

## 1. Upadek transportowy polskiej prowincji.

Wykluczenie z usług transportu publicznego na koniec 2019 r. obejmie większość sołectw leżących poza aglomeracjami miejskimi. Aby temu zapobiec należy doprowadzić do nowelizacji ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, czytelnie wskazując odpowiedzialnego za transport regionalny (powiat lub województwo), zapewniając źródło finansowania (udział w PIT lub CIT), standardy (dostępność, liczba i godziny kursów, rodzaj taboru) oraz mechanizmy: transparentne przetargi na wieloletnie świadczenie usługi (8-10 lat).

### Uzasadnienie:

Co kilka tygodni upadają przewoźnicy PKS. Dzieje się to zarówno w spółkach prywatnych z polskim i zagranicznym kapitałem, samorządowych (wojewódzkich, powiatowych, gminnych), jak i państwowych pod nadzorem Ministerstwa Infrastruktury (za parę dni zawiesza kursy państwowy PKS Gniezno).

Skalę problemu najlepiej zilustrowały słowa prezesa PKS Częstochowa wypowiedziane na łamach prasy lokalnej: „Kiedy rozpoczęliśmy proces likwidacji kursów generujących straty finansowe, zewsząd pojawiła się krytyka. Niestety, nie nadążaliśmy z informowaniem pasażerów. Szybciej usuwaliśmy połączenia, niż zawiadamialiśmy o tym fakcie pasażerów.”.

## 2. Wzrost liczby rannych i zabitych w wypadkach na polskich drogach

Rok 2018 był gorszym rokiem niż 2017. Sejm kadencji 2011-2015, praktycznie jednomyślnie dokonał kilku zmian prawnych walnie przyczyniających się do spadku bezpieczeństwa na polskich drogach. Stało się to przez likwidację gminnych fotoradarów i zmuszanie GITD do oznakowania radarów istniejących. Znaki drogowe przestały stanowić prawo, zastąpiła je obecność fotoradarów. W sytuacji gwałtownego wzrostu motoryzacji (m.in. na skutek patrz pkt 1), importu starych samochodów głównie diesli z Niemiec, rośnie, choćby statystycznie, prawdopodobieństwo występowania wypadków, a brak zmian prawnych je tylko spotęguje.

Leave this field empty if you're human:

## 3. Czas zapłaty za obietnice przedwyborcze (z wyborów samorządowych)

Przed wyborami wszyscy ministrowie rządu Zjednoczonej Prawicy (PiS, SP, PjG) jeździli po

kraju i obiecywali dofinansowanie m.in. dla transportu publicznego. Przykładowo: min. Jerzy Kwieciński (najważniejsza osoba decyzyjna w Polsce jeżeli chodzi o fundusze europejskie) deklarował na konferencji z Patrykiem Jakim, że są oczywiście unijne pieniądze na 3 i 4 linię metra w Warszawie, tylko obecna władza (PO) ich nie chce. Przy takiej deklaracji, trudno, aby Rafał Trzaskowski nie zgłosił się po wskazane środki, zwłaszcza przed wyborami w 2019 r. Musi to zrobić, niezależnie od przynależności partyjnej, jeżeli nie chce się liczyć z rozczarowaniem mieszkańców.

Takich deklaracji w skali kraju, że „pieniędzy jest pod dostatkiem” lub że „pieniądze nie są problemem” padało tysiące. Mieszkańcy, nawet ci, co na PiS nie głosowali, raczej o nich nie zapomną. Ewentualny brak obiecanych środków może zostać zinterpretowany gorzej niż ostentacyjne lekceważenie.

#### **4. Rok wyzwań na kolei**

2019 r. może być szczególnym okresem dla kolei. Z jednej strony intensyfikacja prac torowych, przy jednoczesnych opóźnieniach na budowach, utrudniać będzie funkcjonowanie przewozów, zwłaszcza towarowych, z drugiej strony rosnąć będzie popyt na tę usługę. Popyt stymuluje dość dobre tempo wzrostu gospodarczego, jak i położenie Polski na kolejowym Jedwabnym Szlaku. Skala inwestycji jest dużą szansą dla całej branży, jednak obciążoną realnym ryzykiem, że nie uda się jej w pełni wykorzystać.

Pomysły na nacjonalizację kolei regionalnych i włączenie ich do Polregio czy PKP będą psuć rynek - marszałkowie w okresie niepewności będą ograniczać rozwój własnych spółek lub zaniechają przygotowywanie realnie konkurencyjnych przetargów na usługi. Negatywnie to wpłynąć może nie tylko na mobilność mieszkańców, ale na branżę producentów taboru i absorpcję funduszy unijnych.

Ponadto, jeśli bardzo dobry pomysł rządu Zjednoczonej Prawicy- Program „Kolej Plus” ma być czymś więcej niż hasłem z kampanii wyborczej 2018, to w 2019 r. musi zostać wpisany do Krajowego Programu Kolejowego. W KPK konieczne jest też uwzględnienie ryzyka opóźnień inwestycyjnych oraz wzrostów kosztów inwestycji. W latach 2016-2018 rzeczywiste koszty realizacji kontraktów kolejowych wzrosły o prawie 40%, a trend ten będzie się utrzymywał.