



Zastępca Prezydenta Miasta Szczecin
Łukasz Kadłubowski
pl. Armii Krajowej 1, 70-456 Szczecin
tel. + 4891 42 45 209
fax + 4891 42 45 207
lkadlubowski@um.szczecin.pl • www.szczecin.eu

Szczecin, 2026- 08-14

Pan
Dariusz Smoliński
Radny Rady Miasta Szczecin

Nasz znak: WGK-II.0003.1101.2026.MJ

Dotyczy: interpelacja nr 1799

Szanowny Panie Radny,

w odpowiedzi na interpelację nr 1799 informuję, że podstawą prawną strefy czystego transportu jest ustawa o elektromobilności i paliwach płynnych z 11 stycznia 2018 r. art. 1 pkt 4. Ustawa jest wynikiem obligatoryjnego wdrażania przez kraje członkowskie dyrektyw Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych. Dyrektywa nakłada na państwa członkowskie obowiązek rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych.

Podstawą merytoryczną projektu SCT jest opracowanie przygotowane przez Biuro Projektowo-Konsultingowe TransEko z Warszawy. Zakres opracowania obejmuje wszystkie istotne i możliwe do zbadania konsekwencje wprowadzenia strefy czystego transportu w Szczecinie.

Regulamin Strefy Płatnego Parkowania różnie traktuje osoby korzystające z obszaru SPP (inaczej osoby płacące podatek dochodowy poza Szczecinem, inaczej właścicieli pojazdów hybrydowych) ale za każdym razem to zróżnicowanie ma społeczne i logiczne uzasadnienie. W przypadku SCT celem wprowadzenia niewielkich ograniczeń dla wąskiej grupy osób są wymierne korzyści dla wszystkich mieszkańców Szczecina. Poza aspektem zdrowotnym istotnym powodem wprowadzenia SCT jest zwiększenia szans Szczecina na dofinansowanie unijne na zakup nowoczesnych niskoemisyjnych pojazdów komunikacji miejskiej.

W ramach przeprowadzonych konsultacji społecznych złożono 171 formularzy konsultacyjnych. Miasto nie kwestionuje faktu, że zdecydowana większość osób, które wzięły udział w konsultacjach, negatywnie oceniła przedstawiony projekt.

Zgłoszone w trakcie konsultacji uwagi zostały przeanalizowane i miały wpływ na ostateczny kształt rozwiązania. W szczególności w toku dalszych prac nad projektem dążono do ograniczenia społecznych i ekonomicznych konsekwencji funkcjonowania Strefy Czystego Transportu, przy jednoczesnym zachowaniu podstawowych celów jej ustanowienia. Ostateczny kształt Strefy jest zatem efektem wyważenia uwarunkowań środowiskowych, transportowych i finansowych oraz zgłoszonych przez mieszkańców obaw i postulatów.

2 punktów
ZASTĘPCA PREZYDENTA MIASTA
Kadłubowski
Łukasz Kadłubowski