

Protokół Nr LIX/2024

sesji Rady Miejskiej w Stargardzie

odbytej w dniu 30 stycznia 2024 roku

Radni zebrali się w sali Ratusza, Rynek Staromiejski 1 w Stargardzie, w godzinach od 9.00 do 11.30.

1. Sprawy regulaminowe:

a) otwarcie obrad sesji i stwierdzenie quorum,

Przewodniczący Rady Miejskiej Michał Bryła dokonał otwarcia sesji, stwierdzając: **Wysoka Rado! Otwieram LIX sesję Rady Miejskiej w Stargardzie w dniu 30 stycznia 2024 roku.**

Na podstawie listy obecności stanowiącej **załącznik nr 1** do protokołu Przewodniczący Rady stwierdził, że na stan 23 radnych obecnych jest 23 radnych, a więc odpowiednia liczba do prowadzenia prawomocnych obrad.

Przewodniczący Rady Miejskiej Michał Bryła przywitał wszystkich na obradach sesji Rady Miejskiej, a w szczególności:

- Pana Rafała Zająca - Prezydenta Miasta,
- Panią Ewę Sowę -Zastępcę Prezydenta Miasta,
- Pana Piotra Mynca - Zastępcę Prezydenta Miasta,
- Panią Emilię Reszkę -Skarbnika Miasta,
- Pana Zdzisława Rygla -Sekretarza Miasta,
- Pana Romana Walaszkowskiego - Dyrektora Biura Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego,
- Pana Adriana Barchańskiego z firmy LPW Spółka z o. o. z Katowic -do pkt 3 porządku obrad,
- Panią Monikę Kaszczyszyn-Skibę -Radcę Prawnego Urzędu Miejskiego,
- dyrektorów wydziałów i biur Urzędu Miejskiego,
- wszystkich, którzy oglądają transmisję sesji Rady Miejskiej.

Przewodniczący Rady powiedział, że radni przed sesją otrzymali porządek obrad sesji wraz z projektami uchwał.

Porządek obrad stanowi **załącznik nr 2** do protokołu.

Przewodniczący Rady poinformował, że na podstawie art. 20 ust. 1a ustawy o samorządzie gminnym rada może wprowadzić zmiany w porządku obrad bezwzględną większością głosów ustawowego składu rady.

Natomiast § 50 ust. 3 Statutu Miasta Stargardu uprawnia każdego radnego, klub radnych oraz Prezydenta Miasta do wystąpienia z wnioskiem o zmianę porządku obrad.

Rada Miejska przystąpiła do realizacji dziennego porządku obrad LIX sesji Rady Miejskiej w dniu 30 stycznia 2024 roku.

b) przyjęcie protokołu z poprzedniej sesji.

Protokół LVIII sesji Rady Miejskiej w Stargardzie z dnia 19 grudnia 2023 roku wyłożony był do wglądu radnych. Uwag nie zgłoszono.

Radni pytań, uwag nie zgłosili, wobec czego Przewodniczący Rady przystąpił do głosowania nad przyjęciem protokołu LVIII sesji Rady Miejskiej w Stargardzie z dnia 19 grudnia 2023 roku, bez jego odczytywania.

W wyniku głosowania, Rada jednogłośnie przy 23 głosach za przyjęła **protokół LVIII sesji Rady Miejskiej w Stargardzie z 19 grudnia 2023 roku.**

2. Sprawozdanie Prezydenta Miasta z pracy między sesjami.

Przewodniczący Rady Miejskiej Michał Bryła powiedział, że zgodnie ze Statutem Miasta Stargardu Prezydent Miasta przedłożył radnym w formie pisemnej sprawozdanie z pracy między sesjami za okres od 15 grudnia 2023 roku do 25 stycznia 2024 roku.

Sprawozdanie stanowi **załącznik nr 3** do protokołu.

Wiceprzewodniczący Rady Miejskiej Zdzisław Wilk zapytał odnośnie 27 punktu wydanych zarządzeń w sprawie zatwierdzenia protokołu postępowania o udzielenie zamówienia publicznego w trybie wolnej ręki na zarządzanie Zintegrowanym Centrum Przesiadkowym oraz parkingu Park and Ride w Stargardzie na lata 2024-2027, jakie obowiązki będą nałożone na osobę, która będzie zarządzać tym parkingiem i jakie koszty poniesie Gmina-Miasto Stargard.

Prezydent Miasta Rafał Zając powiedział, że chodzi tutaj o obydwa obiekty wybudowane kilka lat temu. Zintegrowane Centrum Przesiadkowe oraz Park and Ride dopiero co oddano do użytku. Podjęta została decyzja kierunkowa, że zarządzający nie będzie wyłaniany w trybie konkurencyjnym. Korzystając z trybu in house, uregulowanego również w ustawie o transporcie zbiorowym, zadanie to powierzone zostanie własnej spółce komunalnej, czyli Miejskiemu Przedsiębiorstwu Komunikacji. Ze względu na to, że ZCP to wyraźnie udowodniło, że MPK będzie patrzeć dużo szerzej na funkcjonalność tego obiektu, niż tylko z perspektywy utrzymania czystości i porządku. Kwoty są około 400 tysięcy złotych w przypadku każdego z tych obiektów. Jeśli chodzi o koszty, które są konieczne do pokrycia, to jest koszt oświetlenia, bo to są bardzo duże place, więc ciągną za sobą koszty oświetlenia. W obydwu obiektach są obiekty kubaturowe, które trzeba ogrzać, zapłacić za wodę, ścieki, bo one są publicznie dostępne. Obiekty powinny być fizycznie chronione, więc również ta osobowa ochrona, która w tych obiektach funkcjonuje, jest opłacona oraz utrzymanie czystości na całych obiektach, to są główne elementy kosztotwórcze dla tych dwóch publicznych ośrodków, których głównym celem jest doprowadzenie do prymatu transportu zbiorowego nad transportem osobistym.

Radni więcej pytań, uwag nie zgłosili, wobec czego Przewodniczący Rady zgodnie z § 8 ust. 3 Statutu Miasta Stargardu przystąpił do głosowania Sprawozdania z pracy Prezydenta Miasta za okres od 15 grudnia 2023 roku do 25 stycznia 2024 roku.

W wyniku głosowania Rada jednogłośnie przy 23 głosach za przyjęła Sprawozdanie z pracy Prezydenta Miasta za okres od 15 grudnia 2023 roku do 25 stycznia 2024 roku.

3. Rozpatrzenie projektu uchwały w sprawie przyjęcia Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego do 2030 roku (z perspektywą do 2040 roku).

Projekt uchwały stanowi **załącznik nr 4** do protokołu.

Zastępca Prezydenta Miasta Piotr Mync powiedział, że w 2023 roku Komisja Europejska wydała zalecenie, w myśl którego regulowane są kwestie wsparcia na rzecz zrównoważonej mobilności miejskiej. Jednym z wymogów jest, aby wszystkie miasta w województwie oraz wszystkie tereny, obszary funkcjonalne tych miast miały opracowane plany zrównoważonej mobilności miejskiej. Jest to dokument strategiczno-operacyjny, w którym rozważone są wszystkie aspekty związane z transportem od planowania przestrzennego, przez ochronę środowiska i politykę społeczno-gospodarczą, po samo bezpieczeństwo ruchu. Ten dokument jest niezbędny przy zabieganiu o wsparcie finansowe dla systemu transportu zbiorowego.

Przewodniczący Komisji Budżetu, Gospodarki i Rozwoju Czesław Kwiatkowski powiedział, że Komisja jednogłośnie przy 4 głosach za pozytywnie zaopiniowała projekt uchwały.

Przewodniczący Rady Miejskiej Michał Bryła zaprosił do mównicy Dyrektora Biura Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego Romana Walaszkowskiego.

Klauzula zgody stanowi **załącznik nr 5** do protokołu.

Dyrektor Biura Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego Roman Walaszkowski powiedział, że Stowarzyszenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, którego miasto Stargard jest członkiem od samego początku. Od roku 2005 Prezydent Miasta Stargard Rafał Zając jest Wiceprzewodniczącym Zarządu, natomiast Przewodniczącym jest Prezydent Miasta Szczecina Piotr Krzystek. Jest to najstarsze stowarzyszenie samorządowe w Polsce, istniejące od 2005 roku, czyli od momentu, kiedy jeszcze nie było żadnych zachęt, żadnych pieniędzy na współpracę samorządów. Wtedy samorządowcy w regionie doszli do porozumienia, że zadania są takie same, więc dlaczego nie rozmawiać o nich razem i nie próbować ich realizować wspólnie. Będzie łatwiej, taniej, szybciej i dlatego powstało Stowarzyszenie. Początkowo było 9 członków, dzisiaj jest 15 członków, 13 gmin, powiat policki i województwo zachodniopomorskie. Jest to jedyne stowarzyszenie w skali kraju, do którego należy marszałek. Ułatwia to współpracę, ułatwia również zarządzanie tymi pieniędzmi, które przychodzą z Unii Europejskiej. Głównym obszarem, którym samorządowcy w ramach stowarzyszenia zajmują się, to jest ten obszar mobilności, ponieważ on dotyczy wszystkich. Jednym z kluczowych projektów, to jest projekt budowy Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej. Projekt uzyskał już akceptację Komisji Europejskiej na drugą fazę, czyli PKP PLK dokończy swoją część do końca 2025 roku i wtedy w pełnym zakresie SKM-ka będzie funkcjonować, łącznie z linią do Polic i przejazdem przez miasto, co jest takie kluczowe dla wszystkich mieszkańców regionu, którzy do Szczecina przybywają, dojeżdżają, korzystają z transportu. W ramach stowarzyszenia opracowywana jest strategia dla całego obszaru. Dzisiaj przedstawiony zostanie SOM w skrócie nazywany. Jest to plan zrównoważonej mobilności miejskiej, dokument kierunkowy, strategiczny, który określa, jakie działania

samorządy powinny podejmować, żeby ten region był dobrze skomunikowany. Dokument niezbędny, żeby w ogóle sięgnąć po pieniądze na mobilność.

Klauzula zgody stanowi **załącznik nr 6** do protokołu.

Projektant z firmy LPW Spółka z o. o. z Katowic Adrian Barchański powiedział, że sam dokument został opracowany w trzech etapach. W pierwszym etapie przygotowana została diagnoza systemu transportowego w obszarze, następnie wstępny projekt, a dzisiaj przedstawiony zostanie przed przygotowany projekt tego dokumentu, który na każdym etapie był konsultowany. Gminy zgłaszały swoje uwagi, propozycje radnych też były uwzględniane. Projekt był też konsultowany z samymi mieszkańcami, były realizowane konsultacje społeczne. Zrównoważona mobilność to mobilność, która przeciwdziała wykluczeniu komunikacyjnemu, która rozwiązuje problem białych plam na sieci transportowej, która wszystkim mieszkańcom, wszystkim użytkownikom systemu transportowego, wszystkim osobom, a również wszystkim firmom zapewnia równe, sprawiedliwe, możliwe szanse w przemieszczaniu się. Przeciwdziała wykluczeniu, przeciwdziała dyskryminacji, zapewnia swobodę wyboru środka transportu, tak, aby każda osoba mogła swobodnie wybierać, najatrakcyjniejszą dla niej formę przemieszczania w taki sposób, która nie ogranicza swobody wyboru innych mieszkańców oraz nie ogranicza tego wyboru w przyszłości. Czyli jakby w sposób naturalny kierunkiem działań jest zmniejszenie naszego uzależnienia od samochodu osobowego. Plan zrównoważonej mobilności, to jest strategia rozwoju systemu transportowego w zgodzie z tą koncepcją zrównoważonej mobilności i takie zostało przedstawione na slajdzie. Przyjęliśmy taką koncepcję hierarchiczną postępowania. Nadrzędnym kierunkiem działań jest postępowanie na rzecz poprawy jakości życia mieszkańców miasta. Plan zakłada kształtowanie systemu transportowego w sposób racjonalny, sprawiedliwy, równy dla wszystkich mieszkańców, który pozwala sprawnie, bezpiecznie poruszać się różnymi środkami transportu i zmniejsza obciążenie oddziaływania systemu transportowego na środowisko. Zdefiniowane zostały cztery cele operacyjne. Pierwszy cel jest takim filarem, który proponuje się wprowadzić tylko raz, czyli opracować zintegrowany system transportowy, system metropolitalny, którego osią rozwoju będzie system transportu publicznego, transport kolejowy, a pozostałe systemy transportu mają pełnić funkcję dodatkową, usługową. Przede wszystkim transport autobusowy, tutaj proponuje się rozwój węzłów przesiadkowych, opracowanie spójnej sieci transportu publicznego. Wszystkie proponowane działania zorientowane są na optymalizację korzystnych efektów funkcjonowania systemu transportowego, poprzez minimalizację nakładów a maksymalizację wykorzystania tych dostępnych zasobów, którymi miasto dysponuje. Sam dokument ma charakter jednolity w skali całego SOM-u. Jest on dostosowany do potrzeb i możliwości poszczególnych gmin. Działania koncentrują się na źródłach, celach podróży poza transportowych, potrzebach mieszkańców, realizowanych aktywnościach i w rezultacie wdrożenia tych działań, aby zmniejszyć długość i liczbę przejazdów, które mieszkańcy muszą realizować w dotarciu do celów podróży. Plan tworzy koncepcję 15 minutowych miast bliskich odległości, tak aby zminimalizować tę uciążliwość przemieszczania się, żeby w możliwie bliskim dystansie można było osiągnąć jak najwięcej źródeł, celów podróży. W kontekście miasta Stargardu proponuje się przede wszystkim utrzymanie tej pozytywnej cechy, czyli już dużej gęstości zabudowy, dużej gęstości zaludnienia. Proponuje się wykorzystanie tych pozytywnych cech do dostosowania, optymalizacji funkcjonowania systemu transportu całościowego, a przede wszystkim transportu publicznego. Działania służą przekształceniu zbioru gmin zrzeszonego w SOM w jednolity, spójny, zintegrowany

obszar funkcjonalny, jednorodny z punktu widzenia użytkowników systemu transportowego. Przyjęcie tego dokumentu wiąże się z koniecznością działania zgodnie z zapisami tego dokumentu, czyli zgodnie przedstawioną koncepcją zrównoważonej mobilności, ale sam dokument ma charakter strategiczny, który wyznacza tylko ogólnie kierunki działań, wskazuje na logikę postępowania. Natomiast przyjęcie tego dokumentu w żaden sposób nie ogranicza praw samorządów do samodzielnego decydowania o kształcie i rozwoju systemu transportowego nie przekazuje z urzędu żadnych praw do jednostek nadrzędnych oraz nie narzuca żadnych konkretnych rozwiązań. Wręcz przeciwnie, dokument został tak sformułowany, że on wskazuje na konieczność konsultacji, współpracy między gminami, szukania porozumień, tak, aby uwzględnić potrzeby i możliwości wszystkich użytkowników. Działania prowadzone są w sposób skoordynowany nie tylko na system transportowy, ale w dużej mierze również na zagospodarowanie przestrzenne. Na powstrzymanie niekontrolowanej supurbanizacji, na zrównoważonym kształtowaniu zagospodarowania przestrzennego, tak, aby rezerwować przestrzeń na przyszłość, planować, jak nowo rozwijające się osiedla, rozrastające się miasto, obsługiwać systemem transportowym. Jak kształtować linię transportu publicznego, żeby już dzisiaj wybiegać w przyszłość, podejmować odpowiednie działania, aby kształtować ten system zgodnie z tą koncepcją Transit Orient Development, czyli skoordynowanego dostosowania systemu transportowego do sieci osadniczej, budowy węzłów przesiadkowych i integracji różnych podsystemów, tak, aby mieszkańcy mieli bardzo łatwy dostęp do transportu publicznego. Same działania w sposób naturalny dążą do centralizacji i integracji działań na poziomie całego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego. Proponuje się odejście od dotychczasowego, nieskoordynowanego rozwoju, nieskoordynowanych inwestycji realizowanych przez poszczególne gminy na rzecz inwestycji zorientowanych celowo na rozwiązanie konkretnych problemów transportowych mieszkańców poszczególnych gmin, czy obszaru jako całości. W taki sposób, aby najpierw wypracować spójną w skali całego SOM-u koncepcję rozwoju systemu transportowego, a później, aby był on sukcesywnie przez poszczególne gminy realizowany tak, aby dostosować do potrzeb poszczególnych mieszkańców. Czyli inwestycje powinny wykraczać poza granice administracyjne poszczególnych gmin. Atrakcyjny transport zbiorowy proponuje się osiągnąć przez rozbudowę sieci transportu publicznego, przez optymalizację zasobów, koordynację rozkładów jazdy, zapewnienie atrakcyjnej siatki połączeń, dostosowanej do potrzeb tak, aby skracać czas podróży poprzez synchronizację rozkładów jazdy, poprzez poprawę parametrów, systemy informatyczne, które usprawniają podejmowanie decyzji, planowanie podróży. To poprawa standardów, parametrów funkcjonowania transportu publicznego, ale również to działania w zakresie mobilności aktywnej, czyli opracowanie spójnej sieci dróg rowerowych, sieci chodników, poprawa jej parametrów opracowania jednolitych standardów wyposażenia, które mają być dostosowane do potrzeb mieszkańców, aby były bezpieczne, atrakcyjne do przemieszczania się. To bezpieczny obszar metropolitalny. To jest szeroki zbiór działań, w którym proponuje się takie skoordynowane działania na poziomie całego SOM-u w zakresie przede wszystkim monitoringu, diagnozy, poziomu stanu bezpieczeństwa i później podejmowania działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa. Czyli identyfikacja miejsc niebezpiecznych, poprawa miejsc niebezpiecznych, przebudowa tych miejsc poprzez środki uspokojenia ruchu, poprzez obszary zazieleniania ulic, poprzez stworzenie obszarów bardziej atrakcyjnych dla mieszkańców, poprzez przywrócenie pierwotnych funkcji ulicom. Środki będzie tutaj można pozyskać, chociażby na promocję,

zrównoważonej mobilności, właściwych zachowań, alternatywnych form przemieszczania. W obszarze edukacja i partycypacja społeczna proponuje się zwiększyć udział mieszkańców w podejmowaniu decyzji w zakresie rozwoju systemu transportowego, tak, aby oni też mogli zgłaszać swoje udziały i swoje uwagi na bieżąco, żeby czuli się częścią tej społeczności i mogli się też zaangażować w ten projekt. Z drugiej strony też akcje na rzecz zrównoważonej mobilności, które zachęcą ludzi do rezygnacji z podróży samochodem osobowym, żeby poprawić warunki życia w mieście. Jeżeli zrezygnowalibyśmy choć minimalnym stopniu z samochodu osobowego, to korzystnie wpłynie na funkcjonowanie całego systemu transportowego. Poprawia się warunki życia w śródmieściach, zmniejsza się uzależnienie od parkingów, od zatłoczenia, korków, z którymi wszyscy się mierzymy. Poprawi się estetyka przestrzeni miejskich oraz przemieszczanie się po obszarach śródmieść. Przyjęcie tego dokumentu pozostaje również zgodne z nowelizacją ustawy o zagospodarowaniu przestrzennym. W dokumencie proponuje się współdziałanie gmin na rzecz wypracowania spójnej, jednolitej strategii rozwoju i zagospodarowania przestrzennego. Przyjęcie jednolitej polityki przestrzennej, która przede wszystkim ma na celu uporządkowanie struktury przestrzennej, zapanowanie nad niekontrolowaną suburbanizacją i kształtowanie rozwoju poprzez zwiększenie gęstości zabudowy, poprzez skoordynowanie tej zabudowy i skoordynowanie jej z rozwojem systemu transportowego. Proponuje się też zwiększenie udziału zielonego transportu intermodalnego. W zakresie transportu niskoemisyjnego proponuje się działanie w trzech obszarach. Po pierwsze pozyskanie środków na dofinansowanie na wymianę taboru w transporcie miejskim na transport nisko lub zeroemisyjny, w zależności od potrzeb poszczególnych linii poszczególnych środków transportu. Z drugiej strony proponuje się również zwiększenie udziału pojazdów transportem z napędem alternatywnym jako środków transportu indywidualnego poprzez wsparcie, preferencyjne stawki w zakresie korzystania z sieci miejskiej. Ostatnim działaniem jest również zwiększenie pojazdów z napędem alternatywnym w logistyce miejskiej w obsłudze ostatniej mili, tak aby tutaj też w zakresie transportu towarów te działania postępowały. To są tylko wybrane przykłady, które pozwolą wykorzystać już istniejący system poprzez rozszerzenie go na obszar całego SOM-u, a następnie skoordynowany rozwój.

Przewodniczący Rady Miejskiej Michał Bryła otworzył dyskusję.

Radny Czesław Kwiatkowski powiedział, że skoro taki program dzisiaj ma być przyjęty, to należy się głęboko zastanowić, czy jesteśmy w stanie zrealizować te zadania. Dopóki wewnętrznie się nie przekonamy i nie przekonamy naszych współmieszkańców, że taki program jest programem właściwym, dobrym i trzeba go realizować, To tak długo będzie poważny problem w jego wdrażaniu.

Projektant z firmy LPW Spółka z o. o. z Katowic Adrian Barchański powiedział, że przykład idzie z góry. Zawsze przyjeżdża i poruszam się po mieście transportem publicznym, a już kilka razy tutaj był. Funkcjonuje on całkiem sprawnie i nic nie stoi na przeszkodzie, żeby dalej go tutaj rozwijać. Jak przekonać ludzi. Przede wszystkim w pierwszej kolejności rozwijać podaż. Najpierw trzeba zapewnić użytkownikom alternatywną, atrakcyjną ofertę transportu publicznego, atrakcyjne drogi rowerowe. Jeśli ta oferta prostu będzie atrakcyjna, to ludzie sami na ten system transportu się przesiadą. Tutaj dobrym przykładem jest Warszawa, gdzie kolej miejska, którą tutaj podobną chcemy rozwijać w tym obszarze, jest wypełniona praktycznie do granic możliwości. Pociągi w tamtym obszarze kursują co 5, 10 minut i wszystkie z nich są

pełne, bo wszyscy chcą z tego systemu atrakcyjnego skorzystać. Nadrzędnym kryterium jest poprawa jakości życia i dostosowanie systemu transportowego do potrzeb i możliwości. To wszystko z dnia na dzień się nie stanie. Przede wszystkim trzeba poprawiać ofertę przewozową. Należy najpierw umożliwić mieszkańcom alternatywne formy przemieszczania, atrakcyjny system. Potem ograniczenie tych niekorzystnych wzorców, ale też nie ich całkowite zabronienie, tylko działanie w sposób racjonalny. W pewnym stopniu jest koncentracja na ograniczeniu udziału tego transportu samochodowego, ponieważ on jest współcześnie przeszacowany. Za bardzo polega się na tym transporcie samochodowym. Jeżeli zapomina się o rozwinięciu pozostałych podsystemów, to jakby automatycznie zmusza się ludzi do uzależnienia od samochodu. Jak nie ma oferty transportu publicznego, a ludzie muszą dotrzeć do pracy, do innych miejsc aktywności, no to oczywiście samochód wybiorą. Rozwój transportu intermodalnego, czyli z podziałem środków transportu. Można wsiąść do pierwszego lepszego autobusu, przesiąść się na kolej, na jednym bilecie na cały dzień. Nie trzeba się martwić o bilet, o to, czy można tym pociągiem jechać, czy innym. Można przesiąść się na rower miejski, czy hulajnogę elektryczną, czy jakiś carsharing. Te działania można dynamicznie dostosowywać się do poszczególnych potrzeb. Jeżeli zmniejszy się uzależnienie od samochodu osobowego, zmniejszy liczbę tych samochodów, to też w Śródmieściu będzie się żyło lepiej, będzie mniejszy hałas, mniejsze zatłoczenie, łatwiej się będzie przemieszczać. Może jakieś ulice, będzie można przekształcić na deptaki dla pieszych. Jakaś lokalna gastronomia może na tych ulicach będzie się rozwijać. Też problem korków zostanie rozładowany. Także jest to kompleksowe działanie w różnych obszarach.

Radny Grzegorz Rybaczuk zapytał, jaki jest poziom zaawansowania całej infrastruktury SKM-ki w miastach Szczecin, Stargard, Goleniów, Gryfice. Kiedy wystartuje cała SKM-ka.

Prezydent Miasta Rafał Zając powiedział, że interesy w samym Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym różne się ścierają. Swoje obowiązki odnośnie obowiązków w zakresie obsługi regionu w przewozach kolejowych ma również Marszałek. Są to również interesy ekonomiczne, czy budżetowe. Miasto w żadnym momencie nie wycofało się z deklarowanego finansowania Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej. Efekt Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej będzie osiągnięty po uruchomieniu przystanków dzielnicowych w Szczecinie, które jeszcze są w budowie. Po zakończeniu projektu SKM-ki miasto Stargard ze wszystkich swoich zobowiązań się wywiąże. Jednocześnie miasto będzie oczekiwało, że wszystkie deklaracje, które były podstawą do budowania projektu Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej, również w sensie traktu komunikacyjnego, po drugiej stronie też zostaną spełnione.

Dyrektor Biura Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego Roman Walaszkowski powiedział, że budowa SKM-ki trwa. Opóźnienia głównie są na części kolejowej. To jest projekt partnerski, projekt pionierski w skali kraju, gdzie jest dziesięciu partnerów. To wyzwanie jest ogromne, ale udaje się je realizować. Na początku została podpisana umowa partnerstwa samorządy plus PKP PLK, również Marszałek jest partnerem w tym projekcie, zapewnia tabor. Marszałek już wywiązał się ze swojego zadania tabor został zakupiony. Samorządy realizują te inwestycje około przystankowe. Jedyny projekt w kraju, gdzie tak kompleksowo podchodzi się do mobilności w obszarze. SKM-ka ma być kręgosłupem transportu, a pozostały transport ma zostać przeorganizowany bardziej jako linie dowozowe do tych węzłów przystankowych. Rekomendacje odnośnie integracji organizacyjnej były takie, żeby powołać jeden

podmiot, który będzie zarządzał transportem metropolitalnym. Na dzień dzisiejszy stanowisko jest takie, że współdziałanie będzie się odbywać na zasadzie podpisywanych porozumień. Te porozumienia funkcjonują. Funkcjonują już pomiędzy miastem Szczecin a gminami sąsiednimi, gdzie miasto Szczecin jest organizatorem transportu dla sąsiednich gmin. Również takie porozumienie odnośnie tych przewozów zostanie podpisane z Marszałkiem, który odpowiada za przewozy kolejowe w regionie. W tej umowie partnerstwa, zostały również określone w roku 2017, ile i który samorząd będzie dopłacał do przewozów po uruchomieniu. Projekt zakładał, że po uruchomieniu wszystkich czterech linii w kierunku Goleniowa, Stargardu, Gryfina, które w tej chwili już są na końcówce, do połowy roku wszystkie przystanki powinny zostać już uruchomione. Już w marcu powinien ruszyć przystanek w Goleniowie przy goleniowskim parku przemysłowym. W 2017 roku został określony ten podział, ile kto będzie dopłacał, ale w roku 2017 jeden pociągokilometr kosztował 14,60 zł, dzisiaj kosztuje 28,70 zł. Sto procent wzrostu. Więc również te dopłaty się zmieniają i w tej chwili od nowa trwa analiza, ile pociągów jakich, na których liniach, żeby dostosować tą siatkę połączeń, ilość pociągów do potrzeb mieszkańców. W tej chwili pociągi tylko dojeżdżają do Szczecina Głównego, nie dalej, a Szczecin Główny nie jest kluczowym węzłem w mieście. Dopiero SKM-ka ruszy i będzie to ten właściwy efekt w momencie, kiedy zostanie oddana linia od Szczecina Głównego do Polic. Niebuszewo ma być tym przystankiem głównym, węzłowym, również pociągi ze Stargardu będą jeździły do Niebuszewa bezpośrednio. Najprawdopodobniej część z nich będzie jeździła prosto do Polic. Jest to jeszcze kwestia ustaleń. Według założeń z końcem 2025 roku ma być zakończony proces inwestycyjny. W tej chwili PKP PLK podpisało ugodę z firmą wykonawczą Trakcja, w której jest zapis, że certyfikacja nastąpi do czerwca 2026 roku. Czyli można mówić na dzisiaj, że to będzie czerwiec 2026 roku, kiedy w pełnym zakresie zostanie uruchomiona SKM-ka.

Radna Monika Kieliszak zapytała, jak przebiegały konsultacje z mieszkańcami Stargardu, kiedy i w jakiej formie były przeprowadzone. Kolejne zapytanie dotyczyło komunikacji lotniczej. Jak to ma być rozwijane, czy będzie w ogóle rozwijana ta komunikacja po Polsce. Następne zapytanie dotyczyło separacji ruchu towarowego od pasażerskiego na kolei. Czy jest to w tych inwestycjach kolejowych, które już są realizowane, czy są w przyszłości zaplanowane.

Projektant z firmy LPW Spółka z o. o. z Katowic Adrian Barchański powiedział, że konsultacje społeczne były realizowane w trzech etapach. Po pierwszym etapie, po diagnozie systemu transportu systemu transportowego, po wstępnym projekcie i na koniec cały, gotowy plan był konsultowany. Prowadzona była kampania reklamowa, kampania informacyjna na obszarze całego SOM-u. Dostępna była strona internetowa dla mieszkańców, gdzie mogli się zapoznać z całym dokumentem w tych poszczególnych etapach. Każdy mieszkaniec mógł drogą mailową zgłosić swoje zapytania, swoje uwagi do tego dokumentu. Było to przez Stowarzyszenie zbierane i do każdej z tych uwag się odnosiło. Odnośnie transportu lotniczego, to sam dokument koncentruje się na problematyce przemieszczania wewnątrz tego obszaru, ponieważ tutaj obowiązuje ta jurysdykcja SOM-u, czyli tych gmin, które wchodzi i chodzi o to, żeby przemieszczać się wewnątrz tego obszaru. Kwestia transportu lotniczego, to jest przede wszystkim problematyka polityki transportowej na obszarze krajowym. SOM nie ma narzędzi do ingerowania funkcjonowania tego systemu, może się tylko do niego dostosować. Węzły kluczowe w skali kraju, czyli Szczecin Główny, Port Lotniczy w Goleniowie, czy porty morskie w Świnoujściu były rozpatrywane w systemie jako punkty wejścia, wyjścia. Rozwój centralnego punktu komunikacyjnego, to będzie

pewien czynnik, który wzbudzi dodatkowy ruch i ci pasażerowie będą się w tych punktach na obszarze miasta pojawiać. Będzie to dodatkowy popyt, który trzeba będzie obsłużyć. Natomiast cała koncepcja systemu transportowego tego dalekiego zasięgu, wykracza poza nasze kompetencje SOM-u. Jest to ogólna koncepcja i tutaj dalsze kierunki są kwestią otwartą. Ostatnia struktura w zakresie rozwoju transportu kolejowego, to w pierwszej kolejności likwidacja wąskich gardeł, czyli uzupełnienie kluczowych odcinków w sieci drogi kolejowej, która powoduje ograniczenie przepustowości. Transport towarowy, który też jest rozbudowany, więc proponuje się przede wszystkim zwiększenie przepustowości poprzez dodatkowe łącznice, rozbudowę układu stacyjnych, tak, aby wolniejsze pociągi mogły przepuszczać te szybsze. Jednak najważniejszym czynnikiem jest tutaj czynnik ludzki i wola porozumienia poszczególnych zarządców infrastruktury. W skali kraju współpraca układa się różnie z różnymi podmiotami. Dokument był tak sformułowany, żeby w sposób bezpieczny dostosować się do pewnych możliwych rozwiązań, czyli proponuje się współpracę. Problemem jest to, żeby dostarczyć mieszkańcom rozkład jazdy, który pozwala się sprawnie przemieszczać. To był ten cel nadrzędny i to wymaga pewnego ograniczenia, odseparowania względem transportu towarowego. Natomiast, jak to zostanie zrealizowane, to już nie jest jurysdykcja SOM-u, jako twórców dokumentu, tylko wola PLK, jako zarządcy całości infrastruktury w skali kraju.

Radna Monika Kieliszak powiedziała, że jeżeli dobrze zrozumiała, to separacja ruchu towarowego od pasażerskiego nie jest realizowana do dzisiaj, zakładana jest w dalekiej perspektywie.

Projektant z firmy LPW Spółka z o. o. z Katowic Adrian Barchański powiedział, że będzie można wszystko robić. Można jutro zabierać się do pracy, potrzebna jest tylko wola porozumienia, wola współpracy i środki finansowe. Ten dokument będzie pozwalał na uzyskanie dofinansowań już w perspektywie finansowej 2021-2027 i na pewno w dalszej perspektywie. Przyjęcie tego dokumentu strategicznego jest do roku 2040. Nie wiadomo dzisiaj też, jak będzie się ten system transportowy kształtował, jakie będzie można pozyskać dofinansowanie, jakie będą potrzeby. Także najważniejsze jest na tym etapie wypracowanie woli porozumienia, określenie zasad współpracy, zdefiniowanie wspólnych celów i później ich sukcesywnie realizowanie.

Radny Krzysztof Kozłowski powiedział, że dokument jest bardzo obszerny i dotyczy całego SOM-u, natomiast chciałby z niego wyłuskać konkretne problemy miasta. Zapytał ile kosztował ten dokument i w jakich kwotach miasto uczestniczy. Chciałby zwrócić uwagę na kwestie urbanistyczne, żeby radni mogli od mieszkańców wymagać, to jako samorząd należy stworzyć warunki. Zapytał, czy analizowane były potrzeby transportowe, nie tylko indywidualnie na przykład w kontekście potrzeby rodziny. Czy były prowadzone badania przy szkołach w kwestii potrzeby obsługi komunikacyjnej przez rodziny z dziećmi. Kolejnym problemem jest brak mobilności dla transportu zbiorowego w postaci autokaru w szkole. W dokumencie jest mowa o strefie płatnego parkowania. Zapytał, czy te rozwiązania proponowane przez Prezydenta Miasta w tej chwili muszą zostać zamienione na strefie płatnego parkowania, czy można realizować zaproponowaną politykę rotacji. Ostatnia kwestia dotyczy ustawy o elektro mobilności. Do końca przyszłego roku przy obiektach użyteczności publicznej trzeba wprowadzić stacje ładowania. Zapytał, czy to w tym dokumencie jest konkretnie zaznaczone terminowo.

Projektant z firmy LPW Spółka z o. o. z Katowic Adrian Barchański powiedział, że w kwestiach finansowych odda w głos osobie kompetentnej, natomiast odniesie się w kwestiach technicznych.

Dyrektor Wydziału Planowania i Rozwoju Arleta Majewska powiedziała, że odpowie na pytanie dotyczące kosztów tego opracowania. Dokument dostał dofinansowanie z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko w ramach działania 6.1 Rozwój publicznego transportu zbiorowego w miastach. Biuro Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego w imieniu wszystkich członków stowarzyszenia, pozyskało pieniądze. Koszty kwalifikowane projektu to 689 268,29 zł. Dofinansowanie było 85%, a wkład miasta to 27 136,43 zł.

Projektant z firmy LPW Spółka z o. o. z Katowic Adrian Barchański powiedział, że jeśli chodzi o kwestie transportowe, to najpierw powie o działaniach, które w samym dokumencie zostały zdefiniowane. Zdefiniowany został punkt, jak tworzenie parkingów typu Kiss and Ride. Są to parkingi na krótkie postoje, krótkie zatrzymania, gdzie odwozi się kogoś do pracy czy szkoły. Proponuje się również działania w zakresie zarządzania mobilnością dla obiektów, czyli takie działania, aby dla poszczególnych obiektów była analiza potrzeb przemieszczania się poszczególnych mieszkańców. To też kwestia mobilności dla obiektów w szkołach, organizacji dojazdów do szkoły. Tutaj też jest wiele rozwiązań światowych, które można proponować. Co do zakresu samego prowadzenia badań, to były prowadzone badania ilościowe i jakościowe w postaci ankiet w zakresie oceny możliwości przemieszczania się preferencji mieszkańców. Wykorzystane zostały dane i wyniki dla modeli transportowych. Dokument jest też na tyle ogólny, iż wskazuje kierunki, potrzeby na organizację takich działań, ale nic nie narzuca, że wszystko musi być. Trzeba działać racjonalnie, wszystko musi być dostosowane do potrzeb. Później poszczególne szkoły, poszczególne rady gminy, czy rady osiedli będą decydować, jak ten system ma funkcjonować. Ten dokument daje ramy do funkcjonowania i też zostało wpisane i odniesienie się do strefy płatnego parkowania. Nadrzędnym kryterium postępowania było przyjęcie działania w sposób jednakowy dla wszystkich poszczególnych miast, tak aby dla użytkowników i dla osób przyjeżdżających z zewnątrz ten system był przewidywalny, żeby we wszystkich obszarach było podobnie. Natomiast strefa płatnego parkowania wpisuje się w koncepcję tego pakietu zarządzania, czy polityką parkingową. Nie narzuca się żadnej wprost konieczności opłat parkingowych, ale też nie ogranicza. Elastycznie można zarządzać, wybierać sobie te środki zarządzania, mobilności, środki inżynierii ruchu, które chce się zastosować. Płatne parkowanie jest jednym z rozwiązań, które proponuje się w związku z tym, że w innych gminach coś takiego może funkcjonuje, ale to jest kwestia otwarta. Proponuje się przede wszystkim w zakresie zagospodarowania przestrzennego, zapanowanie nad przestrzenią parkingową.

Radny Krzysztof Kozłowski powiedział, że odnośnie elektromobilności chciał się dopytać. Zapytał, czy jeżeli nie zrealizuje się zgodnie z myślą tego dokumentu, jakichś punktów, to nie będzie trudność w pozyskaniu środków zewnętrznych dla miasta.

Projektant z firmy LPW Spółka z o. o. z Katowic Adrian Barchański powiedział, że jak najbardziej nie. Najważniejsze jest, żeby działania nie były sprzeczne z tym dokumentem. Każdy projekt będzie oceniany indywidualnie, niezależnie. Będzie wnioskowanie o dofinansowanie odrębnie na każde działanie. Podstawą działania będzie lokalne studium wykonalności oceny, zasadności realizacji poszczególnych rozwiązań. Nadrzędnym celem działania tego dokumentu jest działanie w sposób

racjonalny, czyli dostosowany do potrzeb użytkowników, potrzeb mieszkańców. Odnośnie strategii elektromobilności, to z jednej strony kwestia otwarta, bo ciężko powiedzieć, jak ta sytuacja będzie się w praktyce rozwijać. Ten program kuleje w skali całego kraju. Nie wiadomo, czy nie będą jakieś modernizację, nowelizacje tych ustaw. Ponieważ wydaje się, że cały kraj za tym nie nadąży i mieszkańcy nie są na razie zainteresowani w takim zakresie, w jakim to zostało przedstawione w ustawie. W ramach dokumentu proponuje się rozstawianie takich stacji ładowania napędów alternatywnych, ale na pewno w najbliższej przyszłości nie będzie to przy każdym obiekcie, bo barierą są środki finansowe. W punkcie centralnym jest poprawa jakości życia mieszkańców i trzy aspekty działania: sprawność, bezpieczeństwo i cechy ekologiczne, w których wszystkie chwytły dozwolone.

Radny Norbert Śliwa zapytał odnośnie analizy SWOT oraz zagrożeń, czy jest pomysł jak temu przeciwdziałać. Zapytał także, czy jest przyjęty interwał kontroli analizy z tego, jak idzie realizacja tego planu.

Projektant z firmy LPW Spółka z o. o. z Katowic Adrian Barchański powiedział, że analiza SWOT stanowiła podstawę do rozbudowy kolejnych rozdziałów w tym dokumencie. Wzajemnie konfrontowane były poszczególne rozwiązania. Przede wszystkim zaproponowane zostało usprawnienie systemu transportowego, tak, aby wykorzystać mocne strony do przeciwdziałania słabym, czyli przede wszystkim stworzenie jednolitego obszaru transportowego w skali całego SOM-u. W pierwszym etapie proponuje się tylko zmiany organizacji funkcjonowania tego systemu, aby minimalizując nakłady, zmaksymalizować zyski, usprawnić to w tych obszarach, gdzie można wykorzystać mocne strony i przeciwdziałać tym słabym stronom. Wpisuje się to w ten szereg proponowanych działań. To są pewne działania w szerokim spektrum i ich wdrożenie już pozwoli przeciwdziałać tym słabym stronom. Najważniejsze jest identyfikowanie, jakie te słabe strony są. Później na tej podstawie opracowane zostały zaproponowane kierunki działań. Wskazanie na istniejące zagrożenia, słabe strony, jako też kryterium do pozyskiwania dofinansowania na poszczególne inwestycje. Odnosząc się do drugiej kwestii w zakresie harmonogramu, to u podstaw samej definicji tworzenia tego dokumentu zdefiniowanego przez Unię Europejską, zdefiniowano taki cykl PDCA on nas w tym sumpie został przedstawiony na samym początku. Proponuje się najpierw zdefiniowanie celów, potem opracowanie tego dokumentu, a jego ostatnia ćwiartka zakłada wdrażanie i ciągłe monitorowanie tego celu, sprawdzanie, czy osiągane są te poszczególne kryteria, na jakim poziomie, na jakim etapie i czy podejmować działania korygujące. Także co do zasady tak to zostało zaplanowane. Natomiast w jednym z ostatnich rozdziałów wprost zdefiniowano harmonogram, gdzie wskazano w jakich ramach czasowych ten dokument powinien być wdrażany i w jakim horyzoncie czasowym wdrażane poszczególne rozwiązania. Samo Stowarzyszenie jest odpowiedzialne za monitorowanie tych rezultatów. Unia Europejska czy Centrum Unijnych Projektów Transportowych, które opiniowało ten projekt, które było też jednym z podmiotów, które wdrażało swoje uwagi do tego dokumentu, i które finalnie będzie musiało ten dokument odebrać, zatwierdzić w całości, to będzie instytucja, która również będzie organizowała projekty na konkursy o dofinansowanie. Będzie te projekty obsługiwać. Także cykliczna kontrola końcowa zgodności z harmonogramem została zdefiniowana. Ten harmonogram musiał być dostosowany do potrzeb poszczególnych gmin, które wchodzi w skład, aby wyrównać szansę wszystkim gminom na osiągnięcie założonych rezultatów, założonych celów, każdy na podstawie swoich sił i środków. Nie ma żadnych przeciwwskazań, żeby ten harmonogram był realizowany szybciej, jeśli tylko środki finansowe i wola polityczna

będzie. Jeżeli jakiś wskaźniki nie będą osiągnięte, to jest możliwość wprowadzenia zmian do tego planu, tak aby dostosować harmonogram do bieżących potrzeb. To jest perspektywa co najmniej kilkunastu najbliższych lat. Nie wiadomo jak będzie się kształtować sytuacja społeczno-gospodarcza, więc można elastycznie do tego dokumentu, do samego harmonogramu również podejść.

Wiceprzewodniczący Rady Miejskiej Zdzisław Wilk powiedział, że przyjęcie tego dokumentu przyniesie korzyści dla społeczeństwa, zakładając, że zostanie zrealizowany. Jeżeli nie ma konkretnych, sztywnych zapisów terminowych, to obawia się, że to będzie tylko dokument, a realizacja będzie pod znakiem zapytania. Powiedział także, iż Szczeciński Obszar Metropolitalny, obejmuje swoim zasięgiem dwa miasta na prawach powiatu Szczecin, Świnoujście. Z powiatu stargardzkiego jest gmina, miasto Stargard, dwie gminy wiejskie. Zapytał, czy ten system obejmuje tylko te trzy gminy, jak to się ma do dzisiejszego dnia, jeśli Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji Stargard obsługuje pięć gmin.

Projektant z firmy LPW Spółka z o. o. z Katowic Adrian Barchański powiedział, że można tworzyć nawet najdoskonalsze dokumenty strategiczne, tworzyć najbardziej rozbudowane koncepcje, ale to jest tylko dokument, papier zniesie wszystko. Najważniejszym czynnikiem jest ten czynnik społeczny, wola porozumienia. Wypracowanie zasad współpracy na takich zasadach, wzajemnego zrozumienia, żeby osiągnąć te cele. Forma zapisu tego dokumentu jest zgodna z wytycznymi unijnymi. Wszystkie sumpy, które są w Polsce przyjęte i które są przygotowywane, mają podobny zapis. Żaden z sumpów nie zakłada, tak restrykcyjnych zapisów, żeby to było w danym ośrodku osiągnięte. Chociażby dlatego, że nie ma jeszcze rozpisanych konkursów, nie ma dofinansowania, a to jest podstawowa bariera. Ciężko mówić o harmonogramie z jakąś datą dniową osiągnięcia poszczególnych rezultatów. Odnosnie transportu publicznego, to dokument został zamówiony przez Szczeciński Obszar Metropolitalny, więc tylko te gminy, które wchodzą w jego ramy, w których został zdefiniowany. Nie można niestety wykraczać poza ramy terytorialne, ponieważ nie jest to przedmiotem opracowania i nie ma metod oddziaływania. Można tylko apelować i prosić o nawiązanie współpracy. Także nie ma tutaj przeciwwskazań, żeby rozszerzyć ten obszar, funkcjonalny na obsługę transportem publicznym, czy na wdrażanie poszczególnych rozwiązań. W samym dokumencie też wskazano na obszar oddziaływania i jego obsługę, jeżeli wpisuje się w koncepcję poprawy jakości życia, poprawy dostępności systemu transportowego. Nie można też zapominać, że mieszkańcy SOM-u, chcą gdzieś wyjechać różnymi środkami transportu poza jego granice, chcą się przemieszczać, więc też się to wpisuje w te dokumenty. Zapisana jest też potrzeba współpracy z przewoźnikami kolejowymi, tymi ponadregionalnymi, w zakresie honorowania biletów. Ten dokument nie zamyka się tylko na transport wewnątrz tego obszaru.

Radni więcej pytań, uwag nie zgłosili, wobec czego Przewodniczący Rady zamknął dyskusję i przystąpił do głosowania nad projektem uchwały.

W wyniku głosowania Rada jednogłośnie głosów przy 21 (1 osoba nie brała udziału w głosowaniu) głosach za podjęła:

Uchwałę Nr LIX/595/2024 w sprawie przyjęcia Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Szczecińskiego

Obszaru Metropolitalnego do 2030 roku (z perspektywą do 2040 roku).

Uchwała stanowi **załącznik nr 7** do protokołu.

4. Rozpatrzenie projektu uchwały w sprawie zmiany budżetu miasta na rok 2024.

Projekt uchwały **załącznik numer 8** do protokołu.

Prezydent Miasta Rafał Zajac powiedział, że zmiany w budżecie mają charakter wątkowy, jednostkowy, nie są obszerne. Ośrodek Pomocy Społecznej pozyskał środki na projekt z zakresu dostępności. Wprowadzany jest on do budżetu, po stronie pozyskanych środków i wkładu własnego. Zabezpieczone są też środki zgodnie z uzgodnieniami z klubem sportowym Kluczewia, na kontynuację modernizacji kompleksu stadionu przy ulicy Juliana Ursyna Niemcewicza. W skali roku miasto poza środkami na sport ligowy, przekazuje na te cele wyposażeniowo-remontowe po 100 tysięcy złotych w skali pół roku, czyli rocznie 200 tysięcy złotych. Pierwsze 100 tysięcy złotych na to półrocze ma trafić po zmianach budżetu do Kluczewii.

Przewodniczący Komisji Rewizyjnej Krzysztof Pakulski powiedział, że Komisja jednogłośnie przy 5 głosach za pozytywnie zaopiniowała projekt uchwały.

Przewodniczący Komisji Budżetu, Gospodarki i Rozwoju Czesław Kwiatkowski powiedział, że Komisja jednogłośnie przy 4 głosach za pozytywnie zaopiniowała projekt uchwały.

Przewodniczący Komisji Skarg, Wniosków i Petycji Norbert Śliwa powiedział, że Komisja jednogłośnie przy 5 głosach za pozytywnie zaopiniowała projekt uchwały.

Przewodnicząca Komisji Kultury, Oświaty i Sportu Monika Szotowicz powiedziała, że Komisja jednogłośnie przy 4 głosach za pozytywnie zaopiniowała projekt uchwały.

Przewodnicząca Komisji Społecznej Krystyna Smolarek powiedziała, że Komisja jednogłośnie przy 5 głosach za pozytywnie zaopiniowała projekt uchwały.

Radni pytań, uwag nie zgłosili, wobec czego Przewodniczący Rady przystąpił do głosowania nad projektem uchwały.

W wyniku głosowania Rada jednogłośnie przy 21 głosach za (2 osoby nie brały udziału w głosowaniu) podjęła:

Uchwałę Nr LIX/596/2024 w sprawie zmiany budżetu miasta na rok 2024.

Uchwała stanowi **załącznik nr 9** do protokołu.

6. Rozpatrzenie projektu uchwały w sprawie zwolnień z podatku od nieruchomości stanowiących regionalną pomoc inwestycyjną.

Projekt uchwały stanowi **załącznik nr 10** do protokołu.

Prezydent Miasta Rafał Zając powiedział, że pod koniec grudnia, rząd przyjął rozporządzenie, które wydłuża możliwość stosowania pomocy publicznej w obszarze podatków lokalnych do końca 2026 roku. W związku z tym z mocą wsteczną, bo jest to rozwiązanie korzystne dla podatników, zgodnie z zasadami techniki prawodawczej, wprowadzone jest stosowanie od 1 stycznia roku bieżącego, przedłużające tę pomoc publiczną zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów do 2026 roku. Zasady pomocy publicznej się nie zmieniają, ich wielkość zależy od decyzji już bezpośrednio Komisji Europejskiej w przypadku naszego regionu. Całość pomocy publicznej, którą może pozyskać inwestor przy realizacji inwestycji początkowej, to 40% kosztów kwalifikowanych. Ta wielkość pomocy publicznej powiększana jest w przypadku mikrofirm o 20 punktów procentowych, w przypadku średnich firm o 10 punktów procentowych. Ten mechanizm, realizowany jest już od lat w Stargardzie z dużym powodzeniem, co widać po obu parkach przemysłowych.

Przewodniczący Komisji Budżetu, Gospodarki i Rozwoju Czesław Kwiatkowski powiedział, że Komisja jednogłośnie przy 4 głosach za pozytywnie zaopiniowała projekt uchwały.

Radni pytań, uwag nie zgłosili, wobec czego Przewodniczący Rady przystąpił do głosowania nad projektem uchwały.

W wyniku głosowania Rada jednogłośnie przy 20 głosach za (3 osoby nie brały udziału w głosowaniu) podjęła:

Uchwałę Nr LIX/597/2024 w sprawie zwolnień z podatku od nieruchomości stanowiących regionalną pomoc inwestycyjną.

Uchwała stanowi **załącznik nr 11** do protokołu.

7. Rozpatrzenie projektu uchwały w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Stargard dotyczącego terenu w rejonie ulic: Juliana Ursyna Niemcewicza, Główniej.

Projekt uchwały stanowi **załącznik nr 12** do protokołu.

Przewodniczący Rady Miejskiej Michał Bryła zaproponował omawiać je wspólnie trzy projekty uchwał.

Zastępca Prezydenta Miasta Piotr Mync powiedział, że pierwszy z projektów, to jest propozycja wszczęcia opracowania planu zagospodarowania przestrzennego w rejonie ulic: Juliana Ursyna Niemcewicza i Główniej. Jest to teren ograniczony od wschodu i południa granicą miasta, od zachodu ulicą Juliana Ursyna Niemcewicza, od północy ulicą Główną. Część tego terenu jest objęta w tej chwili planem miejscowym i są tam przewidziane tereny otwarte. Część nie posiada planu miejscowego, w trakcie prac planistycznych. Celem tych prac planistycznych jest stworzenie możliwości powiększenia Rodzinnego Ogrodu Działkowego Młynarz przy ulicy Główniej oraz terenów sportowych przy ulicy Juliana Ursyna Niemcewicza. Drugi temat dotyczy planu w rejonie Księcia Barnina I i Księcia Bogusława IV. Jest to narożnik zajmowany w tej chwili przez Biostar wcześniej należał do Miejskiego Przedsiębiorstwa Gospodarki Komunalnej. Wydaje się zasadne utrzymanie tutaj biura obsługi klienta

Biostaru i punktu selektywnego zbierania odpadów komunalnych. Jest to lokalizacja znakomita, właściwie bardzo blisko dla wszystkich mieszkańców z jednej strony, a z drugiej strony trochę na uboczu. Trzeci plan, to plan w rejonie ulicy Podleśnej. Teren objęte opracowaniem nie przylega do ulicy Podleśnej, ponieważ ten teren niedawno został planistycznie zadysponowali, natomiast to jest teren w głębi ograniczony granicami miasta. Dotychczas te tereny były rezerwowane jako tereny otwarte z zakazem zabudowy. Urbanizacja zarówno po stronie miejskiej, jak i przede wszystkim po stronie wiejskiej za granicą spowodowała, iż tereny te nie mają już racji bytu jako tereny otwarte. Tereny otwarte powinny spełniać taką funkcję, że tworzą swego rodzaju korytarz umożliwiający przewietrzanie miasta. Zabudowa, która powstaje w sąsiedniej gminie, uniemożliwia już tę funkcję. W związku z tym proponuje się dopuścić tutaj podmiejskie zespoły mieszkaniowe.

Przewodniczący Komisji Budżetu, Gospodarki i Rozwoju Czesław Kwiatkowski powiedział, że Komisja jednogłośnie przy 4 głosach za pozytywnie zaopiniowała projekt uchwały.

Radni pytań, uwag nie zgłosili, wobec czego Przewodniczący Rady przystąpił do głosowania nad projektem uchwały.

W wyniku głosowania Rada jednogłośnie przy 22 głosach za (1 osoba nie brały udziału w głosowaniu) podjęła:

Uchwałę Nr LIX/598/2024 w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Stargard dotyczącego terenu w rejonie ulic: Juliana Ursyna Niemcewicza, Główniej.

Uchwała stanowi **załącznik nr 13** do protokołu.

8. Rozpatrzenie projektu uchwały w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Stargard dotyczącego terenu u zbiegu ulic: Księcia Barnima I, Księcia Bogusława IV.

Projekt uchwały stanowi **załącznik nr 14** do protokołu.

Przewodniczący Komisji Budżetu, Gospodarki i Rozwoju Czesław powiedział, że Komisja jednogłośnie przy 4 głosach za pozytywnie zaopiniowała projekt uchwały.

Radni pytań, uwag nie zgłosili, wobec czego Przewodniczący Rady i przystąpił do głosowania nad projektem uchwały.

W wyniku głosowania Rada jednogłośnie przy 22 głosach za (1 osoba nie brały udziału w głosowaniu) podjęła:

Uchwałę Nr LIX/599/2024 w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Stargard dotyczącego terenu u zbiegu ulic: Księcia Barnima I, Księcia Bogusława IV.

Uchwała stanowi **załącznik nr 15** do protokołu.

9. Rozpatrzenie projektu uchwały w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Stargard dotyczącego terenu w rejonie granicy miasta przy ulicy Podleśnej.

Projekt uchwały stanowi **załącznik nr 16** do protokołu.

Przewodniczący Komisji Budżetu, Gospodarki i Rozwoju Czesław powiedział, że Komisja jednogłośnie przy 4 głosach za pozytywnie zaopiniowała projekt uchwały.

Radni pytań, uwag nie zgłosili, wobec czego Przewodniczący Rady przystąpił do głosowania nad projektem uchwały.

W wyniku głosowania Rada jednogłośnie przy 22 głosach za (1 osoba nie brała udziału w głosowaniu) podjęła:

Uchwałę Nr LIX/600/2024 w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Stargard dotyczącego terenu w rejonie granicy miasta przy ulicy Podleśnej.

Uchwała stanowi **załącznik nr 17** do protokołu.

10. Rozpatrzenie projektu uchwały w sprawie uzupełniających wyborów ławników do Sądu Rejonowego w Stargardzie na kadencję w latach 2024-2027.

Projekt uchwały stanowi **załącznik nr 18** do protokołu.

Obecnych radnych: 22

Przewodniczący Rady Miejskiej Michał Bryła poinformował, że zgodnie z art. 160 § 1 163. §. 1 ustawy prawo o ustroju sądów powszechnych Rada Miejska dokona w głosowaniu tajnym uzupełniającego wyboru ławników do Sądu Rejonowego w Stargardzie na kadencję 2024-2027. Prezes Sądu Okręgowego poinformował, że na potrzeby Sądu Rejonowego w Stargardzie należy wybrać 4 ławników do orzekania w sprawach rodzinnych i 11 ławników do orzekania w sprawach z zakresu prawa pracy.

Rada Miejska realizując art. 163 § 2 prawo o ustroju sądów powszechnych na sesji 28 listopada 2023 roku powołała zespół do zapewnienia kandydatów na ławników.

Przewodniczący Rady poprosił Wiceprzewodniczącego zespołu Grzegorza Flasa o omówienie przebiegu pracy oraz przedstawienie wypracowanej przez zespół opinii o zgłoszonych kandydatach.

Wiceprzewodniczący zespołu do zaopiniowania kandydatów na ławników Grzegorz Flas poinformował, że zespół spotkał się dwukrotnie w celu wypracowania opinii o zgłoszonych kandydatach na ławników, w szczególności o spełnieniu przez nich wymogów formalnych określonych w ustawie prawo o ustroju sądów powszechnych. Dziś Rada Miejska dokona wyboru 6 ławników do orzekania

w sprawach z zakresu prawa pracy i 2 z zakresu spraw rodzinnych, łącznie bowiem wpłynęło 8 zgłoszeń kandydatów na ławników. Ustawa z dnia 27 lipca 2001 roku, Prawo o ustroju sądów powszechnych w art. 162 § 1 określa termin zgłoszenia kandydatów na ławników, natomiast w § 15 określa wymagania formalne, jakie powinny być spełnione przy składaniu zgłoszenia kandydata przez prezesów właściwych sądów, stowarzyszenia i inne organizacje społeczne i zawodowe, zarejestrowane na podstawie przepisów prawa, z wyłączeniem partii politycznych oraz co najmniej 50 obywateli mających czynne prawo wyborcze, zamieszkujących stale na terenie gminy dokonującej wyboru. Termin zgłaszania kandydatów na ławników upłynął w dniu 30 listopada 2023 roku. Po przeanalizowaniu zgłoszeń pod kątem zachowania wyznaczonego terminu ustawowego w oparciu o daty zawarte na dołączonych dokumentach ustalono, że wszystkie zgłoszenia wpłynęły w terminie. Członkowie zespołu przyjęli -zdaniem zespołu- najważniejsze kryteria, które winny ułatwić radnym dokonanie wyboru ławników Sądu Rejonowego w Stargardzie. Decyzją zespołu kandydaci na ławników zostali umieszczeni w kolejności alfabetycznej na jednej karcie do głosowania. Oprócz nazwiska i imienia kandydata na karcie znalazł się: wiek; informacja, czy dany kandydat był już ławnikiem; informacja, że kandydat zgłoszony został do spraw z zakresu prawa pracy lub spraw rodzinnych. Ponadto kandydaci na ławników spełniają wymagania ustawowe i mają również sprawdzoną przez zespół informację o kandydatach uzyskaną od Komendanta Wojewódzkiego Policji w Szczecinie. Zespół do zaopiniowania kandydatów na ławników proponuje, by radni przy wyborze kierowali się własną oceną kandydatów. Korzystając z danych zawartych w karcie do głosowania w celu wyboru 8 ławników sądowych. Zespół uznał za stosowne, aby wybór ławników został dokonany przez podkreślenie imienia i nazwiska wybranego kandydata na ławnika.

Przewodniczący Rady Miejskiej Michał Bryła powiedział, że zgodnie z §. 66 ust. 2 Statutu Miasta Stargardu proponuje się, aby do przeprowadzenia tajnego głosowania na dzisiejszej sesji powołać Komisję Skrutacyjną. Zaproponował, aby powołać skład Komisji Skrutacyjnej z październikowej sesji, gdy następował wybór ławników na potrzeby Sądu Rejonowego w Stargardzie. Zaproponował radnych: Krzysztofa Pakulskiego, Wojciecha Seredyńskiego i Mariusza Smugę.

Każdy kandydat indywidualnie wyraził zgodę na powołanie w skład Komisji Skrutacyjnej.

Przewodnicząca Komisji Społecznej Krystyna Smolarek powiedziała, że Komisja jednogłośnie przy 5 głosach za pozytywnie zaopiniowała projekt uchwały.

W wyniku głosowania Rada jednogłośnie przy 22 głosach za ustaliła skład Komisji Skrutacyjnej.

Przewodniczący Rady Miejskiej Michał Bryła poprosił członków Komisji Skrutacyjnej o wybór Przewodniczącego Komisji, przygotowanie kart do głosowania i podanie informacji o sposobie przeprowadzenia głosowania.

Przewodniczący Rady Miejskiej Michał Bryła ogłosił przerwę.

Przewodniczący Komisji Skrutacyjnej Krzysztof Pakulski poinformował Radę, że zgodnie z § 65 Statutu Miasta Stargardu w głosowaniu tajnym radni głosują kartami opatrzonymi pieczęcią Rady Miejskiej. Karta do głosowania zawiera jasno postawione

pytanie oraz wyszczególnienie zgłoszonych kandydatów w kolejności alfabetycznej. Głosowanie polega na podkreśleniu odpowiedzi, to jest w tym przypadku nazwiska i imienia wybranych kandydatów. Radny otrzymuje jedną kartę do głosowania celem wyboru ławników do orzekania z zakresu prawa pracy. Radny głosuje poprzez podkreślenie na karcie do głosowania nazwiska i imienia (imion) kandydata. Radny może głosować na wszystkich zgłoszonych kandydatów bądź na mniejszą liczbę kandydatów. Za nieważny uznaje się głos, jeżeli na karcie do głosowania nie podkreślono żadnego nazwiska i imienia (imion). Wybrani zostaną Ci, którzy uzyskają ważne oddane głosy.

Komisja Skrutacyjna przystąpiła do pracy, rozdała radnym karty do głosowania i okazała pustą urnę.

Akt głosowania.

Przewodniczący Rady Miejskiej Michał Bryła po zakończeniu głosowania i wrzuceniu przez radnych kart do urny, ogłosił przerwę.

Przewodniczący Komisji Skrutacyjnej Krzysztof Pakulski przedstawił wyniki tajnego głosowania celem wyboru kandydatów na ławników do Sądu Rejonowego w Stargardzie do orzekania z zakresu prawa pracy, stwierdzając, że na ogólny stan Rady Miejskiej 23 radnych, obecnych było 22 radnych Rady Miejskiej. W głosowaniu tajnym udział wzięło 22 radnych. Oddano 22 głosy ważne i 0 głosów nieważnych.

Kolejno na kandydatów oddano następującą liczbę głosów:

- 1) Jolanta Maria Anders Wołowik - 22 głosy,
- 2) Andrzej Romuald Jachniak - 22 głosy,
- 3) Agnieszka Kościelniak - 22 głosy,
- 4) Elżbieta Mańkowska-Balon - 22 głosy,
- 5) Anna Pawlak - 22 głosy,
- 6) Bartosz Jarosław Piasek - 22 głosy,
- 7) Anna Magdalena Szałwska - 22 głosy,
- 8) Urszula Elżbieta Wąsata - 22 głosy.

Przewodniczący Komisji Skrutacyjnej Krzysztof Pakulski w imieniu Komisji stwierdził, że w głosowaniu tajnym zwykłą większością głosów w obecności co najmniej połowy ustawowego składu Rady na ławników do orzekania z zakresu prawa pracy Sądu Rejonowego w Stargardzie na kadencję 2024-2027 zostali wybrani ławnicy: Andrzej Romuald Jachniak, Agnieszka Kościelniak, Elżbieta Mańkowska-Balon, Anna Pawlak, Bartosz Jarosław Piasek i Urszula Elżbieta Wąsata, zaś do orzekania z zakresu spraw rodzinnych: Jolanta Maria Anders Wołowik i Anna Magdalena Szałwska.

Protokół Komisji Skrutacyjnej wraz z kartami do głosowania stanowi **załącznik nr 19** do protokołu.

Przewodniczący Rady Miejskiej Michał Bryła odczytał uchwałę.

Uchwała Rady Miejskiej z dnia 30 stycznia w sprawie uzupełniających wyborów ławników do Sądu Rejonowego w Stargardzie na kadencję w latach 2024-2027, stwierdza się, że w głosowaniu tajnym wybrano dwoje ławników do orzekania w sprawach rodzinnych § 2. Stwierdza się, że do Sądu Rejonowego w Stargardzie w głosowaniu tajnym wybrano sześcioro ławników do orzekania w sprawach z zakresu

prawa pracy § 3. Wykaz ławników do orzekania w sprawach rodzinnych Sądu Rejonowego oraz do orzekania w sprawach z zakresu prawa pracy Sądu Rejonowego w Stargardzie stanowi załącznik do niniejszej uchwały. Zobowiązuje się Przewodniczącego Rady Miejskiej do przekazania listy wyboru ławników wraz z dokumentami Prezesowi Sądu Rejonowego w Stargardzie. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Radni pytań, uwag nie zgłosili, wobec czego Przewodniczący Rady przystąpił do głosowania nad projektem uchwały.

W wyniku głosowania Rada jednogłośnie przy 22 głosach za podjęła:

Uchwałę Nr LIX/601/2024 w sprawie uzupełniających wyborów ławników do Sądu Rejonowego w Stargardzie na kadencję w latach 2024-2027.

Uchwała stanowi **załącznik nr 20** do protokołu.

11. Wolne wnioski radnych.

Radna Joanna Suleja podziękowała w imieniu swoim i rodziców za wkład miasta oraz gminy za organizację ferii zimowych dla dzieci.

12. Komunikaty.

Przewodniczący Rady Miejskiej Michał Bryła poinformował zebranych, że kolejna sesja Rady Miejskiej w Stargardzie odbędzie się **28 lutego 2023 roku o godzinie 9.00.**

Spotkanie przedsesyjne odbędzie się 20 lutego 2023 roku o godzinie 13.00.

Poszczególne Komisje odbędą się w następujących terminach:

- Komisja Rewizyjna 22.02.2023 r., godz. 8.15
w Młodzieżowym Domu Kultury, ul. Portowa 3 w Stargardzie,
- Komisja Budżetu, Gospodarki i Rozwoju 18.02.2023 r., godz. 9.00,
- Komisja Oświaty, Kultury i Sportu 24.02.2023 r., godz. 8.15,
- Komisja Społeczna 21.02.2023 r., godz. 9.00
wraz z wyjazdem do Oddziału Zewnętrznego w Szczecinie Aresztu Śledczego w Stargardzie, aleja Żołnierza 42 w Stargardzie.

13. Zamknięcie obrad sesji.

Przewodniczący Rady Miejskiej Michał Bryła podziękował całej Radzie, Prezydentowi Miasta, Zastępcom Prezydenta Miasta oraz dyrektorom wydziałów i biur Urzędu Miejskiego za uczestnictwo w sesji, merytoryczną dyskusję i sprawny przebieg sesji.

Przewodniczący Rady Miejskiej Michał Bryła dokonał zamknięcia obrad sesji, stwierdzając: **Wysoka Rado! Zamykam XLVIII sesję Rady Miejskiej w Stargardzie w dniu 31 stycznia 2023 roku.**

Przewodniczący Rady Miejskiej

Michał Bryła

Protokołowała:
Małgorzata Kozera
inspektor