

W KPO należy:



- Przewidzieć aktualizację dokumentów strategicznych, do których KPO się odnosi – w tym Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku – nieaktualna (podniesiony cel UE redukcji emisji 55%, konieczna także szybsza redukcja emisji transportowych)
- Przyjąć, że jednym z rezultatów powinien być **wzrost udziału transportu zbiorowego** (autobusy, trolejbusy, tramwaje, pociągi...) w transporcie pasażerskim
- Jasno określić kierunek rozwoju – jako przechodzenie na transport **zeroemisyjny** (obecnie brak spójności – należy wykluczyć wsparcie dla transportu niskoemisyjnego i wykorzystania paliw alternatywnych, bo wsparcie wykorzystania paliw kopalnych łamie zasadę DNSH)

W KPO należy:



- Wsparciem w ramach Zeroemisyjnego transportu zbiorowego (E1.1.2) objąć także **trolejbusy** oraz **miejski transport szynowy** oraz zwiększyć skalę wsparcia
- Znacząco **zwiększyć wsparcie** w ramach **Zielonej transformacji miast** i obszarów funkcjonalnych (B3.1.3.), która obejmuje szeroki zakres potrzebnych inwestycji miejskich – kwota alokowana na ten obszar inwestycji jest za niska (np. zamiast przeznaczać dotacje na projekty z zakresu wsparcia przedsiębiorstw, które mogłyby skorzystać z pomocy zwrotnej)
- Umożliwić korzystanie z tych środków miastom niezależnie od ich wielkości

W KPO należy:

- Dodać **Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej** do listy miejskich dokumentów strategicznych, których opracowanie może być wspierane w ramach KPO (B3.1.)
- Wykluczyć lub znacznie zredukować wsparcie przewidziane na **budowę dróg** (E2), maskowane jako wyprowadzanie ruchu z miast (obwodnice)
- Przesunąć większość środków na poprawę bezpieczeństwa z poziomu centralnego do samorządów, m.in. na poprawę bezpieczeństwa **pieszych i rowerzystów** na drogach lokalnych przez uspokajanie ruchu
- Inwestycje w infrastrukturę i tabor kolejowy powinny służyć ograniczeniu wykluczenia transportowego (E2.1.1. i E2.1.2.)