# Oświadczenie złożone przez senator Ewę Matecką na 27. posiedzeniu Senatu w dniu 23 lipca 2021 r.

Oświadczenie skierowane do prezesa Rady Ministrów Mateusza Morawieckiego

Szanowny Panie Premierze!

W obliczu zbliżającego się kolejnego roku szkolnego coraz bardziej niepokojący wydaje się w wielu częściach Polski problem wykluczenia komunikacyjnego. Walka z nim była jedną ze sztandarowych zapowiedzi wyborczych, z jakimi politycy PiS występowali na wiecach i jakie silnie eksponowano w trakcie całej kampanii.

W 2019 r. rząd PiS zainaugurował wprawdzie program wsparcia lokalnych PKS-ów, jednak jak dotąd nie pomógł firmom przewozowym, których koszty działalności rosną, a wpływy z biletów systematycznie spadają. Jednym z powodów braku sukcesu programu są warunki, które trudno spełnić wielu przedsiębiorstwom.

Warto zaznaczyć również, że ustawa o funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej nie przewiduje rozwiązań dla aktualnie likwidowanych linii, a jedynie dla tych, które zniknęły z mapy połączeń minimum 3 miesiące przed wejściem w życie ustawy.

Ponadto dofinansowanie miało być przyznawane w formie dopłaty do kwoty deficytu pojedynczej linii komunikacyjnej. Jednocześnie organizator, czyli samorząd terytorialny, był zobowiązany dopłacić do kwoty deficytu na danej linii komunikacyjnej nie mniej niż 10% ze środków własnych.

Dopłata w wysokości nie wyższej niż 1 zł do 1 wozokilometra miała obowiązywać do końca 2021 r. W kolejnych latach dopłata miała być ustalana w kwocie nie wyższej niż 0,80 zł do 1 wozokilometra.

Jednym z kryteriów trudnych do przyjęcia okazała się liczba przystanków komunikacyjnych i dworców zlokalizowanych w odległości ustalonej na podstawie najkrótszej możliwej trasy. Najwyżej oceniane miały być wnioski z największą liczbą przystanków i dworców. Paradoks polega jednak na tym, że to właśnie przystanki i dworce sukcesywnie i często w pierwszej kolejności zlikwidowano.

Według „Rzeczpospolitej" z puli 800 milionów zł, oferowanej samorządom przez fundusz rozwoju przewozów autobusowych, samorządy wykorzystały w 2020 r. ok. 60 milionów zł, a w 2019 r. z 300 milionów zł wykorzystano zaledwie 18 milionów zł. Dzieje się tak dlatego, że fundusz został niedoszacowany. Stawka dopłaty wynosi 1 zł za przejechany kilometr, a rynkowy poziom to 4–7 zł na 1 km.

Likwidacja połączeń PKS tylko w moim okręgu wyborczym dotyka 3 z 4 najważniejszych miejscowości, czyli Ostrowa Wielkopolskiego, Ostrzeszowa i Kępna.

To bardzo poważny problem społeczny, bowiem utrudnia wielu mieszkańcom powiatów dostęp do szkół, służby zdrowia czy pracy. Uratowanie sytuacji w postaci znalezienia nowego przewoźnika uzależnione jest w dużej mierze również od stabilności dotacji rządowej. Należy bowiem pamiętać, że szczególnie w obliczu alertu klimatycznego wypracowanie nawyków korzystania z komunikacji zbiorowej to coś więcej niż tylko kwestia rentowności, to także niezmiernie istotne działanie proekologiczne.

Zwracam się zatem z pytaniami: jak rząd zamierza zahamować lawinowy proces upadku PKS w kolejnych miejscowościach i czy wobec klęski pierwotnego planu zaproponuje nowe, racjonalne rozwiązania?

Czasu pozostało bardzo niewiele, bowiem wrzesień boleśnie zweryfikuje obecny stan połączeń lokalnych, zwłaszcza z niewielkich miejscowości.

Łączę wyrazy szacunku
Ewa Matecka