

UCHWAŁA NR IV/80/24
RADY MIASTA SZCZECIN
z dnia 10 września 2024 r.

w sprawie rozpatrzenia petycji dot. wprowadzenia biletu za korzystanie z komunikacji miejskiej w wysokości 365 zł rocznie

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt. 15 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. 2024r., poz. 609, poz. 721) i art. 9 ust. 2 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. 2018r., poz. 870), **Rada Miasta Szczecin uchwala, co następuje:**

§ 1. Uznaje za bezzasadną petycję złożoną przez Pana _____ dnia 07 maja 2024 roku w sprawie wprowadzenia biletu za korzystanie z komunikacji miejskiej w wysokości 365 zł rocznie.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Przewodniczącemu Rady Miasta Szczecin.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

UZASADNIENIE

smem z dnia 7 maja 2024 r. Pan _____ zam. w Szczecinie przy ul. _____
złożył do Rady Miasta Szczecin petycję w sprawie wprowadzenia biletu za korzystanie z komunikacji miejskiej w Szczecinie w wysokości 365 zł rocznie. Proponowany bilet roczny obowiązywałby na wszystkie linie tramwajowe i autobusowe. Opłata wynosiłaby wówczas 1 zł za 1 dzień. Zdaniem wnioskodawcy wpłynęłoby to znacznie na zwiększenie popularności komunikacji miejskiej, a tym samym na zmniejszenie ruchu pojazdów osobowych, a co za tym idzie na zmniejszenie korków na ulicach, mniejszą ilość produkowanego dwutlenku węgla, jak również uwolnienie przestrzeni miejskiej dla mieszkańców. Wnioskodawca uzasadnił, że wprowadzenie proponowanego przez niego biletu rocznego nie spowodowałoby żadnych strat w budżecie miasta, tylko mogłoby zwiększyć wpływy do budżetu miasta, dając jednocześnie mieszkańcom tańszą komunikację. Zdaniem wnoszącego petycję w przypadku stwierdzenia braku możliwości wprowadzenia „Biletu 365” w obecnym roku, można zastrzec w odpowiednim akcie możliwość jego wprowadzenia w roku 2025 lub 2026.

Przedmiotowa petycja została rozpatrzona przez Komisję Skarg, Wniosków i Petycji RM, która na posiedzeniu w dniu 17 czerwca 2024 r. nie mogła przychylić się do argumentów przedstawionych przez wnioskodawcę petycji. Komisja zwróciła uwagę, że zgodnie z art. 15 ust. 1 pkt 10 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 2778) organizowanie publicznego transportu zbiorowego polega w szczególności na ustalaniu opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. - Prawo przewozowe. Zgodnie natomiast z art. 50a ustawy o publicznym transporcie zbiorowym rada gminy może ustalać ceny za usługi przewozowe w publicznym transporcie zbiorowym w zakresie zadania o charakterze użyteczności publicznej w gminnych przewozach pasażerskich. Ceny, o których mowa w art. 50a, mają charakter cen maksymalnych (art. 50 b). Zgodnie z art. 538 k.c. kupujący nie jest zobowiązany do zapłaty ceny wyższej w przypadku ustalenia ceny określonej (maksymalnej). W przypadku zatem skorzystania przez radę gminy, z kompetencji wynikających z art. 50a i 50 b u.p.t.z. i wskazania opłaty maksymalnej związani są nią nie tylko operatorzy, ale również pasażerowie, którzy zawierają – np. poprzez zakup biletu na przejazd – stosowną umowę.

Przedstawiona na posiedzeniu Komisji przez Wydział Gospodarki Komunalnej UM analiza wykazała, że proponowany bilet roczny z powodzeniem wprowadzony został jedynie w Słupsku (którego liczba mieszkańców wynosi ok. 90 000 tys. w porównaniu do ok. 390 000 tys. mieszkańców Szczecina). Z-ca Prezydenta Miasta Łukasz Kadłubowski zwrócił uwagę, że wdrożenie takiego projektu wiąże się z ogromną rewolucją taryfową oraz dużymi nakładami finansowymi (obecnie w Szczecinie cena biletu miesięcznego na wszystkie linie zwykle daytime i nocne wynosi 80 zł, a po ewentualnym wprowadzeniu biletu rocznego za 365 zł, średni koszt miesięczny wyniósłby ok. 30,40 zł). Przykład z Warszawy z 2018 r. pokazał, że obniżka cen biletów w stolicy doprowadziła do

wzrostu wpływów budżetowych o 0,09 % w porównaniu do roku 2016 r., czyli okresu przed pandemią, który przyniósł znaczny spadek przewozów pasażerów komunikacji miejskiej. Podczas, gdy po trudnym czasie pandemii władze metropolii, szukając oszczędności, podnosiły ceny biletów, Szczecin przyjął odwrotną strategię. Zmniejszenie opłat za bilety okresowe miało być zachętą do korzystania z komunikacji miejskiej. Obniżka cen biletów dobowych, wielodobowych oraz okresowych w kwietniu 2021 r. w Szczecinie o około 20% nie przyniosła spektakularnych rezultatów.

Głównym argumentem powodującym nieprzyjęcie przedmiotowej petycji były uzyskane informacje ze strony przedstawicieli Miasta dot. wprowadzenia jeszcze w tym roku Szczecińskiego Biletu Metropolitalnego, który umożliwi mieszkańcom przejazdu w ramach Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej i komunikacji miejskiej na terenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego objętego projektem budowy SKM. W bieżącym roku i latach następnych realizowany będzie projekt systemu Szybkiej Kolei Miejskiej, łączącej szczecińskie osiedla, Prawobrzeże z centrum Szczecina oraz Policami, Goleniowem, Stargardem, Kobylanką i Gryfinem, który obecnie i w latach następnych będzie wymagał zabezpieczenia finansowego. Istotnym elementem projektu jest wdrożenie na terenie objętym SKM specjalnej oferty biletowej. Głównym jej założeniem jest zaoferowanie prostego, zintegrowanego biletu kolejowo-komunalnego zachęcającego do rezygnacji z transportu indywidualnego na rzecz transportu zbiorowego, który pozwoli korzystać oprócz pociągów SKM również z komunikacji miejskiej. Cena biletu zintegrowanego powinna być odczuwalnie niższa od sumy cen kupowanych oddzielnie biletów na przewozy kolejowe i przewozy w komunikacji miejskiej i spadek cen wynosić będzie od 14,45% do 53,09% w zależności od strefy. Zrównoważony transport jest nadal priorytetem, a Szczecińska Kolej Metropolitalna i jej atrakcyjne ceny biletów, stanowiąc będą wraz ze skomunikowanymi węzłami przesiadkowymi główną oś transportu publicznego w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym. Tworząc zintegrowany z innymi gałęziami transportu publicznego (tramwaje i autobusy) oraz indywidualnego (parkingi P&R, B&R) system kolejowych połączeń, zapewni szybkie, wygodne i bezpieczne przemieszczanie się w obrębie SOM, co jest dla mieszkańców Szczecina najważniejsze. Czynniki cenowy jest istotnie jednym z ważniejszych, który wpływa na wybór komunikacji miejskiej, jako głównego środka transportu, jednakże komunikacja samochodowa, jest nadal atrakcyjniejszą alternatywą ze względu na wygodę i krótszy czas trwania podróży.

Reasumując, na tym etapie realizacji projektu Szczecińskiego Biletu Metropolitalnego nie była możliwa analiza skutków finansowych oraz prawnych przyjęcia przedmiotowej petycji.

Mając na uwadze powyższe Komisja Skarg, Wniosków i Petycji RM nie rekomenduje na dzień dzisiejszy wprowadzenia biletu rocznego za korzystanie z komunikacji miejskiej w wysokości 365 zł rocznie.

Wobec powyższego petycję należy uznać za bezzasadną.

Zgodnie z art. 13 Ustawy o petycjach, wnioskodawcy nie przysługuje prawo wniesienia skargi na sposób załatwienia przedmiotowej petycji.

Przewodniczący Rady Miasta Szczecin

Paweł Bartnik