

Jak rząd ogranicza mobilność niepełnosprawnych

9 lipca 2013

Pod koniec kwietnia niskokosztowy przewoźnik autobusowy PolskiBus.com rozpoczął kursowanie na nowej linii z Rzeszowa do Gdańska. Charakterystyczne czerwone autobusy łączą więc Trójmiasto ze 180-tysięczną stolicą Podkarpacia, zatrzymując się po drodze we wszystkich miastach wojewódzkich np. w 200-tysięcznym Toruniu, ale ludniejszą od niego o przeszło 30 tysięcy mieszkańców Częstochowę mijają bez postoju. Taki rozkład jazdy budził uzasadnione zdziwienie mieszkańców Częstochowy, którzy założyli dwa facebookowe profile, na których domagali się przystanku w ich mieście, pisali listy do lokalnych mediów i do Polskiego Busa. Jednak autorem kontrowersyjnej decyzji nie jest przewoźnik, a... minister transportu[1].

W EKSPRESOWYCH NIE MA ULG

Autobusy Polskiego Busa nie mogą bowiem zatrzymać się w Częstochowie na mocy ministerialnego rozporządzenia z 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy[2]. Dzieli ono wszystkie krajowe kursy ogólnodostępnej komunikacji autobusowej (z wyłączeniem komunikacji miejskiej) na cztery kategorie – kursy w komunikacji zwykłej, przyspieszonej, pospiesznej i ekspresowej – oraz definiuje każde z tych określeń. Rozróżnienie to jest konieczne ze względu na różnice w tabeli ulg ustawowych, tzn. takich, które przewoźnik musi udzielać (w zamian otrzymuje z budżetu rekompensatę).

Taryfa Polskiego Busa opiera się na znanym z linii lotniczych systemie dynamicznych cen. Oznacza to, że nie ma wyznaczonej jednej opłaty za przejazd danym kursem – cena zmienia się w zależności od liczby sprzedanych już wcześniej biletów, czasu pozostałego do odjazdu itp. Przy takim modelu trudno byłoby

wprowadzić taryfę ulgową (jaką kwotę należałoby przyjąć za podstawę do obliczenia ulgi?) – tym bardziej, że ustawodawca wymaga, by ceny biletów ulgowych były stałe. Spółka od początku swojej działalności zgłasza więc swoje połączenia jako ekspresowe[3]. Kategoria ta jest bowiem jedyną, przy której nie wymaga się honorowania ulg[4]. Nowa definicja kursu ekspresowego definiuje go jako taki, (...) w którym środki transportu zatrzymują się w miejscowości początkowej i końcowej albo początkowej i końcowej oraz co najmniej jednym mieście wojewódzkim usytuowanym na linii komunikacyjnej[5]. Innymi słowy, trasa autobusu ekspresowego może biec pomiędzy dwiema dowolnymi miejscowościami, a autobus może nie zatrzymać się po drodze ani razu lub też zatrzymywać się w miastach wojewódzkich. I w żadnych innych.

DLA DOBRA INWALIDÓW ZABRANO IM KURSY

Spójrzmy w tabelę owych ulg ustawowych. Po reformie z czasów rządu Leszka Millera nie znajdziemy na niej uczniów czy studentów[6]. Liczba uprawnionych do zniżki jest bardzo krótka (albo – uściślijmy – lista jest absurdalnie długa ze względu na kuriozalne rozróżnienia zbliżonych do siebie grup, ale obejmuje niewielki odsetek społeczeństwa) – znajdziemy tam, oprócz rzecz jasna posłów i senatorów, jedynie funkcjonariuszy kilku służb w czasie pracy i inwalidów różnego stopnia i rodzaju niepełnosprawności wraz z ich przewodnikami[7]. Ustawodawca nakazał więc honorowanie ulg w trosce o dobro niepełnosprawnych, których mobilność jest często w oczywisty sposób zmniejszona (zostawmy dla jasności wyводу sens tej troski na boku), a minister ograniczył działalność przewoźników nierespektujących zniżek do minimum tak, by niemal każdy kurs w kraju był przystępny cenowo dla osób dotkniętych poważną chorobą.

Rzućmy teraz okiem na ofertę Polskiego Busa. Wszystkie pojazdy, którymi dysponuje, przystosowane są do przewozu osób na wózkach[8]. Możliwość wcześniejszej rezerwacji bez wychodzenia z domu – to wciąż rzadkość na polskim rynku

przewozowym – daje gwarancję możliwości zajęcia dogodnego dla mających problemy z poruszaniem się miejsca, a zakup biletu nie wymaga – często trudnej – podróży do kasy. Podwójna obsada kierowców ułatwia pomoc inwalidzie w zajęciu miejsca czy złożeniu na czas przejazdu wózka. Wcześniejsze zgłoszenie chęci skorzystania z usług Polskiego Busa przez telefon umożliwia ustalenie niezbędnych szczegółów podróży. Słowem – inwalida w zasadzie każdego rodzaju niepełnosprawności może liczyć na o wiele więcej, niż u znakomitej większości pozostałych przewoźników.

Nawet jeśli taka obsługa byłaby dla niepełnosprawnego warta wyższej ceny niż podróż autokarem innej firmy, bilety Polskiego Busa są niejednokrotnie tańsze niż nawet ulgowy przejazd tradycyjną linią. Zastaniając się dobrem słabszych, odebrano im właśnie możliwość dogodnego dojazdu z sześciu miast wojewódzkich zamieszkałych łącznie przez kilka milionów ludzi do Częstochowy, która jest przecież... popularnym celem pielgrzymek m.in. chorych. Rzecz jasna, wraz z nimi ucierpią wszyscy pozostali podróżni.

BĘDZIE CORAZ TRUDNIEJ SIĘ PRZEMIESZCZAĆ

O mizarii organizowanego przez państwo transportu nikogo przekonywać nie trzeba. Dotowane przez państwo pociągi jeżdżą rzadko i wolno, siatka połączeń stale się zmniejsza, a uzupełniające ją trasy autobusowe są niewystarczające dla zapewnienia nawet podstawowych potrzeb mieszkańców wielu miejscowości (choćby dlatego, że autobusy docierają do nich tylko w dni nauki szkolnej albo tylko w dni robocze). To prawdy tak oczywiste, że nie trzeba popierać ich przykładami – każdy, kto choćby sporadycznie próbuje przemieszczać się po Polsce środkami transportu zbiorowego, jest w stanie podać kilka własnych. Problem ten dotyczy zwłaszcza mieszkańców mniejszych miejscowości. Do dużych miast zawsze docierają jakieś pociągi – nawet jeśli są powolne, da się nimi przedostać do innego dużego miasta; zawsze jest spory dworzec PKS – nawet jeśli jest obskurny, a autobusów jest mało, przy

odrobinie gimnastyki da się zeń wyjechać do miast sąsiednich i w przynajmniej kilka odleglejszych miejsc.

Im mniejszy ośrodek, tym trudniej o połączenie. Choć Polski Bus nigdy nie ratował sytuacji wsi czy miasteczek, siłą rozpędu znacząco poprawia sytuację komunikacyjną Ostródy, Ostrowca Świętokrzyskiego czy... Częstochowy[9] – koncesje przyznane przed wejściem w życie opisywanego rozporządzenia nie utraciły ważności i mogą tam nadal zatrzymywać się autobusy łączące odpowiednio Warszawę z Gdańskiem, Rzeszowem i Wiedniem. Są też o wiele mniejsze miejscowości, którym dobre skomunikowanie z resztą kraju zapewnia inny przewoźnik, którego taryfa skonstruowana jest na podobnej zasadzie cen dynamicznych – podkarpacka firma Neobus wozi ekspresowymi kursami do Krakowa, Wrocławia i Warszawy z m.in. Soliny, Leska, Krosna, Iwonicza, Rymanowa, a nawet z Niebylca, Brzozowa, Opatowa czy Boguchwały[10]. Dziś kursują tam komercyjne, niedotowane w żaden sposób (nawet zwrotem ulg) autobusy, których uruchomienie w świetle dzisiejszych przepisów byłoby niemożliwe, a państwo ani samorządy nie zapewniają (i nie zapewniłyby) żadnej alternatywy.

Nowe rozporządzenie wprowadza też zmiany w innym sektorze – komunikacji zwykłej. Określa ono bowiem, że autobusy zwykłe (zatrzymujące się w każdej miejscowości na swojej trasie) mogą kursować tylko na liniach do 150 km. Istnieje możliwość utworzenia takiego kursu na trasie nieco dłuższej – do 200 km (uzyska on wtedy kategorię przyspieszonego – sic!), ale nie dłuższej[11]. Choć długodystansowych kursów zwykłych jest niewiele, długa trasa pozwala czasem obsługiwać jednym kursem potok lokalny i dalekobieżny. Jednym z takich połączeń jest linia Łódź – Wrocław o długości 227 km obsługiwana przez PKS Wieluń. Nowe przepisy nie pozwalają na uruchamianie kolejnych kursów tego typu.

MOŻNA TYLKO KOMBINOWAĆ

Jak udowadniają przewoźnicy kolejowi, istnieje pewne pole

dowolności interpretacji przepisów regulujących przynależność kursu do jakiejś kategorii – wystarczy przywołać przykład samorządowej spółki Przewozy Regionalne, która od kilku lat uruchamia swoje dalekobieżne pociągi – nawet te, którym nadała handlową nazwę RegioExpress – jako osobowe[12], co pozwala jej stosować większe ulgi. Przedsiębiorstwa autobusowe również mają kilka możliwości dogodnej dla nich kategoryzacji połączeń. Mogą one np. ustalić podstawową taryfę równą najwyższym cenom systemu sprzedaży dynamicznej, od której obliczane będą ulgi (kupowałyby je wyłącznie garstka uprawnionych do tańszych przejazdów), dzisiejszy system nazywając „promocyjnym”[13] (z niego nadal korzystaliby wszyscy pozostali pasażerowie). Mogliby też formalnie uruchomić dwa kursy, przykładowo Rzeszów – Częstochowa i Częstochowa – Gdańsk, i obsługiwać je jednym autobusem oraz wydawać bilety zbiorcze na oba te kursy na jednym blankiecie. Wprowadzenie takich rozwiązań w życie jest jednak trudne i nie daje żadnych gwarancji, że kolejne rozporządzenie nie obróci wniwecz całego wysiłku, wiele przedsiębiorstw więc z niego rezygnuje.

Pasażerowie tracą kolejne połączenia. O ile ci zdrowi i z bogatszych dużych ośrodków zwyczajnie zatankują samochód, to inni z przyczyn zdrowotnych lub ekonomicznych zmuszeni są zrezygnować z podróży. A wszystko w imię dbania o ich mobilność.

Autor: Autor: Kasper Fiszer

Źródło: [Instytut Misesa](#)

O AUTORZE

Kasper Fiszer – absolwent UAM i UŁ. Dziennikarz związany z transportem szynowym. Publikował w najważniejszych tytułach branży kolejowej, m.in. w „Kurierze Kolejowym”, „Rynku Kolejowym” i „Świecie Kolei”.

PRZYPISY

[1] O sprawie pierwsza poinformowała „Gazeta Wyborcza” w artykule Autobus ekspresowy nie zatrzyma się w Częstochowie. Dlaczego resort transportu nas dyskryminuje? z 11 czerwca 2013 r. Zob.

http://czestochowa.gazeta.pl/czestochowa/1,84749,14078720,Auto_bus_ekspresowy_nie_zatrzyma_sie_w_Czestochowie_.html [dostęp: 1 lipca 2013 r.].

[2] Dz.U. 2012 poz. 451 Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy.

[3] Zob. <http://www.polskibus.com/rozk%C5%82ad-jazdy> [dostęp: 1 lipca 2013 r.].

[4] Przepisów ustawy [o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego] nie stosuje się do (...) osób w komunikacji autobusowej ekspresowej, z zastrzeżeniem art. 2 ust. 2a [który mówi wyłącznie o darmowych przejazdach pracowników służby granicznej w czasie wykonywania ważnych obowiązków służbowych]. Dz.U. 2012, poz. 1138 Ustawa o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego, art. 1b ust. 1 poz. 6.

[5] Dz.U. 2012 poz. 451 Rozporządzenie..., par. 2 ust. 1 poz. 4 podp. a, b.

[6] Przy biletach jednorazowych, ale PolskiBus.com nie sprzedaje innych.

[7] Ulgi te przyznane są na mocy wielu różnych ustaw, dla wygody oprzyjmy się więc nie na aktach prawnych, a na podsumowującej je tabeli zamieszczonej na stronie przewoźnika PKS Piła. Przy każdej z ulg odsyła ona do odpowiedniej ustawy. Zob. http://www.pkspila.pl/dok/32_pl.pdf [dostęp: 1 lipca 2013 r.].

[8] Przewoźnik zastrzega sobie co prawda prawo do podstawienia innego autobusu, ale aktualnie we flocie przewoźnika nie ma

żadnego pojazdu niedostosowanego do potrzeb inwalidów.

[9] <http://www.polskibus.com/rozk%C5%82ad-jazdy> [dostęp: 1 lipca 2013 r.].

[10] <http://www.neobus.pl/rozkład-jazdy/> [dostęp: 1 lipca 2013 r.].

[11] Zob. Dz.U. 2012 poz. 451 Rozporządzenie..., par. 2 ust. 1 poz. 1, 2.

[12] Zob.
<http://www.przewozyregionalne.pl/sites/default/files/pliki/126/ceny-biletow-18-06-2013.pdf> [dostęp: 1 lipca 2013 r.].

[13] Przepisów ustawy [o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego] nie stosuje się do (...) osób, którym przewoźnik przyznał, w ramach własnej strategii handlowej, ulgi i zniżki taryfowe o charakterze komercyjnym. Dz.U. 2012, poz. 1138 Ustawa o uprawnieniach..., art. 1b ust. 1 poz. 2.