jeśli chciałoby się tego typu prowadzić, ponieważ tego uregulowania nie ma. Do czego to może doprowadzić? Do takiej sytuacji, że skoro nie mamy planu działań ochronnych dla tego parku, dla tego obwodu ochronnego, zewnętrznego, poza granicami, poza jednolitymi w miarę granicami Drawieńskiego Parku. A tego nie będzie, pewnie przez kilkanaście, czy kilkadziesiąt lat. Patrz, Park Narodowy Ujście Warty. To może się okazać, że proste załatwienie narzutu kamiennego, na opaski na brzegu Odry, będzie zwyczajnie niemożliwe, z tego względu, że będziemy mieli tam gatunki podlegające ścisłej ochronie. I chciałem o to dopytać, jak na to Państwo patrzą tutaj, w tym kontekście, bo to będzie duże utrudnienie. Dalej, wtedy przy Parku Narodowym Doliny Dolnej Odry, i o to chciałem również zapytać, była kwestia tego dużego dofinansowania, którego jak czytam dzisiaj, w ocenie skutków regulacji, po prostu zwyczajnie nie ma. I tutaj też, wtedy Szczecin miał te środki otrzymać. Jak

Państwo znowu na to patrzy, ale zamykając dyskusję, tych odpowiedzi oczywiście tutaj nie otrzymamy. W końcu, w kontekście tego, co Państwo pokazują, ja też w trybie dostępu do informacji publicznej, mam całą korespondencję między Ministerstwem, a Prezydentem Miasta Szczecin. Tu w tym konkretnym przypadku, pomiędzy Panią Dyrektorką też Kieszekowską, jako umocowaną przez Prezydenta, do konsultowania spraw związanych wtedy z Parkiem Narodowym Dolnej Odry. Wtedy, kiedy też zwracałem się o inwentaryzację przyrodniczą, terenów Kluckiego Ostrowu, czy Ostrowa, Zakluckiego Ostrówka i tej działki numer 9 przy Dziewokliczu, to rzeczywiście z naszej inwentaryzacji przyrodniczej wynika, że jest sześć stanowisk arcydzięgiela litworu. To jest taka wysoka roślina, z baldachowatym kwiatostanem. Popularna u nas wzdłuż brzegu, nawet tam, gdzie pokazujemy na mapie, że mamy ocepione nabrzeże, pod mostem Gryfitów, to i tak, ona tam niby rośnie. Dwa stanowiska trzciniaaka, które w monografii Międzyodrza, polecam to wszystkim Państwu, opisany jest jako dwudziestokrotne zwiększenie populacji na tym obszarze. Ale my i tak, żadnych działań ochronnych w tym miejscu nie podejmujemy. I tutaj pytanie do Pani Dyrektorki chciałem zadać, tylko że niestety, wykluczenie następuje. Co rekomendowalibyśmy, dla poprawy siedlisk przyrodniczych czy stanowisk, przede wszystkim trzciniaaka, jeśli idzie o awifaunę. Dalej, chcąc Państwo głosować coś, co w ocenach skutku regulacji, na osiemdziesiątej czwartej stronie, Szczecin lokuje w powiecie polickim. Chciałbym, żebyśmy to wyjaśnili, bo my nie jesteśmy w powiecie polickim, a graniczymy z powiatem polickim i rozumiem, że pewne błędy, które gdzieś tam się pojawiają na poziomie ministerialnym, możemy je przyjąć, ale ja nie chciałbym, żeby Szczecin był w powiecie polickim. Jesteśmy miastem na prawach powiatu, a po prostu niedbałość kogoś, do tego doprowadziła. I chciałem o tym rozmawiać. Dalej, chciałem rozmawiać o tym zapisie, który mówi o tym, że otulina nie stanowi ciągłego obwodu Międzyodrza, lecz jest w wielu miejscach poprzerywana. A tam jest jedna działka, więc ona nie jest poprzerywana, tylko to jest jedna działka. Po prostu ktoś przepisał ocenę skutków regulacji i uzasadnienie z poprzedniego projektu uchwały, którą mieliśmy tutaj opiniować i dzisiaj opiniujemy w tym samym kształcie. No i o to chciałem pytać, dlaczego do tego chcemy dojść. Dalej, co z tym rybactwem kulturowym, który przecież tutaj mamy powyżej autostrady, spółdzielnię rybacką Regalica, które było gwarantowane to rozwiązanie, przez Ministerstwo. Czy Ministerstwo dalej pracuje nad tym? No i chciałem o to pytać, a Państwo mi tutaj już, oczywiście tej odpowiedzi nie udzielą. Więc to nie jest tak, że to jest dokładnie ta sama uchwała, którą głosowaliśmy wcześniej. I ostatni temat. Od 30 do 60 tysięcy rocznie, ma być gości na tym terenie. No i tyle samo się mówiło, na całym obszarze Międzyodrza. Od Jazu w Widuchowej, aż do Szczecina, ale dzisiaj ten obszar, jest ośmiokrotnie, czy siedmiokrotnie mniejszy od tego, który był pierwotnie planowany. Chciałem też właśnie o to podpytać, również w kontekście tej turystyki naszej przyrodniczej, którą tutaj chcieliśmy promować. Więc prośba do Państwa, żebyśmy tej dyskusji nie zamknęli. A te pytania, które złożyłem, żeby chociaż Pani Dyrektorka Kieszekowska mogła odpowiedzieć, żeby Państwo głosując wiedzieli o tym, że choćby wykluczą np. z możliwości prowadzenia prac utrzymaniowych, na brzegach Odry, te które są w granicach, że Państwo głosują za Szczecinem w powiecie polickim. Ja rozumiem, że proste, złe sformułowanie, ale należałoby te pewne rzeczy poprawić. Być może z wnioskiem do Ministerstwa wystąpić, żeby takich byków, po prostu zwyczajnie nie robiło. A tutaj na sali, są przecież też nauczyciele, więc myślę, że na tego typu rzeczy mogą zwrócić uwagę. Więc prośba ewentualnie, jakby tu Pan Przewodniczący wycofał swój wniosek. A jeśli już, to może część z Państwa, chociaż zagłosuje przeciwko, z tego względu, że ten wniosek, nie pozwala nam uzyskać odpowiedzi na jednak dość istotne pytania. I przepraszam, że tak długo, ale naprawdę Pani Przewodniczący, ja nie chciałem wejść w jakąś retorykę okładania się pałami, ale kluczowe dla mnie było dzisiaj to, żebym uzyskał odpowiedzi na te

pytania, które po prostu są szalenie istotne wtedy, kiedy głosujemy bezrefleksyjnie pewne rzeczy i zupełnie niepotrzebnie.

Głosowanie nad wnioskiem radnego Łukasza Tyszlera o głosowanie bez dyskusji nad projektem uchwały

za – 19

przeciw – 7

wstrzym. – 0

W wyniku przeprowadzonego głosowania wniosek został przyjęty.

D. Matecki – Poseł na Sejm RP – Szanowni Państwo, Szanowni Radni, Drodzy Mieszkańcy. Skoro chcecie dzisiaj, wprowadzić filię Drawieńskiego Parku Narodowego w Szczecinie, parku, który znajduje się jakieś sto kilometrów stąd, to pójdźmy dalej w absurdy. Może od razu stwórzmy tutaj Tatrzański Park Narodowy. Dlaczego nie? Najlepiej, to jest apel do... Mamy Pana z Polski 2050. Pani Hennig-Kloska, jest właśnie z tej partii. To Panie radny, proszę zaproponować, żeby w całej Polsce, były takie małe plamki na mapie, w każdym powiecie filia Tatrzańskiego Parku Narodowego. A dlaczego? Bo to jest jedyny park narodowy, który na siebie zarabia. No może każdy powiat dzięki temu, coś zarobi, każde miasto. No idziemy w absurd. Drodzy Państwo, ta uchwała jest po prostu absurdem. Zatem, to co robicie, to kolejny raz, kolejny punkt dzisiaj, to nie jest żadna ochrona przyrody. To jest próba po prostu obejścia prawa i decyzji, suwerennej decyzji Pana Prezydenta RP Karola Nawrockiego, który zawetował ustawę o utworzeniu Parku Narodowego Dolina Dolnej Odry. I zrobił to słusznie. W uzasadnieniu jasno wskazano, brak rzetelnych analiz przyrodniczych. Brak pełnej inwentaryzacji fauny i flory. Brak wykazania, że obecne formy ochrony są niewystarczające. To jest chyba najbardziej istotne w tym wszystkim. Brak rzeczywistych konsultacji społecznych. Pomimo tego, że w Gryfinie wydano ponad 100 tysięcy złotych, na promocje, z publicznych pieniędzy. Na listy, na kampanię. Po to, żeby przekonać mieszkańców do tego, żeby się na to zgodzili. Procedowanie ustawy w trybie przyspieszonym, z pominięciem standardów. To nie są, drodzy Państwo, drobne uchybienia, tylko to są fundamentalne błędy, które dyskwalifikują ten projekt. O czym mówił też Pan Prezydent, mówił też Pan Minister Bogucki. A mimo to, rząd próbuje wrócić do tego samego pomysłu, tylko inną drogą. Nie ustawą, tylko filią istniejącego już parku. To jest klasyczne działanie tylnymi drzwiami. Jeśli nie udało się w Sejmie, bo nie macie weta jako Koalicja Obywatelska, nie macie głosów do odrzucenia weta Pana Prezydenta, to teraz próbujecie to samo zrobić tylko, że bez ustawy. I to jest po prostu niepoważne, ale też niebezpieczne dla państwa, bo wszystko będziecie obchodzić uchwałami, zarządzeniami. Co to oznacza, drodzy Państwo, w praktyce? No to, że każdą decyzję, która powinna być w formie ustawy, można teraz obejść. Można sobie wymyślić kruczki prawne tego typu. Wystarczy zmienić nazwę, konstrukcję prawną i udawać, że wszystko jest w porządku, ale nie jest wszystko w porządku. I dodatkowo, co też wynika z uzasadnienia Prezydenta, takie działania mogą realnie zagrozić. I tutaj już mówimy o gospodarce. Rozwojowi gospodarczemu naszego regionu, żegludze na Odrze, inwestycjom hydrotechnicznym. A nawet bezpieczeństwu państwa. Ja polecam zapoznać się z całością uzasadnienia, dlaczego Prezydent zawetował tę ustawę. Co najważniejsze, nie ma na to zgody mieszkańców gminy, która jest nam bardzo bliska, jako mieszkańcom Szczecina, gminy Gryfino. Mieszkańcy wielokrotnie jasno mówili, że nie chcą tam tego parku, a przecież dzisiejsze głosowanie, to jest tak naprawdę preludium do tego, żeby ten park powstał głównie, przy Gryfinie. Nie było tam rzetelnych, prawdziwych konsultacji i uczciwego dialogu. A dziś, Państwo chcecie przegłosować rozwiązanie, które ignoruje ludzi i decyzję Prezydenta RP, wybranego także tutaj głosami szczecinian. Dlatego apeluję, nie róbcie z Rady Miasta Szczecin, narzędzia

do realizacji politycznych eksperymentów. Między innymi, Pani Hennig-Kloski z Polski 2050, która tutaj przyjeżdżała i w goglach wirtualnej rzeczywistości, oglądała sobie ten park. Apeluję do tego, żeby ten park pozostał w goglach VR i tylko tam. Nie legitymizujcie obchodzenia prawa, bo Polska nie powinna być państwem, w którym rząd robi wszystko na siłę. Polska powinna być państwem prawa, praworządności i tego powinniśmy, drodzy Państwo, się trzymać.

W związku z wyczerpaniem głosów w dyskusji Przewodniczący obrad zarządził głosowanie nad projektem uchwały nr 56/26

za – 19 przeciw - 7 wstrzym. – 0

Rada Miasta Szczecin większością głosów podjęła uchwałę w sprawie uzgodnienia granic Drawieńskiego Parku Narodowego. Uchwała Nr XX/521/26 stanowi załącznik nr 53 do protokołu.

Przystąpiono do rozpatrywania projektu uchwały w sprawie:

57/26 – przyjęcia apelu w sprawie potrzeby wprowadzenia jednoznacznej podstawy prawnej dla standardów zagospodarowania wód opadowych,

Projekt uchwały stanowi załącznik nr 54 do protokołu.

W związku z brakiem głosów w dyskusji Przewodniczący obrad zarządził głosowanie nad projektem uchwały nr 57/26

za – 26 przeciw – 0 wstrzym. – 0

Rada Miasta Szczecin jednogłośnie podjęła uchwałę w sprawie przyjęcia apelu w sprawie potrzeby wprowadzenia jednoznacznej podstawy prawnej dla standardów zagospodarowania wód opadowych. Uchwała Nr XX/522/26 stanowi załącznik nr 55 do protokołu.

Przystąpiono do rozpatrywania projektu uchwały w sprawie:

58/26 – zmieniająca uchwałę w sprawie powołania komisji stałych Rady Miasta Szczecin oraz ich składów osobowych

Projekt uchwały stanowi załącznik nr 56 do protokołu.

Przewodniczący obrad odczytał, że w formie autopoprawki zgłasza następujące zmiany w komisjach:

- Radny Wojciech Kępka zostaje odwołany ze składu Komisji ds. Gospodarki Morskiej, Rozwoju i Promocji,
- Radna Dorota Gródecka-Szwajkiewicz zostaje powołana w skład Komisji ds. Inicjatyw Obywatelskich i Młodzieży,
- Radny Mateusz Gieryga zostaje odwołany ze składu Komisji ds. Skarg, Wniosków i Petycji,
- Radny Roman Herczyński zostaje powołany w skład Komisji ds. Skarg, Wniosków i Petycji.

Autopoprawka stanowi załącznik nr 57 do protokołu.

W związku z brakiem głosów w dyskusji Przewodniczący obrad zarządził głosowanie nad projektem uchwały nr 58/26 z autopoprawką

za – 24 przeciw - 0 wstrzym. – 1

Rada Miasta Szczecin większością głosów podjęła uchwałę zmieniającą uchwałę w sprawie powołania komisji stałych Rady Miasta Szczecin oraz ich składów osobowych. Uchwała Nr XX/523/26 stanowi załącznik nr 58 do protokołu.

Przystąpiono do rozpatrywania projektu uchwały w sprawie:

59/26 – wyboru Przewodniczącego Komisji ds. Inicjatyw Obywatelskich i Młodzieży

Projekt uchwały stanowi załącznik nr 59 do protokołu.

W dyskusji głos zabrali:

M. Duklanowski – Ja bym chciał, najpierw się oczywiście jakby dowiedzieć w całości, o co tutaj chodzi. Mamy rzeczywiście dziwną, pierwszy raz kuriozalną taką sytuację, po jakimś tam czasie mojej, kiedy tu w Radzie jestem, pierwszy raz doświadczam tego, że przewodniczącego będziemy tutaj powoływać. Dzisiaj też muszą tu Szanowni Państwo wiedzieć, że jak głosowaliśmy ten projekt, związany z turystyką zrównoważoną, to tam powoływaliśmy się na taki dokument, związany z ONZ-tem. I on tam w piątym punkcie swoim, ten dokument ONZ-owski mówi jasno, o niedyskryminowaniu kobiet i o niepozbawianiu ich funkcji przewodniczących. I tutaj dzisiaj widzę, zamianę wewnątrz płci, co budzi mój poważny niepokój zwłaszcza w kontekście tego, za czym Państwo rzeczywiście chwilę temu głosowali. Po prostu chciałbym, żeby tam była Pani, na czele tej komisji i może warto byłoby tak zrobić, może rozważcie to Państwo wewnątrz klubu. Bo dzisiaj to wygląda lekko kuriozalnie.

R. Miszczuk – Dyrektor Biura Rady Miasta – Ja czekałem na to pytanie od Pana Radnego Duklanowskiego. To nie konwencja ONZ, tylko nasz statut Rady Miasta z 2019 roku, gdzie zapisaliśmy, że jeżeli komisja nie wybierze przewodniczącego w ciągu miesiąca, to później dokonuje tego wyboru Rada Miasta.

W. Kępka – Dziwi mnie to pytanie troszeczkę, ze strony kolegi, siedzącego po naszej lewej stronie. Z racji tego, że doskonale wie, że to nie było do końca odwołanie, tylko koleżanka Zuzanna, zrezygnowała sama. Nikt jej do tego nie namawiał. Natomiast może będzie to czynnikiem łagodzącym, jeśli powiem, że urodziłem się 8 marca 1981 roku i nie uważam, żeby kobiety były lepsze, gorsze, tak samo jak i mężczyźni. Prosiłbym o pozytywne głosowanie za moją kandydaturą.

W związku z wyczerpaniem głosów w dyskusji Przewodniczący obrad zarządził głosowanie nad projektem uchwały nr 59/26

za – 20 przeciw – 1 wstrzym. – 0

Rada Miasta Szczecin większością głosów podjęła uchwałę w sprawie wyboru Przewodniczącego Komisji ds. Inicjatyw Obywatelskich i Młodzieży. Uchwała Nr XX/524/26 stanowi załącznik nr 60 do protokołu.

Przystąpiono do rozpatrywania projektu uchwały w sprawie:

60/26 – skargi na Prezydenta Miasta Szczecin

Projekt uchwały stanowi załącznik nr **61** do protokołu.

W dyskusji głos zabrali:

D. Smoliński - Przewodniczący Komisji ds. Skarg, Wniosków i Petycji - Panie Przewodniczący, Wysoka Rado. Ja powiem w ten sposób. To jest druga skarga, rozpatrywana w czasie tej Komisji i ja muszę tutaj jakby, odpowiedzieć w dwóch osobach. To znaczy, jako przewodniczący Komisji Skarg, Wniosków i Petycji chciałbym tylko wskazać, że skarga została uznana za bezzasadną, w zakresie dotyczącym, mówiąc najogólniej, opieki nad miastem w okresie gołoledzi i tak dalej. Natomiast, także tutaj jakby stanowisko Komisji, zostało wyrażone podczas głosowania. Natomiast ja ze swojej strony, muszę powiedzieć, że co do niektórych zapisów tej skargi, jakby rozumiejąc wyjaśnienia Pana Prezydenta Kadłubowskiego, no ja osobiście, uważam tą skargę za, nie ukrywam, za zasadną. Jakby przyjmując, mówię, absolutnie wyjaśnienia, natomiast wydaje się, że co do zasady, najważniejszym elementem było chyba to, że nie podjęto żadnych działań wynikających poza wcześniej przyjęty budżet, poza wcześniej przyjęte mechanizmy. Jakby rozumiem absolutnie odpowiedzialność osób, które starały się zrobić, wykonywać tą usługę, te działania na najlepszym możliwym poziomie. Natomiast wydaje mi się, że należało w ekstremalnej sytuacji, zastosować środki ekstraordynaryjne, zwiększając mówiąc kolokwialnie, budżet, co z pewnością zmniejszyłoby zagrożenie dla mieszkańców Szczecina. Ja nie chcę, żeby to zabrzmiało, jak jakaś wypowiedź populistyczna, ale prawdą jest to, że w tym okresie SOR-y i wszystkie urazówki, wypełniły się osobami, które doznały szkody. Nie przekładam tego jeden, do jednego, czy można by tego uniknąć. Nie taka jest teza o tym wszystkim, ale wydaje się, że więcej odwagi, w dysponowaniu budżetem na to przeznaczonym, trochę więcej nadzwyczajnych działań. Miasto z budżetem ponad cztery miliardowym, chyba stać na to, żeby przygotować się do tego w sposób szczególny.

P. Bartnik – Przewodniczący obrad – Ja tylko, nie chcę w ogóle rozpoczynać dyskusji, bo ona już jest za nami, na szczęście, bo przyszła wiosna. Ale chciałem tylko powiedzieć, że są różni winni, ale też to są właściciele posesji, którzy mają swoje obowiązki, którzy muszą je wypełniać, żebyśmy na tych chodnikach, które są przed tymi posesjami, nie mieli problemów. Niestety jak przychodzi kataklizm, a część tego czasu, który przeżyliśmy, może nie był wielkim kataklizmem, ale był dyskomfortowy oczywiście. Ten mróz, ten lód i tak dalej, musieliśmy dać sobie z tym radę. I chyba większość mieszkańców naszego miasta, rozumiała tą sytuację, że to jest po prostu trudno. Za to urazówkę, tu się zgadzam, były pełne.

A. Radziwinowicz – Ja mam trochę wrażenie, że Przewodniczący Komisji Skarg, Wniosków i Petycji, trochę się czuje ciasno w gorsecie przewodniczącego, bo chyba Panu się trochę pomyliło. Poświęcił Pan dwie, trzy sekundy, cztery sekundy temu, żeby powiedzieć opinii publicznej, temu, żeby powiedzieć na forum, że skarga na Prezydenta jest bezzasadna. Później wyraził Pan jakąś swoją prywatną opinię. Więc pytam, czy występuje Pan tu jako Przewodniczący Komisji Skarg i Petycji, reprezentuje Pan głos Komisji, która powiedziała wyraźnie, że skarga jest bezzasadna? Czy próbuje Pan tutaj, przemycić swoje jakieś prywatne opinie?

Bo prywatne opinie nas nie interesują. My jesteśmy w punkcie, gdzie jest, Pana Komisja powiedziała i zaznaczmy to, jest bezzasadna. I bardzo dziękujemy Panie Przewodniczący, za taką decyzję, bo to jest bardzo mądra i rozważna decyzja.

D. Smoliński – ad vocem – Smutny to dzień, kiedy zabrania mi się, jakby wystosowywania i wskazywania na moje własne, prywatne opinie. Panie przewodniczący, również biorę udział w Komisji, w której Pan jest Przewodniczącym i Pan jakby, nie ukrywam, całkiem precyzyjnie rozdziela funkcję Przewodniczącego i funkcję osoby, która bierze udział w rozmowie. Ja tutaj podobnie, wskazując jednoznacznie, na stanowisko w tej sprawie Komisji, starając się w jakiś sposób merytoryczny, uzasadnić moją prywatną opinię, pozwoliłem sobie na to. Mam do tego absolutnie prawo i proszę, z całym szacunkiem, nie pozbawiać mnie tego prawa, bo wydaje mi się, że to nie jest ten moment. Chyba, że złoży Pan za chwilę wniosek. Nie szedłbym w tym kierunku, trochę zabawnie to powiem, ale na przykład, żebym nie mógł wyrazić swojej opinii. Jeżeli to jest wniosek formalny i Państwo przegłosujecie, no to ja wtedy chcąc, nie chcąc, podporządkuję się tej decyzji.

M. Gieryga – Ja w kwestii takiej technicznej. I tu też do Pana Przewodniczącego, bo Pan jest podpisany pod tą uchwałą. Ta uchwała zawiera literówki i nie wszystkie zdania, zawierają dobrą składnię, więc proponowałbym, żebyśmy, jeśli mamy stanowić prawo lokalne, to czytali to, co podpisujemy. Bo później to jest przedłożone przed Radę Miasta, a na przykład, jest zamiast „przedłożono”, to jest „przedkladożono”. Napisane w projekcie tej uchwały.

P. Bartnik – Przewodniczący obrad – Dzisiaj akurat ta sprawa, akurat tej uchwały, była rozpatrywana w dzisiejszym dniu i to wszystko, było jakby, no nie powiem, że na kolanie, ale szybko załatwiane. W związku z tym, pewnie się mogło zdarzyć, dziękuję za zwrócenie uwagi. To już, mówię też we własnym imieniu. I trzeba to poprawić, będzie poprawione.

D. Smoliński – ad vocem – Znaczy ja powiem tak, jakby... Dziękuję za taką informację, traktuję ją jako złośliwą. Tak, żebyście Państwo mogli wziąć udział w tej Komisji, specjalnie nie została zakończona ostatnia Komisja głosowaniem, tylko zostało to przeniesione dzisiaj. Mogły się pojawić błędy. Ja nie ukrywam faktycznie, tak jak powiedział Pan Przewodniczący, w pędzie to robiliśmy. Natomiast przytyk oczywiście przyjmuję, jako taki pewien element politycznej gierki. Także no cóż, „point for you”.

M. Duklanowski – Myślę, że możemy, tutaj dziękuję Panie Przewodniczący, myślę, że też możemy jakby sięgnąć poza pewne uszczypliwości, że ktoś, Przewodniczący nie powinien wyrazić swojej opinii. I to było kanwą tutaj pewnych wypowiedzi. Natomiast... Albo to, że gdzieś jest istotnie błąd. Też często je znajduję i bardzo dobrze, bo to za czym głosujemy, przed chwilą Państwo pokazali. Szczecin w powiecie polickim, nie przeszkadzał Państwu w uzgodnieniu. Natomiast tutaj, ten błąd i bardzo dobrze, że zwracamy drogi Mateuszu uwagę na to, bo trzeba tego typu rzeczy rugować. Więc prosiłbym, może możemy dokonać jakieś autokorekty, autopoprawki. W ten sposób pokazać, że uchwałę, którą będziemy przyjmować, możemy ją właśnie w taki, a nie inny sposób opatrzyć. Natomiast chciałbym wrócić do tego, co pojawia się między innymi w uzasadnieniu. Gdzie chyba całość tej istotnej rzeczy, która znajduje się na samym końcu, gdzie mowa jest o tym, że pewne kwestie, związane z innymi wyliczeniami niż Prezydenta, bo o tym mówi skarga mieszkańca miasta, nie może być przedmiotem, przedmiotem oceny. Skarżący wskazał jasno, że dobrze byłoby, przeprowadzić inną priorytetyzację tych

działań, w taki sposób, żeby mieszkańcy mogli korzystać z chodników tam, gdzie pewnie jest ich więcej, tam gdzie ten ruch jest faktycznie większy. I kwestionował rzeczywiście, podejście wyrażone na profilu prezydenckim. W odróżnieniu od Pana Przewodniczącego Rady Miasta, tutaj mam wrażenie, że jednak nie, większość osób rozumiała, ale większość osób nie rozumiała, tych autentycznych zaniechań jednak, po stronie miasta, trwających łącznie dwa tygodnie w niektórych miejscach. A w niektórych miejscach, tam, gdzie po prostu odwilż nadeszła w trakcie, udało się to wszystko rozdeptać. Po ponad tygodniu, nawet na Placu Rodła mieliśmy szklanę. Ja nie mówię o tym, że jeździłem sobie na łyżwach po Pobożnego, 16 dnia całości trwania tej hecy z lodem, ale mówię o tym, że po ponad tygodniu, mieliśmy szklanę na Rodła. No to, to jest historia pokazująca jasno, że w moim przekonaniu dzisiaj tutaj, skarżący ma rację, że pewne priorytety należało ustalić. A jeśli rzeczywiście, szczupłość zasobów finansowych, rozumiana jako ich rzadkość w kontekście makroekonomii, to rozumiem, że można było przynajmniej te działania, inaczej skoordynować. I o tym mówi ta skarga, i o tym jest wydaje się, i powinna być dzisiaj, tutaj dyskusja. My tak, jak słusznie zauważył oczywiście Pan Przewodniczący, mamy dzisiaj wiosnę. I prędzej czy później, ona musiała nadejść. Natomiast problem sam się rozwiązał, ale to jest tak, że mimo tego, że o tym rozmawialiśmy, mimo tego, że o tym też były posiedzenia różnych komisji miasta, dalej wydaje się, że brakuje nam informacji na temat tego, co my w tej sytuacji poprawimy. Byłbym rad, gdybyśmy otrzymali jakąś taką mapę drogową, kolejnych czynności, które mogą Państwo podjąć, tego co należałoby zmienić. Bo z tym zjawiskiem mieliśmy do czynienia. Ono w naszej szerokości geograficznej, jest dość powszechne, być może nie, co do skali. Ale całość informowania wcześniej była, nie chcę do tego wracać. Chciałbym i oczekiwałbym Panie Prezydencie, jeśli można tutaj, prosiłbym, no służby Pańskie są oczywiście różne i nierówne, ale żeby tutaj tego typu historii nie było. I jeśli mieszkańiec pokazuje, że brakuje nam tego priorytetu i pokazuje sposoby rozwiązania, to należałoby się nad nimi pochylić i rzeczywiście wyciągać wnioski. Także Panie Prezydencie, ja proszę o to, żebyśmy może nie na najbliższej sesji, ale jeszcze wiosną, poznali to, w jaki sposób Państwo zamierzają się przygotować do ponownego ewentualnego, takiej historii. I tyle. Także, a tutaj skargę, trzeba oczywiście rozpatrywać nie od tej strony, czysto populistycznie.

P. Bartnik – Przewodniczący obrad – Chciałem tylko zwrócić Państwa uwagę, że uchwała dotyczy skargi na Prezydenta Miasta Szczecin, że Komisja nad nią się pochyliła, że przeprowadzono głosowanie. To głosowanie jest za tym, żeby oddalić tą skargę. Przy czym poszczególni członkowie tej Komisji, mają prawo do głosu odrębnego, bo taka jest istota demokracji. Czyli jak są w Komisji i głosują tam przeciw, bo mogą głosować przeciw przecieź, w przyjęciu oddalenia tej skargi, to na sesji Rady, i dlatego jest to na sesji Rady, mogą też tu głosować przeciw. I dlatego pochylimy się zaraz nad tą uchwałą. Więc proszę, żebyśmy tak popatrzyli na to, bo jak zaczniemy teraz dyskutować o tym, czy było ślisko, czy nie było ślisko, to to jest bardzo ważne i interesujące, i przy budżecie bardzo interesujące. Ile my mamy tych środków tam zapewnić, na przyszłą zimę i ciekawe, czy będzie taka sama? Czy może słabsza, jak w poprzednich latach. Bo to wszystko, to trochę tak jak granie w pokera jest. I będziemy musieli podjąć taką decyzję, prawda? I to oczywiście, to jest dyskusja przed nami. Nie wiem, czy Państwo teraz chcecie zacząć tą dyskusję, czy nie.

P. Słowik – Żeby skończyć tą dyskusję, ja powtórzę, co mówiliśmy na Komisji Gospodarki Komunalnej. Wrócimy z podsumowaniem akcji zima i też z wyciągnięciem tych wniosków, na Komisję, bo myślę, że to też nie miejsce na salę sesyjną, tylko właśnie na komisję Rady Miasta. My się już w kwietniu zajmiemy się

tym tematem i będziemy mogli z Prezydentem Kadłubowskim, też o tym porozmawiać.

W związku z wyczerpaniem głosów w dyskusji Przewodniczący obrad zarządził głosowanie nad projektem uchwały nr 60/26

za – 18 przeciw - 6 wstrzym. – 0

Rada Miasta Szczecin większością głosów podjęła uchwałę w sprawie skargi na Prezydenta Miasta Szczecin. Uchwała Nr XX/525/26 stanowi załącznik nr 62 do protokołu.

Zestawienie zbiorcze przeprowadzonych głosowań stanowi załącznik nr 63 do protokołu.

Przystąpiono do realizacji 5 punktu porządku obrad:

5. Sprawozdania z wykonania planów finansowych za 2025 r. samorządowych jednostek kultury, dla których organizatorem jest Miasto Szczecin.

Sprawozdania z wykonania planów finansowych za 2025 r. samorządowych jednostek kultury, dla których organizatorem jest Miasto Szczecin stanowią załącznik nr 64 do protokołu.

Pytań i uwag nie zgłoszono.

Przystąpiono do realizacji 6 punktu porządku obrad:

6. Informacja o zgłoszonych żądaniach i wydanych decyzjach w roku 2025 w związku z uchwaleniem planów miejscowych lub ich zmianą.

Informacja o zgłoszonych żądaniach i wydanych decyzjach w roku 2025 w związku z uchwaleniem planów miejscowych lub ich zmianą stanowi załącznik nr 65 do protokołu.

Przystąpiono do realizacji 7 punktu porządku obrad:

7. Informacja o łącznej liczbie i kwocie udzielonych ulg w spłacie należności o charakterze cywilnoprawnym za rok 2025.

Informacja o łącznej liczbie i kwocie udzielonych ulg w spłacie należności o charakterze cywilnoprawnym za rok 2025 stanowi załącznik nr 66 do protokołu.

Pytań i uwag nie zgłoszono.

Przystąpiono do realizacji 8 punktu porządku obrad:

8. Interpelacje i zapytania radnych oraz odpowiedzi na nie.

Wykaz interpelacji i zapytań radnych zgłoszonych na sesji Rady Miasta oraz w okresie międzysesyjnym stanowi załącznik nr 67 do protokołu.

Odpowiedzi na zgłoszone zapytania i interpelacje zostaną udzielone radnym na piśmie.

Pytań i uwag nie zgłoszono.

Przystąpiono do realizacji 9 punktu porządku obrad:

9. Wolne wnioski i sprawy wniesione.

Nie wniesiono.

Przystąpiono do realizacji punktu 10 porządku obrad:

10. Zamknięcie obrad.

P. Bartnik - Przewodniczący obrad poinformował, że porządek obrad sesji został wyczerpany i oświadczył, że zamyka XX zwyczajną sesję Rady Miasta Szczecin.

Przewodniczący obrad

Paweł Bartnik

Protokołowała:

Marta Klimek

Edyta Sowińska