



PETYCJA

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

W sprawie: ujednolicenia taryfy linii zwykłych i pospiesznych lub znaczące zmniejszenie różnicy cenowej.

Na podstawie art. 63 Konstytucji RP oraz art. 2 ust. 3 Ustawy o petycjach, w interesie publicznym zwracam się o ujednolicenie taryfy linii zwykłych i pospiesznych komunikacji miejskiej lub znaczące zmniejszenie różnicy cenowej.

UZASADNIENIE:

Obowiązujące zasady cenowe w komunikacji miejskiej uzależniają wysokość opłaty od typu linii – standardowej (zwykłej) lub pospiesznej. W rezultacie osoba wybierająca szybsze połączenie, nierzadko z konieczności wynikającej z miejsca zamieszkania albo potrzeby sprawniejszego dojazdu, ponosi wyraźnie wyższy koszt, choć korzysta z tej samej usługi czasowej. Dla porównania, bilet ważny przez 15 minut na linię zwykłą to wydatek 3 zł, natomiast w przypadku linii pospiesznej cena rośnie do 6 zł. Za bilet 30-minutowy na linię zwykłą zapłacimy 4 zł, lecz w przypadku linii pospiesznej cena ta wzrasta już do 8 zł. W przypadku karnetów 10-przejazdowych, ceny te wyniosą przykładowo 54 zł na 60 minut dla linii zwykłej oraz 108 zł dla linii pospiesznej. Oznacza to w każdym takim przypadku podwojenie opłaty, mimo że standard przejazdu, tabor i podstawowe warunki podróży pozostają zasadniczo takie same.

Szybsze linie ograniczają liczbę przystanków i skracają podróż, ale nie wprowadzają dodatkowych elementów, które uzasadniałyby tak duży wzrost ceny. Pojazdy, obsługa i standard przejazdu pozostają takie same jak w liniach podstawowych. Co więcej, krótszy czas kursu może oznaczać porównywalne albo nawet niższe koszty eksploatacyjne. Bez rzetelnych wyliczeń trudno uznać, że dwukrotna stawka wynika z realnych wydatków. W efekcie różnica cenowa nie sprawia wrażenia, jakoby miałyby być uzasadniona ekonomicznie.

Połączenia przyspieszone często pełnią rolę głównych korytarzy dojazdowych z bardziej oddalonych części miasta. Dla wielu osób nie są one wyborem wygody, lecz jedyną możliwością sensownego czasowo dojazdu. Wyższe ceny sprawiają więc, że koszt codziennej mobilności rośnie wraz z odległością od centrum. Taki mechanizm może utrwalać podziały przestrzenne i finansowe między dzielnicami. Transport publiczny powinien zmniejszać te różnice, a nie je wzmacniać. W dłuższej perspektywie może to wpływać na decyzje mieszkaniowe i dostęp do rynku pracy. Równa taryfa sprzyja bardziej zrównoważonemu rozwojowi miasta.

Wyższa opłata za linię pospieszną nie funkcjonuje jak dobrowolna usługa o podwyższonym standardzie, lecz jak dodatkowa bariera przy wyborze trasy. Pasażer, który chce skrócić przejazd lub uniknąć przesiadek, musi brać pod uwagę ryzyko dodatkowych kosztów. To komplikuje korzystanie z transportu zbiorowego i osłabia

jego intuicyjność. Zamiast wspierać elastyczność podróży, system wprowadza element niepewności. W praktyce oznacza to, że szybsza trasa bywa finansowo zniechęcająca. Takie rozwiązanie może zniechęcać do korzystania z komunikacji w ogóle i skłaniać część osób do wyboru transportu indywidualnego. W efekcie komunikacja miejska traci pasażerów, których powinna przyciągać.

Różnice cenowe nie są jedynie technicznym elementem cennika. Wpływają one na to, jak mieszkańcy korzystają z miasta. Model taryfowy może wspierać równość dostępu do usług albo ją ograniczać. Kształtuje on codzienne wybory transportowe, a w dłuższej perspektywie także rozwój przestrzenny i społeczną spójność. Dlatego zasady powinny być przewidywalne, logiczne i szeroko uzasadnione, dzięki czemu mogą realnie zwiększyć atrakcyjność transportu publicznego.

Nie udostępniono szczegółowych zestawień pokazujących różnice kosztów między liniami ani analiz wpływu cen na zachowania pasażerów. Brak takich informacji ogranicza możliwość merytorycznej oceny zasadności dopłat. W systemie finansowanym z pieniędzy publicznych standardem powinna być czytelna argumentacja i dostęp do danych. Publikacja analiz pozwoliłaby prowadzić rzeczową dyskusję zamiast opierać się na przypuszczeniach. Bez tego decyzje taryfowe pozostają trudne do zweryfikowania. Transparentność sprzyja akceptacji społecznej nawet niepopularnych decyzji. Jej brak zwiększa ryzyko sporów i utraty wiarygodności samorządu miejskiego.

Istotne jest również ryzyko dyskryminacji pośredniej. Rozwiązanie formalnie neutralne (wyższa opłata za określony typ linii) w praktyce może silniej obciążać mieszkańców obszarów gorzej skomunikowanych, którzy częściej są zmuszeni korzystać z połączeń przyspieszonych. W takim ujęciu różnica cenowa przestaje być wyłącznie technicznym elementem taryfy, a zaczyna wpływać na rzeczywisty dostęp do usług miejskich.

Różnicowanie cen może być dopuszczalne, jeżeli wynika z realnych różnic w jakości usługi, kosztach jej świadczenia albo z ważnego celu publicznego. W przypadku linii pospiesznych podstawowe elementy usługi pozostają jednak takie same (standard pojazdu, sposób korzystania, brak gwarancji czasu przejazdu czy dodatkowych świadczeń). Jeżeli nie przedstawiono danych potwierdzających znacząco wyższe koszty, podwojenie opłaty może budzić wątpliwości co do spełnienia zasady równości, określonej w Konstytucji RP, co oznacza, że osoby znajdujące się w porównywalnej sytuacji (w tym pasażerowie korzystający z tego samego systemu transportu miejskiego) nie powinny ponosić istotnie różnych kosztów bez jasnego, obiektywnego i proporcjonalnego uzasadnienia.

Wobec powyższych argumentów proszę o uznanie petycji za zasadną oraz o wdrożenie w życie proponowanego rozwiązania.

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