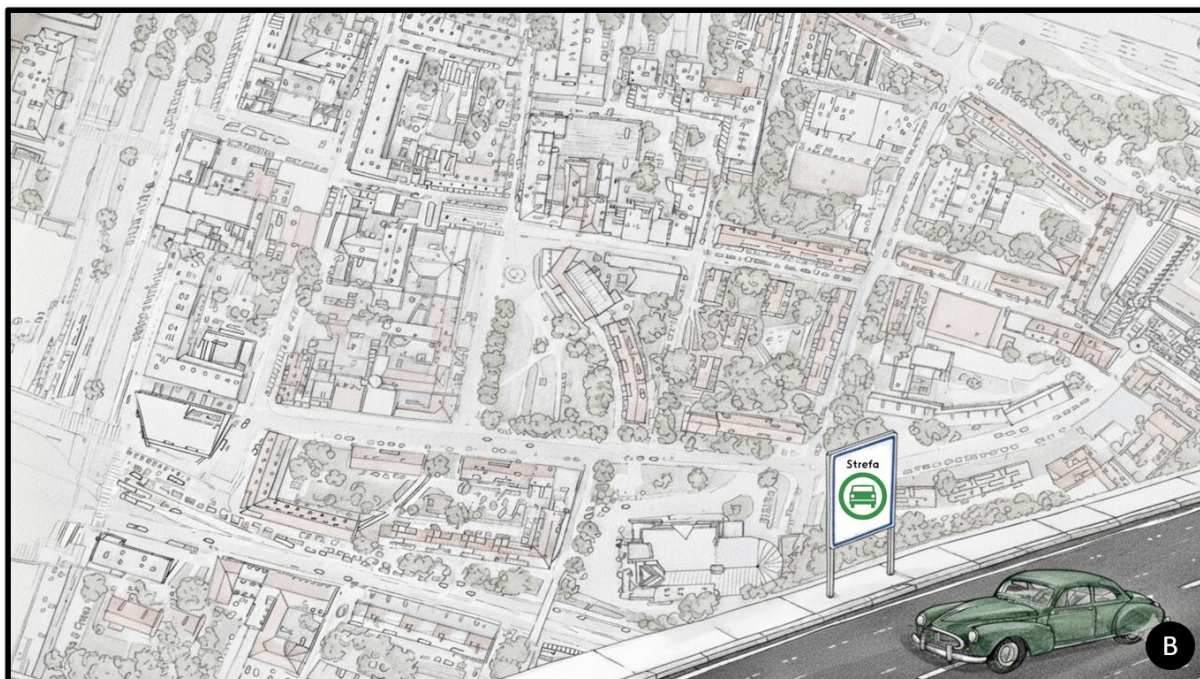


RAPORT

z konsultacji społecznych dotyczących ustanowienia Strefy Czystego Transportu w Szczecinie



Szczecin, styczeń 2026 r.

SPIS TREŚCI:

1. WPROWADZENIE.....	3
2. ZAŁOŻENIA STREFY CZYSTEGO TRANSPORTU.....	4
3. KONSULTACJE – PRZEBIEG, OPINIE MIESZKAŃCÓW.....	7
4. WNIOSKI I PODSUMOWANIE.....	20

1. WPROWADZENIE

Mając na uwadze możliwość uzyskania dodatkowych funduszy na rozwój infrastruktury miejskiej oraz poprawę jakości powietrza, ograniczenie hałasu, zwiększenie atrakcyjności miasta Rada Miasta Szczecin w dniu 18 czerwca 2024 r. podjęła uchwałę intencyjną Nr III/51/24 w sprawie wyrażenia stanowiska aprobowującego przystąpienie do realizacji działań dotyczących opracowania zasad funkcjonowania Strefy Czystego Transportu celem jej utworzenia na terenie Gminy Miasto Szczecin (zmieniona uchwałą Nr VI/143/24 z dnia 26 listopada 2024 r.) aprobowującą przystąpienie do realizacji działań dotyczących opracowania zasad funkcjonowania Strefy Czystego Transportu (SCT) na terenie Gminy Miasta Szczecin. Uchwała formalnie uruchomiła proces prac nad utworzeniem SCT na terenie Gminy Miasta Szczecin, czego konsekwencją było powstanie opracowanej przez Biuro Projektowo-Konsultingowe Trans-Eko sp.j. analizy „Strefa Czystego Transportu w Szczecinie”. Na bazie analizy powstał projekt Uchwały dotyczący ustanowienia Strefy Czystego Transportu w Szczecinie.

W celu zebrania uwag, opinii, rekomendacji w ramach prac nad nowym projektem uchwały Prezydent Miasta Szczecin 28 listopada 2025 r. wydał Zarządzenie nr 593/25 w sprawie przeprowadzenia konsultacji społecznych dotyczących ustanowienia Strefy Czystego Transportu w Szczecinie.

Konsultacje społeczne rozpoczęły się od powiadomienia opinii publicznej za pośrednictwem strony internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Miasta, pod adresem: https://konsultuj.szczecin.pl/chapter_116356.asp

Ponadto informacja została umieszczona na stronie internetowej Spółki Nieruchomości i Opłaty Lokalne Sp. z o.o. będącego operatorem systemu parkowania, pod adresem: <https://spp.szczecin.pl/aktualnosci/strefa-czystego-transportu-czas-na-opinie-mieszkanow>

Jednocześnie informacja o trwających konsultacjach społecznych została przekazana lokalnym mediom.

Konsultacje odbyły się w okresie od dnia 02 grudnia 2025 r. do dnia 05 stycznia 2026 r.

Opinie i uwagi w ramach konsultacji można było składać:

1. za pomocą poczty elektronicznej, wysyłając je na adres e-mail: konsultacje.sct@um.szczecin.pl
2. w wersji papierowej, osobiście w Urzędzie Miasta Szczecin, przy pl. Armii Krajowej 1, 70-456 Szczecin, poprzez wrzucenie do urny umieszczonej w przedsionku przy wejściu prezydenckim (**środkowe skrzydło Urzędu**) wypełnionej ankiety, której formularz znajdował się obok urny.

Formularz konsultacyjny umożliwiał swobodną wypowiedź na temat ustanowienia SCT w Szczecinie.

W ramach konsultacji społecznych dotyczących Strefy Czystego Transportu w celu zaangażowania mieszkańców w proces dyskusji zorganizowano otwarte spotkania konsultacyjne z mieszkańcami:

a) w dniu 10 grudnia 2025 r. o godz. 17.00 w Sali Sesyjnej Urzędu Miasta Szczecin (pl. Armii Krajowej 1, 70-456 Szczecin),

b) w dniu 11 grudnia 2025r. o godz. 17.00 w Szkole Podstawowej nr 63 z Oddziałami Integracyjnymi (ul. Grodzka 23, 70-543 Szczecin).

Na każdym z wyżej wymienionych spotkań udział wzięło kilkanaście osób.

Jednostką organizacyjną Urzędu Miasta Szczecin odpowiedzialną za przeprowadzenie konsultacji był Wydział Gospodarki Komunalnej, który współpracował bezpośrednio ze Spółką Nieruchomości i Opłaty Lokalne Sp. z o.o. – operatorem Strefy Płatnego Parkowania, Śródmiejskiej Strefy Płatnego Parkowania i Płatnych Parkingów Niestrzeżonych.

Wszelkie dokumenty dotyczące konsultacji zostały umieszczone na stronie internetowej BIP Urzędu Miasta Szczecin, w sekcji: konsultacje społeczne. Link do konsultacji: https://konsultuj.szczecin.pl/chapter_116356.asp

Podstawą prawną wprowadzenia Strefy Czystego Transportu (SCT) jest ustawa o elektromobilności i paliwach płynnych z 11 stycznia 2018 r. Ustawa weszła w życie 22 lutego 2018 roku i 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. Wspomniana dyrektywa nakłada na państwa członkowskie obowiązek rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych. Zgodnie z art. 39 pkt. 1 ustawy o elektromobilności i paliwach płynnych, ograniczenie negatywnego oddziaływania emisji zanieczyszczeń z transportu na zdrowie ludzi i środowisko na terenie gminy można realizować poprzez ustanowienie strefy czystego transportu.

Wprowadzenie Strefy Czystego Transportu w Szczecinie jest elementem szerszej strategii, tworzenia nowoczesnych, ekologicznych rozwiązań mających na celu podniesienie atrakcyjności przestrzeni miejskiej, poprawy, jakości powietrza i zdrowia publicznego w mieście. Jednocześnie wzmacnia jego pozytywny wizerunek, jako miasta odpowiedzialnego i przyjaznego do życia. Wprowadzenie Strefy Czystego Transportu ma również istotne znaczenie finansowe. Stanowi, bowiem jeden z elementów zwiększających konkurencyjność miasta w procesach ubiegania się o fundusze przeznaczone na rozwój niskoemisyjnych środków transportu.

2. ZAŁOŻENIA STREFY CZYSTEGO TRANSPORTU

Projekt konsultowanej uchwały o utworzeniu SCT w Szczecinie powstał na bazie sporządzonej analizy „Strefa Czystego Transportu w Szczecinie” opracowanej przez Biuro Projektowo-Konsultingowe Trans-Eko sp.j.

W ramach przygotowanego opracowania:

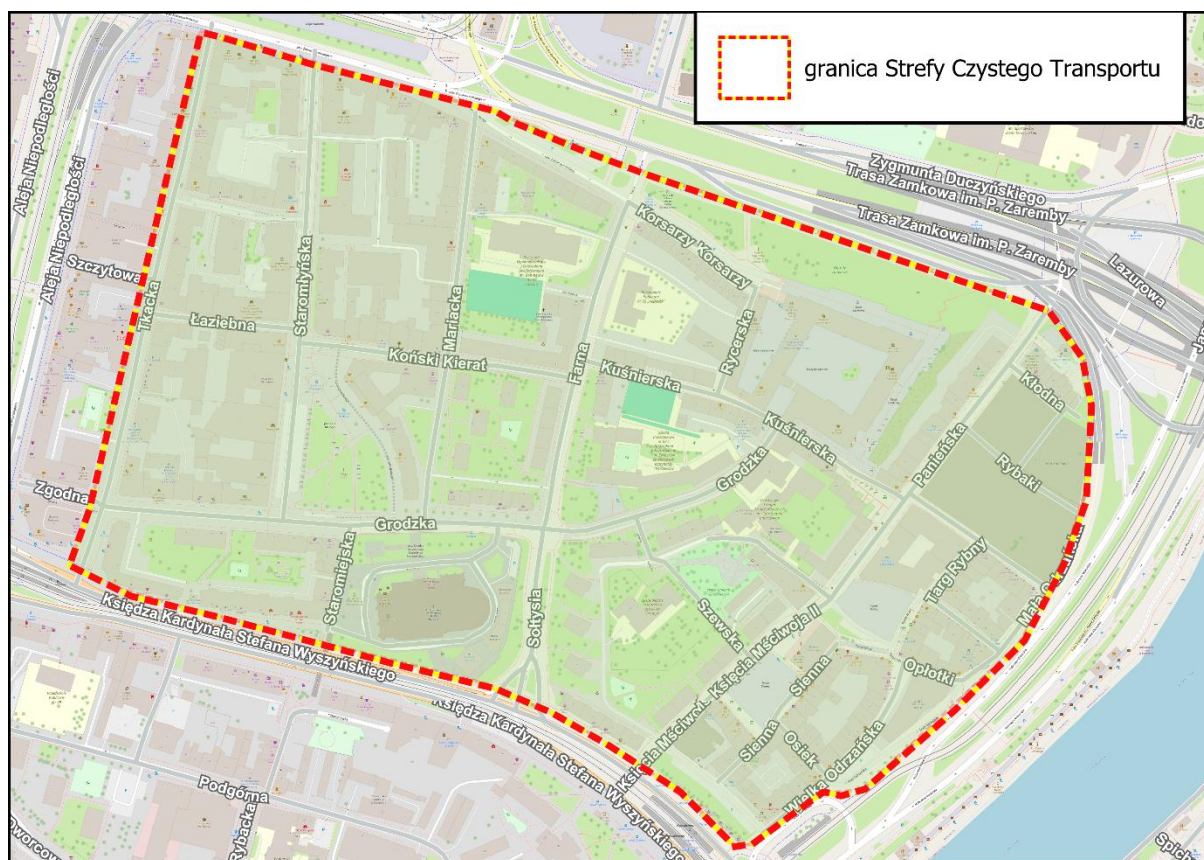
- Przeprowadzono analizy regulacji prawnych warunkujących wprowadzenie Strefy Czystego Transportu oraz przedstawiono wnioski, co do możliwości i zasad wprowadzenia Strefy Czystego Transportu w Szczecinie na drogach publicznych i niepublicznych.
- Zaproponowano granicę Strefy Czystego Transportu wraz z określeniem lokalizacji „przekrojów” typu „wjazd/wyjazd do/z SCT” na ulicach, które będą limitowały dostęp do strefy dla pojazdów niespełniających przyjętych kryteriów dostępności.
- Przeprowadzono szacunki i analizy dotyczące pojazdów, które wjeżdżają do obszaru planowanej Strefy Czystego Transportu, w tym z uwzględnieniem struktur: rodzajowej, dat

produkcji, rodzaju napędu, norm emisji spalin oraz miejsca zarejestrowania pojazdu. Analizy wykonano na podstawie danych otrzymanych od Zamawiającego.

- Przygotowano propozycję regulaminu Strefy Czystego Transportu dla dwóch wariantów.
- Przeanalizowano wpływ wariantów na park samochodowy w Strefie Czystego Transportu.
- Opracowano założenia organizacyjne dla Strefy Czystego Transportu w Szczecinie.

Przedstawiony do konsultacji projekt uchwały jest efektem szczegółowych analiz dotyczących zawartych w opracowaniu charakterystyk pojazdów wjeżdżających do obszaru planowanej SCT oraz możliwych wariantów regulaminu. Analizy wykazały, że przedstawione dwa warianty regulaminu SCT zawierające 15- i 10-letnie kryterium wieku pojazdów oraz niespełniające norm emisji spalin Euro 5 (dla pojazdów benzynowych) i Euro 6 (dla diesla) byłyby zbyt restrykcyjne wobec aktualnych potrzeb i możliwości mieszkańców.

W związku z powyższym zaproponowano projekt uchwały, który stanowi rozwiązanie łagodniejsze umożliwiające dostosowanie się kierowców do nowych regulacji, a jednocześnie łączące cele środowiskowe z potrzebą ograniczenia obciążenia mieszkańców oraz użytkowników pojazdów. Zaproponowany w projekcie obszar obowiązywania SCT (mapa poniżej) jest ograniczony i obejmuje swoim zasięgiem Śródmiejską Strefę Płatnego Parkowania oraz Płatny Parking Niestrzeżony Dolny Taras. Jest to najstarsza i najbardziej zurbanizowana część miasta, przez którą nie przebiega żadna tranzytowa ulica, która mogłaby spowodować zablokowanie wjazdu lub wyjazdu z miasta.



W projekcie uchwały przyjęto założenia, że wymogami SCT będą podlegać następujące pojazdy:

- Pojazd z silnikiem **benzynowym** będzie musiał spełniać normę Euro 4 lub być wyprodukowany nie wcześniej niż w 2005 r. (tj. maksymalny wiek pojazdu w roku wdrożenia – 21 lat);
- Pojazd z silnikiem **Diesla** będzie musiał spełniać normę przynajmniej Euro 5 lub być wyprodukowany nie wcześniej niż w 2009 r. (tj. maksymalny wiek pojazdu w roku wdrożenia – 16 lat).

Pojazdy samochodowe o masie powyżej 3,5 t. w szczególności autobusy i samochody ciężarowe oraz ciągniki:

- Pojazd z silnikiem **benzynowym** będzie musiał spełniać normę Euro IV lub być wyprodukowany nie wcześniej niż w 2010 r. (tj. maksymalny wiek pojazdu w roku wdrożenia – 16 lat);
- Pojazd z silnikiem **Diesla** będzie musiał spełniać normę przynajmniej Euro VI lub być wyprodukowany nie wcześniej niż w 2014 r. (tj. maksymalny wiek pojazdu w roku wdrożenia – 12 lat).

Od wymogów SCT przewidziane są dodatkowe wyjątki wjazdu dla pojazdów spełniających jedną z poniższych kategorii:

1. pojazdy samochodowe będące własnością osób fizycznych, które nabyły abonament lub uiściły opłatę zryczałtowaną lub są uprawnione do postoju z zerową stawką opłaty w Śródmiejskiej Strefie Płatnego Parkowania lub na Płatnym Parkingu Niestrzeżonym Dolny Taras,
2. pojazdy samochodowe będące własnością osób fizycznych rozliczających podatek dochodowy od osób fizycznych w Mieście Szczecin ze wskazaniem miejsca zamieszkania w granicach Strefy przed dniem wejścia w życie uchwały,
3. pojazdy samochodowe będące własnością osób prawnych oraz jednostek organizacyjnych nieposiadających osobowości prawnej, które nabyły abonament w Śródmiejskiej Strefie Płatnego Parkowania,
4. pojazdy samochodowe będące własnością osób prawnych oraz jednostek organizacyjnych nieposiadających osobowości prawnej, mających siedzibę w granicach Strefy przed dniem wejścia w życie uchwały,
5. pojazdy wskazane przez placówki lub osoby, dla których wydano kartę parkingową przysługującą osobom niepełnosprawnym,
6. motocykle i czterokołowce,
7. pojazdy samochodowe specjalne,
8. pojazdy zabytkowe,

oraz wszystkie pojazdy samochodowe niewymienione powyżej, nie więcej niż 1 dzień w każdym z miesięcy w ciągu roku kalendarzowego.

Kontrola będzie prowadzona na zasadach ogólnych Prawa o ruchu drogowym, na podstawie danych z centralnej ewidencji pojazdów lub specjalnych nalepek na szybach, wydawanych dla uprawnionych do wjazdu pojazdów.

3. KONSULTACJE – PRZEBIEG, OPINIE MIESZKAŃCÓW

W okresie trwania konsultacji wpłynęło łącznie **171** formularzy konsultacyjnych, z czego:

- **169 formularzy** drogą elektroniczną na adres konsultacje.sct@um.szczecin.pl,
- **2 formularze** papierowe, wrzucone do specjalnie do tego celu przygotowanej urny.

Charakterystyka formularzy konsultacyjnych:

- 1) ok. 90 % wszystkich formularzy zostało zakwalifikowanych, jako merytoryczne (zawierały treść – opinię odnoszącą się do prezentowanego projektu uchwały).
- 2) ok. 10 % wszystkich formularzy zakwalifikowano jako niemerytoryczne tj. takie, które zawierały stanowisko bez sformułowania, uzasadnienia, opinii.
- 3) Wszystkie formularze (merytoryczne i niemerytoryczne) zostały zakwalifikowane do dwóch kategorii:
 - a) Popieram projekt uchwały – 4,8% formularzy
 - b) Nie popieram projektu uchwały – 95,2 % formularzy
- 4) W przesłanych formularzach pojawiły się formularze o jednakowej treści wysłane przez tych samych nadawców (4 osoby wysłały po 2 formularze o tej samej treści, 3 osoby wysłały po 3 formularze o tej samej treści).

Wybrane opinie, komentarze, uwagi (pisownia oryginalna):

- 1) *Proponuję, aby w projekcie uchwały dot. strefy czystego transportu 01.12.2025 r. zmienić zapisy § 4 pkt 6 i nadać mu następujące brzmienie:*

§ 4. Od zakazu wjazdu do Strefy zwalnia się:

6) pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t:

- a) z silnikami z zapłonem iskrowym – spełniające przynajmniej wymagania europejskiej normy emisji spalin Euro 4 lub wyprodukowane nie wcześniej niż w 2000 r.,*
- b) z silnikami z zapłonem samoczynnym – spełniające przynajmniej wymagania europejskiej normy emisji spalin Euro 5 lub wyprodukowane nie wcześniej niż w 2004 r.;*

Uniemożliwienie wjazdu starszym autom we wskazaną strefę uderzy w osoby, które nie stać na nowe auto. Uderzy to również w osoby posiadające klasyczne samochody. Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych, znowelizowana w listopadzie 2024 r., przewiduje obowiązek utworzenia SCT od 1 stycznia 2026 r. w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców, jeśli średnioroczny poziom dwutlenku azotu (NO₂) przekracza 40 mikrogramów w m sześć. powietrza. Normę ustalił Główny Inspektorat Ochrony Środowiska. Przekroczenia stwierdzano w Krakowie, Warszawie, Wrocławiu, Katowicach. Natomiast w Szczecinie, według raportów GIOŚ, stężenie NO₂ wynosiło od 5,10 do 7 mikrogramów w m sześć. powietrza. Nie ma więc konieczności wprowadzania tak bardzo restrykcyjnych przepisów dla

mieszkańców Szczecina. Źródłami zanieczyszczeń powietrza jest głównie ogrzewanie mieszkań klasycznymi piecami opierającymi się na spalaniu drewna oraz węgla.

- 2) *Strefa Czystego Transportu jest wyznaczona prawidłowo, na obszarze, na który nie muszą wjeżdżać na co dzień tłumy ludzi, więc nie będzie zbytnio utrudniać życia mieszkańcom. Poza tym projekt uchwały zdejmuje ograniczenia z mieszkańców tego obszaru i wielu rodzajów pojazdów, w tym zabytkowych, więc nie będzie nikomu utrudniać życia w tej części miasta. Jeśli Strefa jest potrzebna dla pozyskiwania środków na zakupy nowego taboru, to nie ma żadnego racjonalnego uzasadnienia, żeby jej nie wyznaczać. Teren, gdzie jest przewidziana nie skupia istotnych instytucji czy firm więc ruch tam powinien być przede wszystkim pieszy, a jeśli zdarza się samochodowy, to nie może truć pieszych.*
- 3) *Popieram wprowadzenie Strefy Czystego Transportu w zaproponowanej formie. Ograniczenie SCT tylko do Starego Miasta oraz wprowadzenie wielu włączyń to rozsądny kompromis-zmiany dotyczą niewielkiego obszaru, a jednocześnie pozwalają miastu spełnić warunki potrzebne do uzyskania dofinansowania. Najważniejsze jest jednak to, że dzięki temu Szczecin może pozyskać środki na nowe autobusy i tramwaje oraz dalszą poprawę komunikacji miejskiej. Dlatego uważam, że takie rozwiązanie ma sens i warto je wprowadzić.*
- 4) *Brak uzasadnienia w danych pomiarowych jakości powietrza Dostępne dane z miejskich i państwowych stacji pomiarowych (PM10, PM 2,5, NO2) nie wskazują na trwałe i znaczące przekroczenie norm w rejonie Starego Miasta. Przekroczenie, jeżeli występuje, ma charakter epizodyczny, głównie sezonowy. Dominującym źródłem zanieczyszczeń pozostaje napływ zanieczyszczeń z poza rejonów miasta oraz emisja budynków mieszkalnych. Strefa wyznaczona przez miasto nie jest również węzłem tranzytowym, ruch samochodowy ma charakter docelowy, a nie przelotowy*

Niespójność logiczna: wybiórcze traktowanie obszarów miasta Władze miasta nie wprowadzają SCT w rejonach realnie większego natężenia ruchu (np. trasy przelotowe, główne arterie), jednocześnie planują ograniczenia na Starym Mieście, obszarze o niskich prędkościach, ograniczonej liczbie pasów drogowych i wysokim udziale ruchu pieszych. To sugeruje, że nie jakość powietrza, lecz wygoda administracyjna lub narracja polityczna jest głównym kryterium stworzenia tej strefy.

Postawa władz, czyli przerwianie 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 antysmogowej w okresie grzewczym, miasto proponuje najprostsze rozwiązanie administracyjne – ZAKAZ. SCT w tym kształcie nie rozwiązuje przyczyny problemu, przerzuca koszty transformacji na mieszkańców i przedsiębiorców, uderza w osoby starsze, rodziny i drobny handel oraz ludzi z niższym od elit portfelem.

Negatywne skutki społeczne, gospodarcze i wolnościowe. Stare miasto to obszar usługowy, turystyczny i mieszkaniowy, miejsce pracy małych przedsiębiorców oraz przestrzeń wydarzeń

kulturalnych. Wprowadzenie SCT ograniczy dostęp klientów i turystów, pogorszy warunki prowadzenia działalności gospodarczej oraz doprowadzi do dalszej degradacji funkcji miejskich, zamiast ich wzmacniania.

Brak równego traktowania źródeł emisji. Władze tolerują intensywną emisję transportu ciężkiego w innych częściach miasta, ale nie rozwiązują problemów związanych z np. portem, ruchem tranzytowym czy ogromnych opóźnieniach w modernizacji systemów grzewczych. SCT na Starym Mieście staje się symbolicznym działaniem pozornym, nie realnym.

Wnioski końcowe. Wprowadzenie SCT 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 UE, zamiast realnie likwidować podatki unijne z mieszkańców oraz nie poprawia jakości życia.

- 5) *Niepewna efektywność SCT w poprawie jakości. Dominująca rola niskiej emisji: W wielu polskich miastach głównym źródłem pyłów PM10 i PM2.5 pozostaje ogrzewanie budynków przestarzałymi piecami, a nie transport drogowy. Bez wcześniejszego wyeliminowania tzw. „kopciuchów” wprowadzenie SCT może mieć wyłącznie symboliczny efekt.*

Brak gotowej infrastruktury alternatywnej. Niedostateczna liczba parkingów Park & Ride: Miasto wciąż nie dysponuje wystarczającą siecią parkingów buforowych na obrzeżach planowanej strefy, powiązanych z szybkim i częstym transportem zbiorowym.

Niepełna funkcjonalność SKM: Szczecińska Kolej Metropolitalna nadal nie działa w pełnym zakresie ani nie jest w pełni zintegrowana taryfowo z komunikacją miejską, co znacząco ogranicza jej użyteczność dla mieszkańców dojeżdżających do centrum.

Negatywny wpływ na lokalną gospodarkę. Utrudnienia dla usługodawców i dostawców: Wielu rzemieślników, firm remontowych czy serwisowych korzysta ze starszych pojazdów dostawczych. Konieczność ich wymiany może skutkować wzrostem cen usług lub rezygnacją z obsługi klientów w centrum miasta.

Ryzyko wykluczenia społecznego i ekonomicznego. Wysokie koszty dostosowania się do przepisów: Zakup samochodu spełniającego nowe normy emisji jest poza zasięgiem wielu emerytów, rodzin wielodzietnych czy młodych pracowników. Dla tych grup SCT może oznaczać realną utratę mobilności. Niedoskonała komunikacja publiczna: Jeśli transport zbiorowy nie zapewnia odpowiedniej częstotliwości, dostępności i zasięgu, ograniczenie ruchu prywatnego staje się barierą w dostępie do pracy, opieki zdrowotnej czy usług publicznych.

Przeniesienie problemów na sąsiednie obszary. Wzrost natężenia ruchu poza strefą: Samochody niespełniające wymogów SCT będą omijać strefę, co doprowadzi do większych korków, hałasu i zanieczyszczeń w dzielnicach przyległych, pogarszając warunki życia ich mieszkańców

- 6) *Sprzeciw dla utworzenia SCT w Szczecinie. Jako osoba prowadząca działalność gospodarczą, uważam, że wprowadzenie SCT doprowadzi do upadku wielu małych, lokalnych firm, których nie stać na nagłą wymianę floty dostawczej. Koszty dostosowania się do nowych wymogów zostaną przerzucone na klientów, co jeszcze bardziej podniesie ceny i usług towarów w Szczecinie. Miasto powinno wspierać lokalny biznes, a nie rzucać mu kłody pod nogi.*

- 7) Nie zgadzam się z projektem o strefie czystego transportu. Jest to następna forma wykluczania obywateli od praw, które im się należą a kwestie hipotycznego zanieczyszczenia powietrza jest przesadna i jak widać z doświadczenia innych europejskich miast np. Paryż odwołali tą strefę.
- 8) Usunięcie ciągu ulic: Farna – Sołtysia z obszaru SCT. Po likwidacji na Trasie Zamkowej części łącznic traci ona funkcjonalność polegającą na umożliwieniu wykonania skrętu z kierunku pl. Żołnierza Polskiego – Nabrzeże Wieleckie, dla części samochodów istotnej. Dla wielu z nich dzisiaj realną alternatywą była możliwość przejazdu przez ul. Farną, a następnie Sołtysią. Pozbawienie możliwości przejazdu dla części samochodów tędy przeniesie ruch (nie wiadomo, w jakiej ilości pojazdów) na al. Niepodległości i lewoskręt w kierunku ul. kard. Wyszyńskiego. Pozostawienie możliwości nieograniczonego przejazdu jak dotychczas: ciągiem Farna – Sołtysia, ułatwiłaby przejazd.

Propozycji utworzenia SCT nie towarzyszyło wykonanie badań poziomu natężenia zanieczyszczenia tlenkami azotu. Trudno zatem mówić „o ograniczeniu negatywnego oddziaływania emisji zanieczyszczeń”, co stanowi zgodnie z ustawą o elektromobilności i paliwach alternatywnych (art. 39 ust. 1) podstawę dla utworzenia SCT. Dzisiaj najbliższa stacja badająca zanieczyszczenie tlenkami azotu znajduje się przy ul. Piłsudskiego. Najwyższe stężenia tlenków azotu można zaobserwować: – po pierwsze, naprawdę niezmiernie rzadko i nie przekraczają one norm dla stężeń, – po drugie, towarzyszą zjawisku inwersji temperatury, a nie zwiększonej kongestii

Przygotowane opracowanie pt. „Strefa Czystego Transportu” (TransEko, kwiecień 2025 r.) wykonane zostało na podstawie ilości zaparkowanych na terenie planowanej SCT pojazdów w ciągu dwóch dni – wykonawca, firma TransEko, nie potrafił na dwóch turach konsultacji z mieszkańcami podać nawet dat tych dni, z których danymi dysponował. To opracowanie nie dawało możliwości odpowiedzenia na podstawowe zagadnienie – ile samochodów przez obszar planowanej SCT w ciągu dnia przejeżdża i ilu samochodów (rząd wielkości) w ciągu dnia planowane ograniczenia może dotyczyć. Podano jedynie rząd wielkości (badanie nie dało ostatecznych wyników) pojazdów, które w strefie nie zaparkują. Przyjęcie metodologii polegającej na określeniu ilości samochodów, które nie zaparkują na obszarze planowanej SCT nie jest tożsame z wielkością pojazdów, które do SCT nie wjadą. Możemy (być może) mówić o pewnej zgodności udziału pojazdów, które nie wjadą do udziału pojazdów, które nie zaparkują. Mówiąc najprościej, przyjęto, że w strefie parkuje 520 pojazdów dziennie, a nie zaparkuje o ponad 50 procent mniej. Nie znając ilości pojazdów wjeżdżających na obszar planowanej SCT trudno ocenić ilość samochodów, które tamtędy nie przejadą. Można to jedynie oszacować, czyli przy założeniu, że dziennie przejeżdża przez ten obszar 5 tysięcy pojazdów, nie wjedzie tam, dwa i pół tysiąca z nich, zaś gdyby przyjęć, że przejeżdża tamtędy na przykład 8 tysięcy samochodów, aż 4 tysiące tam nie wjadą. Te tysiące samochodów zostaną na zewnątrz SCT i zwiększą kongestię i presję na nielegalne parkowanie poza SCT. A przygotowane opracowanie do takiej sytuacji się nie odnosi.

Paragraf 4 uchwały w pkt 11 zwalnia od wjazdu do strefy wszystkie pojazdy niewymienione w pkt 1-10 nie więcej niż 1 dzień w każdym z miesięcy w ciągu roku kalendarzowego. Zapis ten jest z jednej strony zapisem trudno egzekwowalnym bez permanentnej kontroli policji w stosunku do pojazdów w ruchu i straży miejskiej w stosunku do pojazdów podczas postoju. W jaki sposób można prowadzić tę kontrolę przy jednej załodze straży miejskiej pracującej w niedziele? Do jego wyegzekwowania należałoby wprowadzić system monitoringu wideo

i automatycznego sprawdzania wjazdu pojazdów uprawnionych/nieuprawnionych. Dodatkowo, ze względu choćby na przychodnię przy ul. Staromłyńskiej i niekoniecznie zrejonizowanych jej pacjentów ilość wjazdów w ograniczeniu: jeden raz na miesiąc, jest nieelastyczna. Wnioskuje o zwiększenie możliwości wjazdu do planowanej SCT do ilości 30 wjazdów w ciągu roku bez konieczności równomiernego ich rozkładania.

Na konsultacjach z mieszkańcami, zarówno Pani Dyrektor , jak i Pan Prezes wielokrotnie i bez żadnego „owijania w bawełnę” mówili, że główną przestanką do wprowadzenia w Szczecinie SCT jest zdobycie punktów w konkursach prowadzonych przez instytucje zajmujące się dystrybucją środków z dofinansowania unijnego (połowa uzasadnienia do konsultowanej uchwały poświęcona jest wątkowi dofinansowania). Jeśli jest tak istotnie, to – zgodnie z tym, co już proponowałem, można by strefą objąć na przykład część Drogi Siedmiu Młynów, czy też ulic Lisiej Góry i Pod Urwiskiem. n Prezes , wielokrotnie i bez żadnego „owijania w bawełnę” mówili, że główną przestanką do wprowadzenia w Szczecinie SCT jest zdobycie punktów w konkursach prowadzonych przez instytucje zajmujące się dystrybucją środków z dofinansowania unijnego (połowa uzasadnienia do konsultowanej uchwały poświęcona jest wątkowi dofinansowania). Jeśli jest tak istotnie, to – zgodnie z tym, co już proponowałem, można by strefą objąć na przykład część Drogi Siedmiu Młynów, czy też ulic Lisiej Góry i Pod Urwiskiem. Ta propozycja jest o tyle sensowna, że zarówno na terenie Starego Miasta, jak i wskazanego obszaru na północy miasta nie mamy przeprowadzonych badań zanieczyszczenia tlenkami azotu, ponadto jak w jednej, tak i w drugiej lokalizacji mamy do czynienia z drogami zarządzanymi przez gminę, a zatem wskazane ulice mogłyby być przestrzenią do tego, by zgodnie z ustawą taką strefę przyjąć. Oczywiście istotnym byłoby dokonanie tego przy wyłączeniu szeroko rozumianych służb leśnych. W konsekwencji – mamy SCT, mamy punkty w konkurach, nie mamy niezadowolonia mieszkańców.

Ceterum censeo... Poza tym uważam, że strefa czystego transportu to złe rozwiązanie!

- 9) *Wprowadzenie SCT w oparciu o rocznik pojazdu narusza konstytucyjne równości obywateli oraz wolności poruszania się. Art. 32 i 52 Konstytucji RP gwarantują równość wobec prawa i swobodę poruszania się. Kryterium rocznika pojazdu prowadzi do arbitralnych ograniczeń, niezależnych od faktycznej emisji czy stanu technicznego pojazdu.*

SCT prowadzi do faktycznej dyskryminacji mieszkańców o niższych dochodach. W praktyce jedynie osoby posiadające środki na zakup nowszych pojazdów będą mogły korzystać z pełnego dostępu do miasta, co narusza zasadę sprawiedliwości społecznej.

Wprowadzenie SCT jest nieuzasadnione wobec bardzo dobrej jakości powietrza w Szczecinie. Szczecin już w 2025 r. spełnia zaostrome normy UE przewidziane na 2030 r. dla PM10, PM2,5 oraz NO₂, i to z dużą nadwyżką, bez stosowania SCT.

Praktyka innych państw UE - w tym Niemiec, podważa zasadność wprowadzania SCT. W wielu miastach europejskich zrezygnowano z SCT po osiągnięciu norm jakości powietrza, wskazując, że poprawa wynikała z innych czynników niż ograniczenia ruchu pojazdów.

SCT jest środkiem nieproporcjonalnym do rzeczywistych problemów środowiskowych Szczecina. Zakazy oparte na roczniku pojazdu nie uwzględniają faktycznej emisji i nie przyniosą mierzalnej poprawy jakości powietrza przy istniejących już dobrych wynikach.

SCT ograniczy dostęp do miasta i negatywnie wpłynie na lokalne usługi oraz przedsiębiorców. Ograniczenia utrudnią dojazd mieszkańcom regionu, klientom i dostawcom, co może osłabić lokalną gospodarkę bez uzasadnionych korzyści środowiskowych.

Wprowadzenie SCT spotyka się z wyraźnym sprzeciwem mieszkańców Szczecina i brakiem społecznej akceptacji. Zgłaszane w toku konsultacji głosy mieszkańców wskazują na brak zgody na takie rozwiązanie. SCT jest postrzegana jako regulacja narzucona odgórnie, bez realnego poparcia społecznego. Mieszkańcy publicznie wyrażają sprzeciw wobec planu wdrożenia strefy.

- 10) Jestem przeciwny dyskryminacji ze względu na portfel. Proszę usprawnić i zachęcić do korzystania z komunikacji miejskiej, a nie przymuszać. 1 auto z np. 2002 nie będzie mogło wjechać, ale ten sam model z identycznymi emisjami z nowszego rocznika już będzie mogło – gdzie logika? Czemu nie uwzględni się aut z LPG, które jest o wiele mniej emisyjne od benzyny?*
- 11) Wnoszę o odstąpienie od wprowadzania zakazów i dodatkowych ograniczeń wjazdu dla samochodów do centrum Szczecina. Proponuję zapis: „Nie wprowadza się zakazów ani dodatkowych ograniczeń wjazdu dla samochodów na Stare Miasto.” Wprowadzanie zakazów wjazdu (SCT) przerzuca koszty zmian na mieszkańców i osoby dojeżdżające, w tym rodziny z dziećmi, seniorów oraz osoby o ograniczonej mobilności, a także utrudnia funkcjonowanie lokalnych usług i handlu. W Szczecinie komunikacja miejska nadal nie zapewnia standardu, który pozwalałby realnie zastąpić samochód: układ połączeń jest niewystarczający, a kursy odbywają się zbyt rzadko. Zamiast administracyjnie wypychać kierowców z centrum, miasto powinno skupić się na usprawnieniu organizacji ruchu i podniesieniu jakości transportu publicznego tak, aby alternatywa była wyborem, a nie przymusem.*
- 12) Nie zgadzam się na wprowadzenie SCT w Szczecinie. Kryteria wjazdu do strefy prowadzą do dyskryminacji osób mniej zamożnych! Właściciele starszych samochodów, nabytych legalnie i użytkowanych zgodnie z obowiązującymi przepisami zostaną wykluczeni z możliwości korzystania z dróg publicznych wyłącznie z powodu ograniczeń finansowych, a to podważa konstytucyjną zasadę równego traktowania obywateli.*
- 13) Wnoszę o rozszerzenie obszaru Strefy Czystego Transportu poza ściśle historyczne centrum, co najmniej do granic strefy śródmiejskiej wskazanej w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego miasta Szczecin. Ograniczenie SCT wyłącznie do wąskiego obszaru powoduje ryzyko przeniesienia ruchu i emisji na ulice graniczne strefy, bez realnej poprawy jakości powietrza w skali śródmieścia. Rozszerzenie strefy zwiększy skuteczność działań prozdrowotnych i środowiskowych.*

Postuluję przyjęcie wariantu I (bardziej restrykcyjnego) jako minimum, a docelowo stopniowe zaostwienie kryteriów wjazdu do SCT w kolejnych latach. Z danych zaprezentowanych w materiale konsultacyjnym wynika, że różnica w liczbie pojazdów objętych ograniczeniami pomiędzy wariantem I i II jest niewielka, natomiast korzyści środowiskowe wynikające z bardziej restrykcyjnych norm są istotne. trum.

Wnoszę o ograniczenie czasowe i ilościowe wyjątków od zasad SCT, w szczególności dla przedsiębiorców oraz pojazdów dostawczych. Wyjątki obowiązujące nawet do 2035 roku

znacząco osłabiają realny efekt środowiskowy SCT i mogą prowadzić do utrwalania przestarzałej floty pojazdów w centrum. SCT powinna pełnić funkcję bodźca do modernizacji transportu.

Wnoszę o traktowanie SCT jako narzędzia kompleksowej poprawy jakości życia w centrum Szczecina, w tym ograniczenia hałasu i poprawy bezpieczeństwa pieszych oraz rowerzystów, co uzasadnia większy obszar i wyższe wymagania wjazdowe. Zmniejszenie liczby pojazdów, szczególnie starszych i bardziej emisyjnych, przełoży się nie tylko na jakość powietrza, ale także na redukcję hałasu, wzrost atrakcyjności przestrzeni publicznych oraz wsparcie lokalnej gospodarki usługowej.

Postuluję wprowadzenie bardziej restrykcyjnych zasad wjazdu do SCT dla pojazdów zarejestrowanych poza miastem Szczecin. Z przedstawionych danych wynika, że znaczna część pojazdów wjeżdżających do obszaru SCT pochodzi spoza miasta. Mieszkańcy Szczecina w większym stopniu ponoszą konsekwencje zdrowotne i środowiskowe ruchu samochodowego.

- 14) Strefa Czystego Transportu jest złym rozwiązaniem, prowadzi do dyskryminacji i nierównego traktowania mieszkańców Szczecina. W związku z tym nie powinna zostać wprowadzona. Strefa Czystego Transportu w istotny sposób ingeruje w prawa i wolności obywatelskie. Wykracza ona poza granice, które są dopuszczalne w demokratycznym państwie prawnym. To rozwiązanie narusza zasadę równości wobec prawa, wyrażoną w art. 32 Konstytucji RP. Rozwiązanie to prowadzi do dyskryminacji i nierównego traktowania osób posiadających pojazd niespełniający proponowanych norm Strefy Czystego Transportu. Jako mieszkaniec Szczecina sprzeciwiam się wprowadzeniu Strefy Czystego Transportu.

„Art. 32. [Zasada równości; zakaz dyskryminacji].

1. Wszyscy są wobec prawa równi. Wszyscy mają prawo do równego traktowania przez władze publiczne.

2. Nikt nie może być dyskryminowany w życiu politycznym, społecznym lub gospodarczym z jakiegokolwiek przyczyny.”

- 15) SCT jest mechanizmem zupełnie zbędnym i dyskryminującym część obywateli. Jej wprowadzenie może nie dać żadnych korzyści nawet w przypadku rozpatrywania wniosków przez UE. Wprowadzenie SCT jest próbą eliminacji z dróg osób najuboższych i poruszających się autami starego typu. Jest kolejną cegiełką dodawaną do wykluczenia transportowego biedniejszych obywateli. Zgodnie z trendem państw zachodnich SCT są likwidowane a nie rozszerzane i w przyszłej perspektywie dyspozycyjności środków UE posiadanie SCT może nie mieć żadnych dodatkowych korzyści.

Wprowadzenie SCT będzie miało zerowy lub znikomy wpływ na jakość powietrza w mieście. Badania jakości powietrza pokazują, że spaliny samochodowe mają niewielki wpływ na pogorszenie jakości powietrza, a głównym czynnikiem w tym wypadku są gospodarstwa domowe. Co ciekawe w ostatnich latach poziom zanieczyszczeń w Szczecinie spada.

Wprowadzenie takiej strefy byłoby objawem hipokryzji ze strony władz miasta, które pozwoliło na wybudowanie w mieście centrum logistycznego przy ul. Druckiego Lubeckiego, które zwiększyło ruch TIRów na obszarze Szczecina. Patrząc z boku wygląda to na zezwolenie

na dodatkową emisję spalin przez setki dodatkowych ciężarówek a zapłącą ludzie ze starszymi samochodami.

Wątpliwy efekt ekologiczny. Wprowadzenie strefy w części miasta spowoduje konieczność objazdów co zwiększy korki i czas emisji spalin. W efekcie spaliny nie znikną a jedynie ich emisja przeniesiona zostanie gdzieindziej a dodatkowo bardziej zakorkują się inne dzielnice.

Próba ograniczenia praw. Wprowadzenie strefy jest próbą wykluczenia części obywateli z dostępu do części miasta. Najbardziej ucierpią ludzie mniej zamożni, seniorzy, osoby ze starszymi samochodami.

Wprowadzenie SCT będzie otwarciem drzwi do jej poszerzenia w przyszłości już bez konieczności konsultacji co może doprowadzić do sytuacji jak w Krakowie, gdzie strefa została drastycznie poszerzona mimo sprzeciwu mieszkańców.

Brak informacji o kosztach wprowadzenia SCT. Samo wprowadzenie SCT będzie również obciążeniem dla budżetu miasta (nowe oznakowanie, zmiana organizacji ruchu, kontrole. Podczas prac nad wprowadzeniem SCT nie przedstawiono analizy kosztów jej wprowadzenia i funkcjonowania.

- 16) Ludzie nie jeżdżą autami po centrum dla przyjemności stania w korkach, tylko dlatego, że komunikacja miejska bywa zawodna, rzadka lub nie dociera wszędzie. W Szczecinie problemem są braki kierowców i wypadające kursy. Przed wprowadzeniem jakichkolwiek zakazów, miasto musi zagwarantować niezawodną komunikację zbiorową. Wnoszę o przeznaczenie funduszy na podwyżki dla kierowców autobusów (aby zlikwidować braki kadrowe) oraz zwiększenie częstotliwości kursowania linii tramwajowych i autobusowych w obrębie Śródmieścia.

Sztuką nie jest wpuszczenie auta do centrum i karanie go mandatem, ale sprawienie, by kierowca zostawił je na obrzeżach. Szczecin potrzebuje dużych parkingów buforowych przy pętlach tramwajowych i stacjach SKM. Wnoszę o budowę sieci parkingów buforowych typu Park&Ride przy głównych węzłach przesiadkowych i stacjach SKM. Dopiero po zapewnieniu kierowcom możliwości wygodnej przesiadki na transport publiczny można rozważyć ograniczenia wjazdu do centrum.

Samochód truje najbardziej, gdy ruszamy i hamujemy (korki). Płynna jazda (nawet starszym autem) generuje mniej spalin niż stanie w zatorze nowoczesnym dieslem. Proponuję inwestycję w upłynnienie przejazdu przez główne arterie miasta i skupienie się na zlikwidowaniu korków, co realnie obniży emisję spalin bardziej niż punktowe zakazy wjazdu.

W centrum Szczecina, w starych kamienicach, wciąż mnóstwo mieszkań ogrzewanych jest piecami węglowymi. Zimą to one odpowiadają za większość pyłów zawieszonych, które nas trują, a nie rury wydechowe. Zamiast SCT, wnoszę o przesunięcie środków na przyspieszenie programu wymiany pieców węglowych w kamienicach w centrum oraz podłączenie ich do miejskiej sieci ciepłowniczej. To niska emisja z kominów jest głównym trucicielem, a nie samochody.

17) *Sprzeciwiam się powstaniu SCT w Szczecinie w każdym jej kształcie. W związku z trwającymi konsultacjami społecznymi jako wieloletnia mieszkanka Szczecina i dzielnicy Stare Miasto zgłaszam sprzeciw wobec wprowadzenia Strefy Czystego Transportu na terenie miasta Szczecin, niezależnie od jej formy i zakresu.*

Wprowadzenie SCT jest środkiem nieproporcjonalnym do skali problemu jakości powietrza w Szczecinie, który na tle innych dużych miast charakteryzuje się relatywnie dobrą sytuacją. Projekt ma charakter prewencyjny i ogranicza mobilność mieszkańców bez wykazania pilnej potrzeby środowiskowej oraz bez przedstawienia jednoznacznych dowodów na jego skuteczność. Szczególnie niepokojący jest społeczny wymiar planowanej strefy. SCT w praktyce uderza przede wszystkim w osoby mniej zamożne, seniorów oraz rodziny korzystające ze starszych pojazdów, dla których samochód jest często jedynym realnym środkiem transportu. Osoby o wyższych dochodach będą w stanie dostosować się do nowych wymogów poprzez zakup nowszych, droższych pojazdów spełniających normy, natomiast mieszkańcy o niższych dochodach zostaną faktycznie pozbawieni możliwości swobodnego przemieszczania się. Takie rozwiązanie prowadzi do pogłębiania nierówności społecznych i budzi poważne wątpliwości natury moralnej i społecznej. Efekt ekologiczny SCT pozostaje niepewny, ponieważ ruch samochodowy nie zniknie, lecz zostanie przeniesiony na inne dzielnice miasta, powodując wzrost emisji i hałasu poza obszarem strefy. Jednocześnie projekt nie odnosi się do głównych źródeł zanieczyszczeń, takich jak ogrzewanie budynków czy napływ emisji spoza miasta. Zamiast wprowadzania kolejnych zakazów i ograniczeń, miasto powinno skoncentrować się na realnej poprawie dostępności i jakości transportu publicznego. Obecny stan komunikacji miejskiej nie stanowi rzeczywistej alternatywy dla samochodu, a bez wcześniejszych inwestycji w częstotliwość połączeń, ich niezawodność i dostępność terytorialną, wprowadzanie SCT prowadzi do dezorganizacji życia mieszkańców, a nie do trwałej zmiany nawyków transportowych. W mojej ocenie Strefa Czystego Transportu nie powinna być wprowadzana w Szczecinie. Działania miasta powinny opierać się na inwestycjach w transport publiczny i infrastrukturę oraz na rozwiązaniach systemowych, które poprawiają jakość powietrza bez wykluczania części mieszkańców.

18) *Strefa jest za wąska. Powinna także obejmować ulice obejmujące reprezentacyjną część miasta po drugiej stronie Trasy Zamkowej, tj. obejmować cały Park Żeromskiego, pl. św. św. Piotra i Pawła, pl. Solidarności, ul. Małopolską na odcinku od ul. Matejki do Komandorskiej, całe ulice: Mazowieckiego, Komandorską, Wały Chrobrego, Jarowita, Wawelską, Admiralską, Henryka Pobożnego, Starzyńskiego, Szczercbową, Plantową i Zygmunta Starego. Sama Trasa Zamkowa zwiększa hałas i zanieczyszczenie powietrza na tyle, że wszystkie małe uliczki z zabytkową i reprezentacyjną zabudową, które ją okalają powinny być objęte strefą czystego transportu (a nie tylko te wokół Starego Ratusza i Zamku). Da to ulgę pieszym, uczniom okolicznych szkół, studentom Politechniki Morskiej, ogniska baletowego itp. oraz instytucji (przychodnia, Sąd) bez uszczerbku dla Policji i służb, które tam funkcjonują, bo ich pojazdy (podobnie jak pojazdy zabytkowe) są wyjęte spod ograniczeń strefy. Podniesie też atrakcyjność turystyczną najbardziej reprezentacyjnej części miasta.*

19) *Powstanie Strefy Czystego Transportu w Szczecinie jest zbędna i nie uzasadniona przyczynami środowiskowymi. Szczecin od wielu lat zajmuje wysokie miejsca w rankingach ogólnopolskich jako miasto z czystym powietrzem i małym zanieczyszczeniem smogiem, spalinami itd. Wyróżniane jest za niskie stężenia pyłów PM10 i PM2.5 w porównaniu do innych miast.*

Powstanie Strefy Czystego Transportu w Szczecinie ogranicza każdemu a przede wszystkim mieszkańcom miasta Szczecina swobodę poruszania się po ulicach miasta a przede wszystkim planuje się ograniczyć wjazd do ścisłego centrum. Łamanie/ograniczanie swobód obywatelskich i zapisów Konstytucji Rzeczypospolitej art. 52 „Każdemu zapewnia się wolność poruszania się po terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz wyboru miejsca zamieszkania i pobytu”.

Powstanie Strefy Czystego Transportu w Szczecinie w kształcie jakim jest proponowana ogranicza mieszkańcom oraz turystom swobodny dostęp/dojazd do miejsc kultu religijnego tj. Katedra Szczecińska pw. Św. Jakuba i tym samym utrudnia się uczestnictwo w obrzędach religijnych. Łamanie/ograniczanie praw i swobód obywatelskich zagwarantowanych konstytucyjnie. Art. 53. [Wolność sumienia i wyznania]

1. Każdemu zapewnia się wolność sumienia i religii.

2. Wolność religii obejmuje wolność wyznawania lub przyjmowania religii według własnego wyboru oraz uzewnętrzniania indywidualnie lub z innymi, publicznie lub prywatnie, swojej religii przez uprawianie kultu, modlitwę, uczestniczenie w obrzędach, praktykowanie i nauczanie. Wolność religii obejmuje także posiadanie świątyń i innych miejsc kultu w zależności od potrzeb ludzi wierzących oraz prawo osób do korzystania z pomocy religijnej tam, gdzie się znajdują.

Powstanie Strefy Czystego Transportu w Szczecinie w kształcie jakim jest proponowana ogranicza mieszkańcom oraz turystom swobodny dostęp/dojazd do miejsc zabytkowych/dóbr kultury tj. Katedra Szczecińska pw. Św. Jakuba, Zamek Księżąt Pomorskich, „Stare Nowe Miasto” itd. Łamanie/ograniczanie praw i swobód obywatelskich zagwarantowanych konstytucyjnie. Art. 6. [Równy dostęp do dóbr kultury; pomoc Polakom za granicą]

1. Rzeczpospolita Polska stwarza warunki upowszechniania i równego dostępu do dóbr kultury, będącej źródłem tożsamości narodu polskiego, jego trwania i rozwoju.

- 20) *Strefa Czystego Transportu będzie miała minimalny, a wręcz żaden wpływ na poprawę jakości powietrza w proponowanym rejonie. Projektowana strefa ma zaledwie kilka ulic, przy czym z jednej strony ma być ograniczona Trasą Zamkową, z drugiej Drogą Krajową nr 10 (ul. Wyszyńskiego), a z trzeciej Nabrzeżem Wieleckim. Drogi te są drogami tranzytowymi. Głównym źródłem zanieczyszczeń powietrza w Polsce jest sektor komunalno-bytowy, czyli gospodarstwa domowe. Odpowiadają one za 86% całkowitej emisji pyłu zawieszonego, większość (ok. 93%) emisji WWA i praktycznie 100% toksycznych emisji związanych z nielegalnym spalaniem tworzyw sztucznych (źródło: <https://polskialarmsmogowy.pl/smog/skad-sie-bierze-smog/>). Uzasadnienie uchwały w taki sposób, że SCT ma poprawić jakość powietrza, jest zatem demagogią.*

Brak jest w projekcie uchwały informacji o kosztach, jakie poniesie miasto wprowadzając Strefę Czystego Transportu w Szczecinie. str. 3 z 4 3 Przestrzeganie zasad SCT zgodnie z projektem uchwały będzie wymagało zwiększonych kontroli Straży Miejskiej lub Policji, gdzie obie te instytucje są już w tym momencie niewydolne. Zatem wprowadzanie SCT będzie najprawdopodobniej kreować fikcję, gdyż nie będzie to skutecznie kontrolowane.

- 21) *Wprowadzenie SCT jako rozwiązania antyspołecznego i wykluczającego ekonomicznie SCT prowadzi do wykluczenia ekonomicznego mieszkańców o niższych dochodach, którzy nie mają możliwości wymiany pojazdu na nowszy. Starsze samochody są często jedynym środkiem*

transportu dla osób pracujących fizycznie, seniorów oraz rodzin o niższym statusie materialnym.

Brak realnego wpływu SCT na poprawę jakości środowiska. Ograniczenie wjazdu starszych pojazdów nie rozwiązuje głównych źródeł zanieczyszczeń w Szczecinie, takich jak transport tranzytowy, przemysł, ogrzewanie budynków czy działalność portowa.

SCT jako narzędzie fiskalne zamiast realnej polityki ekologicznej Brakuje gwarancji, że środki uzyskane z opłat i kar będą przeznaczane na cele środowiskowe lub transport publiczny. SCT sprawia wrażenie mechanizmu generowania dochodów dla miasta.

Wątpliwości konstytucyjne i naruszenie zasady równości obywateli. Ograniczenie prawa poruszania się po mieście ze względu na rodzaj posiadanego pojazdu narusza zasadę równości wobec prawa oraz pośrednio dyskryminuje mieszkańców o niższych dochodach.

Ryzyko konfliktów społecznych i aktów wandalizmu. Doświadczenia z innych miast i krajów pokazują, że wprowadzanie SCT wbrew opinii mieszkańców prowadzi do protestów, sabotażu infrastruktury oraz aktów wandalizmu, co miało już miejsce m.in. w Krakowie.

Brak realnej akceptacji społecznej dla projektu SCT. Konsultacje społeczne mają charakter formalny i nie dają mieszkańcom poczucia realnego wpływu na decyzję. Projekt jest postrzegany jako narzucony odgórnie.

Bezkrytyczne podporządkowanie się polityce Unii Europejskiej SCT jest wdrażana bez uwzględnienia lokalnych uwarunkowań społecznych i ekonomicznych, jako realizacja ogólnych założeń polityki UE, oderwanych od realnych problemów mieszkańców Szczecina.

22) Chcielibyśmy zgłosić swój sprzeciw w sprawie wprowadzenia w naszym mieście STREFY CZYSTEGO TRANSPORTU. Ustanowienie takiej strefy, w naszej ocenie, będzie miało negatywny wpływ na życie mieszkańców naszego miasta. Proponowana zmiana nie znajduje logicznego uzasadnienia, a jej skutkiem będzie uprzywilejowanie osób, które mają możliwość zakupu nowych pojazdów. Rozwiązanie to może prowadzić do pogłębienia nierówności społecznych oraz ograniczenia mobilności części mieszkańców, bez gwarancji osiągnięcia zakładanych efektów.

23) Uważam, że wprowadzenie SCT jest rozwiązaniem potrzebnym i uzasadnionym, przede wszystkim z punktu widzenia poprawy jakości powietrza, ochrony zdrowia mieszkańców oraz podniesienia jakości życia w centrum miasta. Szczecin, podobnie jak inne duże miasta w Polsce i Europie, stoi przed wyzwaniem związanym z emisją spalin i hałasem komunikacyjnym- SCT jest jednym z racjonalnych i skutecznych narzędzi ich ograniczenia. Na szczególne poparcie zasługuje uwzględnienie okresów przejściowych oraz wyjątków, co pozwala mieszkańcom i przedsiębiorcom na dostosowanie się do nowych zasad bez gwałtownych konsekwencji społecznych ekonomicznych. Wprowadzenie SCT może również impuls do dalszego rozwoju transportu publicznego, elektromobilności oraz bardziej zrównoważonych form przemieszczania się po mieście. Z tych powodów popieram projekt uchwały i uważam go za krok w dobrym kierunku dla przyszłości Szczecina.

24) Badanie pokazuje tylko jakie samochody zaparkowały w strefie (uwzględnione są też sam. Ciężarowe, które w strefie parkować nie mogą). Badanie obejmuje dwa dni (kto i na

podstawie czego wybrał właśnie te dwa dni? W badaniu uczestniczy zbyt mała próba 831 samochodów. Na jakość powietrza nie ma wpływu to auto, które parkuje, a to które znajduje się w strefie i szuka parkingu lub jest przejazdem, a tego całkowicie nie uwzględniono. Sani przyznajecie, że brak jest danych o emisji ponad 60% pojazdów – więc całe badanie nic nie wnosi do tematu jakości powietrza. Badanie nie uwzględnia poziomu pyłów które nie wynikają w prosty sposób z normy czystości spalin.

Badanie nic nie wniosło do tematu. Jasne jest, że ograniczenie ruchu wpłynie na poprawę jakości powietrza i ograniczenie hałasu i nie potrzeba do tego badań. Jedyne badanie, które coś by wniosło to fizyczne badanie jakości powietrza w dni robocze z uwzględnieniem warunków pogodowych i powtórzenie np. w dni wolne o określonym zmniejszonym natężeniu ruchu. Więc po co marnować nasze pieniądze na zbędne udowadnianie (nic nie udowadniająca) lepiej od razu postawić znak i będzie taniej.

25) Stanowcze NIE dla SCT w Szczecinie! Dzielenie na lepszych i gorszych. Niema nic wspólnego z walką o czyste powietrze.

26) Od dnia wejścia w życie regulaminu, zakaz wjazdu do SCT dotyczy pojazdów: o starszych niż 25 lat (liczone od daty pierwszej rejestracji) z wyłączeniem mieszkańców SCT (zameldowani lub z umową najmu), o mających 20 i mniej lat (liczone od daty pierwszej rejestracji) i niespełniających normy emisji spalin Euro 4 (dla pojazdów benzynowych) lub Euro 5 (dla diesla) z wyłączeniem mieszkańców SCT (zameldowani lub z umową najmu), (dla pojazdów benzynowych) lub Euro 6 (dla diesla) z wyłączeniem mieszkańców SCT (zameldowani lub z umową najmu). Proponowane rozwiązanie nie dyskryminuje osób mniej zamożnych posiadających starsze samochody, które pomimo wpisu w dowodzie normy Euro 4 spełniają wyższe normy. Na dzień homologowania wspomnianych pojazdów nie było norm Euro 5 i wyższych, stąd brak wpisu w dowodzie.

27) Opracowanie, które jest podstawą rozumowania sensowności Strefy Czystego Transportu w Szczecinie opiera się na nie weryfikowalnych danych. Warianty z opracowania a efekt „liczbowy”. Autor opracowania TransEko/NiOL przyjmując założenie „brak normy Euro = pojazd nie spełnia wymogów”, wylicza spadek o 309 pojazdów (59%) w wariantcie I i 298 pojazdów (57%) w wariantcie II.

Projekt przyjmuję rozwiązanie, które niesie skutek dystrybucyjny, nie środowiskowy. Strefa Czystego Transportu to „segregacja” mieszkańców i użytkowników miasta przez katalog wyłączeń. Opracowanie pokazuje, że główną liczbę wjazdów stanowią mieszkańcy Szczecina spoza obszaru SCT, a więc grupa najbardziej narażona na ograniczenia i koszty dostosowania. Efekt netto to przewidywalny konflikt „centrum vs reszta miasta”: dostęp zależy od adresu (SCT), statusu podatkowego (PIT), oraz zdolności do ponoszenia opłat (abonament SPP).

Przerzucenie kosztów i kompetencji kontroli emisyjności z poziomu krajowego na samorząd tym samym dublowanie funkcji administracji państwa. To jest realny transfer kosztów (sprzęt, IT, utrzymanie, obsługa administracyjna, spory) na miasto, mimo że logika „kto jest emisyjny” powinna wynikać z ogólnokrajowych standardów dopuszczenia do ruchu (badania techniczne, rejestracja, kompletność CEPiK). Opracowanie samo wskazuje, że kompletność CEPiK jest niewystarczająca dla norm Euro i to podważa „automatyczność” kwalifikacji.

SCT będzie traktowana jako narzędzie formalno-finansowe, a nie jako precyzyjnie policzona interwencja w poprawę jakości powietrza. Uzasadnienie projektu w Szczecinie eksponuje komponent „punktów” w konkursach FENiKS. Szczecin w porównaniu do miast z SCT jak

Warszawa czy Kraków według danych historycznych Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska, ma o wiele niższe indeksy pyłów czy tlenków azotu. Biorąc to pod uwagę ew. realny wpływ strefy w polepszenie „czystości” powietrza będzie wątpliwy.

- 28) *Sprzeciw wobec zakazu wjazdu dla mieszkańców ul. Grodzka/Stare Miasto z autami starszymi niż 2005 r. Szanowni Państwo jako mieszkaniec ul. Grodzkiej w Szczecinie, posiadacz zarejestrowanego lokalnie auta benzynowego z 2001 r. (norma Euro 3*/4, w dobrym stanie technicznym), wnoszę o: 1. Wyłączenie mieszkańców Szczecina/Starego Miasta z zakazu SCT – prawo do wjazdu pod własny dom bez ograniczeń (jak w Krakowie/Warszawie). 2. Podwyższenie progów rocznikowych do 2000 r. dla benzyniaków lub obowiązkowe badanie spalin zamiast sztywnego kryterium daty. 3. Kartę dostępu dla mieszkańców strefy. Projekt dyskryminuje szczecinian z autami użytkowymi lokalnie, zmuszając do parkowania daleko od domu w zimie. Proszę o uwzględnienie w uchwale. Projekt uniemożliwia dojazd pod dom szczecinianom z autami użytkowymi lokalnie.*
- 29) *Jestem ABSOLUTNIE przeciwko powstaniu SCT w Szczecinie SCT nie ma nic do ekologii, poza tym stare auta które miały by zakaz wjazdu do tej strefy to tylko ułamek wszystkich aut. Jakiś czas temu wprowadzono Śródmiejską SPP która nic nie zmieniła a mieszkańcy muszą więcej płacić 2. Wprowadzenie zakazu wjazdu dla osób spoza Szczecina Jedynym sposobem na ograniczenie ruchu aut w tym obszarze jest ustanowienie zakazu wjazdu dla pojazdów spoza Szczecina. Nie mieszkam na Starym Mieście, ale na mojej ulicy w środku dnia, połowa aut ma tablice rejestracyjne inne niż ZS. Należy wprowadzić ograniczenia w poruszaniu się obcych aut to spowoduje, że do tej strefy będą wjeżdżać tylko mieszkańcy.*

4. WNIOSKI I PODSUMOWANIE

Konsultacje przeprowadzone zostały w związku z planowanym utworzeniem Strefy Czystego Transportu w Szczecinie. Przed rozpoczęciem konsultacji, a także w trakcie ich trwania mieszkańcy na stronie internetowej https://konsultuj.szczecin.pl/chapter_116356.asp mogli zapoznać się z analizą „Strefa Czystego Transportu w Szczecinie” na bazie, której powstał projekt uchwały, mapą z proponowanymi granicami SCT i wymaganiami dla pojazdów, które są zwolnione od zakazu wjazdu do strefy.

Przez cały okres trwania konsultacji poprzez formularze online były zbierane opinie, uwagi oraz propozycje zmian do projektu uchwały o SCT. Ponadto odbyły się 2 otwarte spotkania konsultacyjne z mieszkańcami, podczas których przedstawiono prezentacje dotyczące opracowania „Strefa Czystego Transportu w Szczecinie” oraz założeń projektu uchwały.

W spotkaniach otwartych uczestniczyła grupa około 30 osób i miały one emocjonalny charakter. W trakcie dyskusji wyrażano krytyczne opinie na temat projektu uchwały, co często uniemożliwiało merytoryczne prowadzenie debaty. Zgłoszone w trakcie konsultacji uwagi i opinie oraz propozycje podsumowane zostały w raporcie i uporządkowane wokół kilku pojawiających się wybranych, kluczowych zagadnień.

1. Społeczny wymiar utworzenia Strefy Czystego Transportu - w przedstawionych opiniach dominuje sprzeciw wobec projektu wprowadzenia Strefy Czystego Transportu, wskazujący na jej potencjalne

negatywne skutki społeczne i gospodarcze. W opinii przeciwników SCT projekt ten prowadzi do dyskryminacji osób o niższych dochodach i stwarza ryzyko wykluczenia społecznego i ekonomicznego. Podnoszono argumenty, że wysokie koszty dostosowania się do nowych regulacji, w szczególności konieczność zakupu nowszego pojazdu spełniającego określone normy emisji, pozostają poza zasięgiem wielu grup społecznych. Dla tych osób SCT może oznaczać realną utratę mobilności i ograniczenie dostępu do pracy, edukacji oraz usług publicznych. Taki mechanizm oceniany jest, jako sprzeczny z zasadą sprawiedliwości społecznej i równego traktowania obywateli. Wielokrotnie podnoszony jest także zarzut naruszenia konstytucyjnych zasad równości i wolności poruszania się. Wprowadzenie SCT w oparciu o kryterium rocznika pojazdu uznawane jest za arbitralne i niesprawiedliwe, ponieważ nie uwzględnia faktycznego poziomu emisji ani stanu technicznego pojazdu. Pojawiają się również głosy, że zamiast wprowadzania zakazów i przymusu, władze miasta powinny skupić się na realnym usprawnieniu i promowaniu komunikacji miejskiej oraz rozwiązaniach zachęcających mieszkańców do dobrowolnej zmiany nawyków transportowych. W trakcie konsultacji społecznych zgłoszono także obawy dotyczące negatywnych skutków wprowadzenia Strefy Czystego Transportu dla przedsiębiorców oraz lokalnej gospodarki.

2. Obszar Strefy Czystego Transportu oraz jej efekt środowiskowy – zdecydowana większość opinii zarówno uczestników spotkań jak i opinii zawartych w przesłanych formularzach kwestionowała zasadność utworzenia SCT w Szczecinie. Pojawiały się opinie, że wyznaczony obszar jest zbyt mały i eliminacja zanieczyszczeń pochodzących z transportu samochodowego w tym rejonie nie wpłynie realnie na poprawę, jakości powietrza w mieście, które i tak nie przekracza norm, nakładających na miasto obowiązek utworzenia Strefy Czystego Transportu. Wśród pozytywnych głosów ankietowanych popierających utworzenie SCT na tym obszarze, pojawiły się głosy z postulatami jej poszerzenia i objęcia swoim zasięgiem bardziej zanieczyszczonych rejonów miasta np. całego śródmieścia.

3. Regulacje dotyczące SCT - w trakcie konsultacji społecznych zgłoszono liczne obawy dotyczące ulg i wyłączeń dla mieszkańców. Znaczna część zgłoszonych uwag dotyczyła kryteriów uprawniających do bezpłatnego wjazdu do strefy. Wnioskodawcy wskazywali na potrzebę zapewnienia równego traktowania wszystkich mieszkańców Szczecina. Istotna część uwag dotyczyła konieczności modyfikacji zapisów dotyczących kryteriów dopuszczalnych norm emisji spalin na mniej restrykcyjne oraz podwyższenia progów rocznikowych (np. do 2000 r. dla pojazdów benzynowych) oraz uwzględnienia w zwolnieniach pojazdów LPG.

Wyrażone w formularzach konsultacyjnych opinie umożliwiły lepsze zrozumienie obaw mieszkańców oraz identyfikację obszarów, które wymagają zmian. Burzliwy przebieg spotkań świadczy o dużym poziomie emocji związanych z przedstawionym projektem. Wszystkie formularze zostały wnikliwie przeanalizowane i część postulatów zostanie uwzględniona w projekcie uchwały o utworzeniu SCT.