



Damian Dobrucki

Szczecin / czwartek, 16 stycznia 2025 r.

## PETYCJA



Do: Rady Miasta Szczecin  
pl. Armii Krajowej 1, 70-456 Szczecin

**W sprawie:** wycofania się z zamiaru wprowadzenia Strefy Czystego Transportu (czyt. Terroru)

Na podstawie art. 63 Konstytucji RP oraz art. 2 ust. 3 Ustawy o petycjach, w interesie publicznym żądam wycofania się z zamiaru wprowadzenia Strefy Czystego Transportu (poprzez uchylene uchwały nr III/51/24 z dnia 18 czerwca 2024 oraz zmieniającej jej uchwały podjętej podczas VI sesji RM Szczecin dnia 26 listopada 2024 [projekt 219/24]), z uwagi na brak jakiegokolwiek sensu i zasadności jej wprowadzenia.

### UZASADNIENIE:

Jak pisano w uzasadnieniu do podjętych uchwał: „Istotną kwestią w kontekście rozpoczęcia prac nad strefą czystego transportu jest umieszczenie wśród zobowiązań (kamieni milowych) zawartych w Krajowym Planie Odbudowy obowiązków wdrażania stref SCT. W maju 2024 r. Centrum Unijnych Projektów Transportowych ogłosiło nabór wniosków o dofinansowanie zakupu taboru tramwajowego w ramach Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności (...) Spółka Tramwaje Szczecińskie Sp. z o.o. w dniu 04.07.2024 r. w ramach ww. naboru złożyła wniosek o dofinansowanie przedsięwzięcia pn. „Zakup 8 sztuk tramwajów dwukierunkowych całkowicie niskopodłogowych w Szczecinie”. Jednym z ocenianych w naborze kryteriów merytorycznych I stopnia jest kryterium pn. „Promocja Stref Czystego Transportu”. Ocenie będzie podlegało, czy w danym mieście, na obszarze którego będzie realizowane przedsięwzięcie, funkcjonuje strefa czystego transportu lub podjęto uchwałę w sprawie utworzenia w okresie realizacji przedsięwzięcia strefy czystego transportu. Jeżeli tabor będący przedmiotem przedsięwzięcia będzie wykorzystywany w mieście, w którym podjęto uchwałę w sprawie wprowadzenia strefy czystego transportu w okresie realizacji przedsięwzięcia, uzyska za to kryterium 2 punkty w ramach oceny wniosku, co dla Gminy Miasto Szczecin zwiększa szansę na uzyskanie dotacji do zakupu taboru na poziomie nawet do 85% kosztów zakupu netto.”

Centrum Unijnych Projektów Transportowych ogłosiło wyniki konkursu na zakup niskopodłogowych tramwajów. Niestety, Szczecin nie uzyskał wymaganego dofinansowania, zdobywając 23 punkty – o jeden mniej niż minimalna liczba. Choć w konkursie pozostały niewykorzystane środki, nie gwarantuje to uzyskania pełnego dofinansowania na zakup 8 tramwajów, bądź jakiegokolwiek dofinansowania.

---

Miasta takie, jak Bydgoszcz czy Poznań, które uzyskały dofinansowanie w tym samym konkursie, nie posiadają wprowadzonej SCT. Udowadnia to, że punkty za SCT nie były kluczowe w procesie oceny projektów. Co więcej, Warszawa, mimo wprowadzenia SCT, nie uzyskała dofinansowania, co wskazuje na niewystarczającą wagę tego czynnika. Tym samym argumentacja wprowadzenia SCT jako elementu zwiększającego szanse na dofinansowanie staje się bezprzedmiotowa.

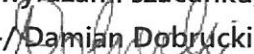
Warto zauważyć, że głównym wyznacznikiem w konkursie nie było to, czy miasto planuje lub ma wprowadzoną SCT, tylko na przykład to, czy kupuje tramwaje i czy ma plan rozwoju transportu publicznego. Jak zauważyli mieszkańcy, Szczecin od lat zmagają się z brakiem długofalowego planu rozwoju transportu publicznego. Zamiar wprowadzenia SCT bez jednoczesnej poprawy infrastruktury tramwajowej oraz autobusowej nie przyniosło więc oczekiwanych rezultatów. Nawet, gdyby udało się otrzymać jakiegokolwiek dofinansowanie, wiele linii autobusowych i tramwajowych jest przestarzałych, a ich częstotliwość nie odpowiada potrzebom mieszkańców. Dofinansowanie do kilku tramwajów nie rozwiąże tych problemów, bo te leżą o wiele głębiej.

SCT nie musi być w Szczecinie wprowadzona obowiązkowo, ponieważ prawo krajowe zobowiązuje do wprowadzenia Strefy tylko w miastach powyżej 100 tysięcy mieszkańców, w których normy tlenków azotu są przekraczane. W Szczecinie według raportu Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska z 2023 roku, normy tlenków azotu ani razu nie dobiły nawet do połowy norm, które wyznacza ustawa, co wyklucza konieczność wprowadzania SCT. Należy też zdać sobie sprawę z tego, że SCT da taki sam efekt, jak postawienie siatki ogrodzeniowej, jako ochrony przed wiatrem. Jakiegokolwiek wyprowadzenie starszych samochodów z centrum nie sprawi, że magicznie znikną one z ulic miasta, tylko pozostaną na sąsiednich ulicach i osiedlach, powodując tam jeszcze większy zator uliczny, zajęte chodniki i porożędzane trawniki.

SCT z całą pewnością negatywnie wpłynie na działalność lokalnych przedsiębiorstw, szczególnie tych, które opierają się na transportowaniu towarów lub usług. Dodatkowe koszty związane z dostosowaniem się do wymogów SCT mogą prowadzić do wzrostu cen oraz ograniczenia konkurencyjności małych i średnich firm. Ograniczenie dostępu pojazdów do centrum miasta może skutkować utrudnieniami dla osób starszych, niepełnosprawnych oraz rodzin z małymi dziećmi. Zamiast wprowadzenia SCT, warto rozważyć inne sposoby poprawy jakości powietrza. Wprowadzenie SCT de facto podzieli mieszkańców na tych, którzy mogą sobie pozwolić na nowoczesne pojazdy, i tych, którzy będą wykluczeni z wjazdu do centrum miasta, co uderzy w najbardziej wrażliwe grupy społeczne.

Mając na uwadze powyższe, odstąpienie od wprowadzenia tego destrukcyjnego projektu, jakim jest Strefa Czystego Transportu jest jak najbardziej zasadne i społecznie pożądane.

Na podstawie art. 4 ust. 3 Ustawy o petycjach, wyrażam zgodę na publikację na stronie internetowej Urzędu, mojego imienia i nazwiska, w związku z art. 8 ust. 1 Ustawy.

Z wyrazami szacunku,  
/-/  Damian Dobrucki