

UCHWAŁA NR
RADY MIASTA SZCZECIN
z dnia 2026 r.

w sprawie petycji dot. ujednoczenia taryfy linii zwykłych i pośpiesznych lub znaczącego zmniejszenia różnicy cenowej

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt. 15 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz.U. 2026 r. poz. 662) i art. 9 ust. 2 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz.U. 2018 r. poz. 870), **Rada Miasta Szczecin uchwala, co następuje:**

§ 1. Uznaje za bezzasadną petycję z dnia 23 lutego 2026 roku Pana w sprawie ujednoczenia taryfy linii zwykłych i pośpiesznych komunikacji miejskiej lub znaczące zmniejszenie różnicy cenowej.

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

§ 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

UZASADNIENIE

Pismem z dnia 23 lutego 2026 r. Pan zwrócił się, na podstawie art. 63 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej oraz art. 2 ust. 3 ustawy o petycjach, w interesie publicznym, o ujednoczenie taryfy linii zwykłych i pośpiesznych komunikacji miejskiej lub znaczące zmniejszenie różnicy cenowej. Petycja została wniesiona w interesie publicznym i dotyczy zasad organizacji transportu zbiorowego na terenie gminy. Przedmiotem petycji pozostają dwa postulaty mieszające się w kategorii „lokalnego transportu zbiorowego”, czyli jednego z zadań własnych gminy, w ramach zaspokajania zbiorowych potrzeb wspólnoty (art. 7 ust. 1 pkt 4 ustawy o samorządzie gminnym). Wnioskodawca w swojej petycji zwrócił uwagę przede wszystkim na okoliczność stawek taryfowych obowiązujących w komunikacji miejskiej, które różnicują wysokość cen biletów w zależności od rodzaju linii – standardowej/zwykłej lub pośpiesznej. Zdaniem autora petycji zasady te, w przeważającej mierze dotyczące mieszkańców z dalszych dzielnic Szczecina, powodują nierówność w transporcie, negatywne skutki społeczne i komunikacyjne obecnego systemu. Jego zdaniem, podwojenie opłaty za przejazdy liniami pośpiesznymi może budzić wątpliwości, co do spełnienia zasady równości, określonej w Konstytucji RP, w tym podwojenie opłaty nie stanowi dobrowolnej usługi o podwyższonym standardzie (pojazdy, obsługa i standard przejazdu pozostają takie same, jak w liniach podstawowych). Zawarte w petycji postulaty mają przede wszystkim wymiar finansowy (dochody i wydatki), ale i społeczny (taryfy za przejazd mogą decydować o nierównym rozwoju Miasta w zakresie miejsca zamieszkania czy podejmowanej pracy przez mieszkańców).

Komisja Skarg, Wniosków i Petycji Rady Miasta na posiedzeniu w dniu 14 maja 2026 roku przeprowadziła szczegółowe postępowanie wyjaśniające w sprawie przedmiotowej petycji. Do treści przedmiotowej petycji i zawartych w niej rozważań oraz argumentów, odniósł się pismem z dnia 30.03.2026 r. Zastępca Prezydenta Miasta Szczecin Łukasz Kadłubowski, który zwrócił uwagę na to, iż likwidacja odrębnej taryfy dla linii pośpiesznych oznaczałaby spadek wpływów z biletów o ok. 6,6 mln zł rocznie, co stanowi ok. 8% wpływów ze sprzedaży biletów. Podkreślano to już w uzasadnieniu do petycji z 09.01.2026 r. w sprawie w sprawie likwidacji wyższych stawek za przejazdy liniami pośpiesznymi na terenie Miasta Szczecin, która uchwałą Nr XX/565/26 Rady Miasta Szczecin z 21 kwietnia 2026 roku została uznana za bezzasadną. Podkreślono także, że system komunikacji miejskiej w Szczecinie jest w znacznym stopniu subsydiowany z budżetu Miasta. W 2026 r. planowane dochody systemu wynoszą ok. 170 mln zł, w tym 90 mln zł z tytułu opłat za bilety, przy wydatkach bieżących na poziomie ok. 450 mln zł. Oznacza to konieczność dopłaty z budżetu Miasta w wysokości ok. 280 mln zł. Transport publiczny finansowany jest więc w przeważającej mierze solidarnie przez wszystkich podatników. Każde zmniejszenie przychodów – w tym wynikające z likwidacji odrębnej taryfy dla linii pośpiesznych – wymagałoby zwiększenia dopłaty z budżetu Miasta lub ograniczenia pracy przewozowej. Wskazano również, że ważnym aspektem przy ocenie zasadności petycji pozostaje okoliczność, iż mimo znacznej luki pomiędzy dochodami

a wydatkami bieżącymi, Gmina Miasto Szczecin realizuje program modernizacji taboru komunikacji miejskiej poprzez zakontraktowanie i sukcesywnie wprowadzani do ruchu:

- 18 autobusów elektrycznych dla SPA Klonowica, na kwotę 67 674 600 zł;
- 44 autobusy mild hybrid dla SPA Dąbie, na kwotę 124 599 000 zł;
- 6 autobusów mild hybrid dla SPA Klonowica, na kwotę 17 866 980 zł;
- 12 nowoczesnych, w pełni niskopodłogowych tramwajów typu Gamma, na kwotę 181 808 760 zł.

Ponadto, Miasto rozważa zakup 6 dodatkowych autobusów mild hybrid dla SPA Klonowica. Równolegle zaś, spółka SPPK realizuje własny program inwestycyjny związany z modernizacją i rozwojem infrastruktury, poprzez zakup 3 autobusów niskoemisyjnych i 5 elektrycznych. Istotnym pozostaje, przy ocenie zasadności petycji, okoliczność podpisania umowy na preferencyjne finansowanie z Krajowego Planu Odbudowy w wysokości 188 mln zł na zakup kolejnych 50 autobusów zeroemisyjnych (30 elektrycznych oraz 20 wodorowych). Zastępca Prezydenta wyjaśnił, że łączna wartość zakontraktowanych i planowanych inwestycji w tabor autobusowy i tramwajowy przekracza 400 mln zł. Dlatego należy mieć na uwadze najważniejszy cel działań Miasta w zakresie transportu zbiorowego, tj. poprawę komfortu pasażerów, zwiększenie niezawodności systemu, ograniczenie emisji oraz obniżenie kosztów eksploatacyjnych w dłuższej perspektywie. Istotnym pozostaje więc obecnie zachowanie stabilności finansowej systemu transportu publicznego. Zastępca Prezydenta wskazał, iż na obecnym etapie nie planuje się likwidacji odrębnej taryfy dla linii pospiesznych, a kształt siatki połączeń pozostają w bieżącej analizie organizatora transportu.

Analiza treści petycji z 23.02.2026 r., jak i wcześniejszej z 09.01.2026 r., pozwala na przyjęcie wniosku, że koncentrują się one na tej samej problematyce, tj. zróżnicowanej wysokości taryf dot. stawek za przejazdy liniami pośpiesznymi i zwykłymi w Szczecinie oraz skutków takiej polityki Miasta w zakresie organizacji transportu zbiorowego. Przy czym, opisane w obu petycjach skutki mają, wedle stanowisk osób składających petycje, prowadzić do np.: dyskryminacji pośredniej, podziałów przestrzennych i finansowych między dzielnicami. Obie ww. petycje są tożsame w zakresie żądania całkowitego zniesienia taryf stawek za przejazdy liniami pośpiesznymi na terenie Miasta Szczecin. Inne sformułowanie żądania i pogłębiona jedynie (a nie nowa) argumentacja w petycji z dnia 23.02.2026 r., nie zmienia faktu, iż w zakresie likwidacji taryf linii pośpiesznych obie petycje dotyczą tego samego. Należy zauważyć, że Wnioskodawca w swojej petycji nie przywołał żadnych nowych dowodów czy okoliczności w swojej petycji, odnośnie do zrównania taryf cenowych biletów na linie pośpieszne i zwykłe (a zatem zlikwidowana stawek taryfowych dot. linii pośpiesznych).

Mając na uwadze powyższe, większością głosów ustalono, że nie ma podstaw do uwzględnienia argumentów przedstawionych przez wnioskodawcę, w związku z czym przedmiotową petycję należy uznać za bezzasadną.

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

**Przewodniczący Komisji
ds. Skarg, Wniosków i Petycji Rady Miasta**

Dariusz Smoliński