Szanowni i Szanowne!

Poniżej znajdują się **uwagi do Krajowego Planu Odbudowy** przygotowane przez Polską Federację Organizacji Rowerowych. Wersja dokumentu przedstawiona przez rząd pomija zupełnie rower jako środek transportu, a komponent „Zielona i inteligentna mobilność” ogranicza się w zasadzie do autobusów elektrycznych w formie, która również nie znajduje wyraźnego uzasadnienia. Zachęcamy gorąco do wysłania poniższych uwag w procesie konsultacji trwającym do 2 kwietnia. Można oczywiście modyfikować je wedle własnego uznania lub zainspirować się i napisać własne. Ważne, aby transport rowerowy jako rozwiązanie systemowe pojawił się w dokumencie, który zdefiniuje politykę publiczną na lata (podobne uwagi przesłaliśmy do projektu Umowy Partnerstwa do 2027 roku). Według zaleceń Komisji Europejskiej plan powinien wspierać reformy systemowe, a nie stanowić zbiór życzeń i zakupów. To szansa na wyniesienie polityki zrównoważonej mobilności na nowy poziom.

Instrukcja. **Uwagi składa się przez formularz internetowy, nie przez e-mail.**

1. Należy wejść na stronę: <https://www.funduszeeuropejskie.gov.pl/strony/formularz-zglaszania-uwag-do-kpo-1/>
2. **Pierwszych 12 uwag** należy wkleić osobno w formularz wybierając z listy rozwijanej Komponent E „Zielona, inteligentna mobilność” i podając numery stron
3. **Pozostałe 9 uwag**, ze względu na nagłą zmianę w formularzu (brak możliwości zgłoszenia uwag do cz. 1) należy zgłosić jako uwagi ogólne, czyli do części Treść uwagi przekopiować „Część KPO” wraz ze stronami oraz „Treść uwagi”, a „Uzasadnienie” do odpowiedniej komórki w formularzu

Tak, nie jest to system przyjazny użytkownikami, ale to tylko 30 min, które mogą zmienić świat! 😊

**UWAGA KLUCZOWA – jeśli brakuje Wam czasu, prześlijcie przynajmniej tą!**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Lp | Pole formularza | Treść |
|  | Imię |  |
|  | Nazwisko |  |
|  | Instytucja |  |
|  | Województwo |  |
|  | Część KPO | Komponent E „Zielona, inteligentna mobilność”  3. Opis Reform i Inwestycji, opis reform a. Reformy, Reforma E1.1. Wzrost wykorzystania transportu przyjaznego dla środowiska, pkt. b. Inwestycje |
|  | Strona | 206 |
|  | Treść Uwagi | Dodanie wiązki inwestycji E1.1.3 „Dodanie tzw. wiązki inwestycji E1.1.3 „Wsparcie rozwoju infrastruktury rowerowej”  Wyzwania *(Challenges)*:  Wyzwaniem w tym zakresie jest znaczne zwiększenie skali i tempa działań zmierzających do zwiększenia udziału pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi oraz rowerów, m.in. poprzez wsparcie działań zwiększających dostępność pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi, rozbudowę infrastruktury ładowania, wymianę autobusów na zero- i nisko- emisyjne oraz umożliwienie wprowadzania stref zeroemisyjnych w miastach.  Jednocześnie polskie miasta nie posiadają spójnych systemów tras rowerowych, co nie pozwala na pełny rozwój potencjału z zakresie transportu rowerowego będącego w pełni zero-emisyjnym środkiem transportu. Miasta liderujące pod względem udziału ruchu rowerowego w podróżach osiągają poziom ok. 7%, w czasie, gdy potencjał (pod w warunkiem powstania w miastach funkcjonalnego systemu tras) można szacować na poziom ok. 15-20% (na podstawie zbliżonych uwarunkowaniami miasto wschodnio niemieckich). Skokowy wzrost zainteresowania transportem rowerowym w sytuacji pandemii udowodnił odporność tego środka transportu na kolejne fale pandemii. Wyzwaniem w tym zakresie jest zwiększenie udziału rowerów w transporcie.  Warto również zwrócić uwagę na gwałtowny wzrost rynku handlu internetowego oraz konsolidację silnego rynku logistycznego, która wytwarza rosnącą presję na ruch w miastach – w metropoliach udział ruchu dostawczego w ruchu kołowym stale wzrasta. Zgodnie z zaleceniami europejskimi należy poszukiwać alternatywnych sposobów na zaspokajanie potrzeb logistycznych w miastach, w tym poprzez promocję i ułatwienie korzystania z lekkich pojazdów elektrycznych oraz wspomaganych elektrycznie rowerów towarowych, tak przez małe jak i duże firmy lub instytucje w logistyce tzw. ostatniej mili.  Cel *(Objective)*:  Zwiększenie udziału rowerów w transporcie. Cel zostanie osiągnięty poprzez zwiększenie długości i spójności sieci dróg rowerowych w taki sposób, aby podróż rowerem była uznawana za bezpieczną, wygodną i efektywną. Przewiduje się, że w perspektywie do 2026 r. wzrośnie liczba długość i spójność systemy dróg rowerowych w miastach i na obszarach funkcjonalnych. Jednocześnie zakłada się wsparcie zakupu rowerów towarowych dla odbiorców indywidualnych i przedsiębiorców celem realizacji dostaw na tzw. ostatniej mili transportem zeroemisyjnym. Wprowadzenie powyższych rozwiązań skutkować będzie znaczną redukcją rocznej emisji CO2.  Charakterystyka *(Nature, type, size of investment)*:  Realizowane będą związane z rozbudową infrastruktury rowerowej, tj. samodzielnych dróg rowerowych, dróg rowerowych towarzyszących inwestycjom drogowym, parkingów rowerowych, ciągów pieszo-rowerowych. Planuje się budowę dróg rowerowych, które umożliwią mieszkańcom przemieszczanie się rowerem w sposób wygodny, bezpieczny i efektywny.  Rozbudowie sieci dróg rowerowych będzie towarzyszyć budowa infrastruktury integrującej rower z innymi środkami transportu (kolej, miejski i regionalny transport zbiorowy) w postaci parkingów lub boxów rowerowych w punktach węzłowych. Powstała synergia umożliwi z inwestycjami rozwijającymi transport publiczny pozwoli na stworzenie zeroemisyjnej i bezpiecznej w kontekście pandemii alternatywy dla samochodów indywidualnych. Efektem działań będzie upowszechnienie roweru jako środka transportu, co pozwoli na poprawę jakości powietrza w szczególności w miastach i ich obszarach funkcjonalnych, a zatem miejscach szczególnie narażonych na występowanie tzw. smogu fotochemicznego pochodzącego ze spalania paliw i pylenia części eksploatacyjnych.  Wdrażanie *(Implementation)*: Wsparcie kompleksowych projektów inwestycyjnych w wybranych w drodze konkursu miastach oraz miejskich obszarach funkcjonalnych. Instytucją organizującą konkurs oraz zapewniającą nadzór nad finansowaniem inwestycji będzie Centrum Unijnych Projektów Transportowych.  Jednocześnie zakłada się wsparcie zakupu rowerów towarowych dla odbiorców indywidualnych i przedsiębiorców celem realizacji dostaw na tzw. ostatniej mili transportem zeroemisyjnym.  Populacja docelowa *(Target population)*: administracja publiczna jako ośrodek tworzący i wdrażający projekt; jednostki samorządu terytorialnego jako odbiorcy wsparcia; przedsiębiorcy jako wykonawcy projektów inwestycyjnych; przedsiębiorcy (w zakresie wsparcia zakupów rowerów towarowych) społeczeństwo jako ostateczny beneficjent  Pomoc publiczna *(State aid compliance):* Pomoc publiczna występuje w zakresie: dofinansowania zakupu rowerów towarowych  Zakres czasowy *(Timeline)*: II kw. 2020 r. – III kw. 2026 r.  Koszty/koszt jednostkowy/sposób szacowania: ok. 135 mln euro  Przyjmuje się założenie, że wsparciem rozwoju infrastruktury rowerowej w ramach mechanizmu odbudowy po pandemii objęte zostanie około 250 km dróg rowerowych oraz infrastruktury towarzyszącej. Zgodnie z cennikami budów w roku 2020 oraz cennikami z budżetów obywatelskich za 1 km to 0,5 mln euro. W wyniku uzyskania efektu skali cena to może zostać obniżona, natomiast część elementów sieci dróg rowerowych wymagać będzie bardziej skomplikowanych działań np. budowy obiektów mostowych, czy przebudowy sieci. Dlatego też przyjmuje się ok. 10% rezerwę pozwalającą na elastyczne podejście do ewentualnych kosztów.  Przyjmuje się, że koszt jednostkowy zakupu roweru towarowego z napędem elektrycznym to 30 tys. zł  Ceny zostały oszacowane na podstawie realizacji w roku 2020.  Demarkacja Celu E1. z innymi źródłami finansowania:  Turystyczne szlaki rowerowe – finansowanie ze środków Regionalnych Programów Operacyjnych. |
|  | Uzasadnienie uwagi | W kontekście wyzwań, jakie przyniosła pandemia COVID-19 jest nie tylko zapewnienie niskoemisyjnego, ale także bezpiecznego z punktu widzenia zachowania dystansu społecznego transportu. Rower stanowi jedyny środek transportu, który jednocześnie umożliwia zachowanie dystansu społecznego i nie powoduje znacznego obciążenia środowiskowego. Zasadność tego rodzaju działań pokazują przykłady miast zachodniej Europy, gdzie tworzenie dróg i pasów rowerowych było wskazywane wprost jako recepta na szerzenie się pandemii.  Wartość ok. 200 mln powinna zostać przekierowana z wiązki inwestycyjnej E1.1.2, ponieważ budowa infrastruktury rowerowej odwołuje się do tych samych celów i założeń (poprawa jakości powietrza, zmniejszenie emisji pochodzącej z transportu w miastach) przy jednoczesnym korzystnym bilansie finansowym (mniejsze koszty funkcjonowania wytworzonej infrastruktury oraz społecznym (bezpośrednie oddziaływanie na zdrowie publiczne).  Zwraca się uwagę na fakt, że wg danych GUS w Polsce użytkowanych jest około 12 tys. autobusów miejskich, z czego około 500 jest elektryczne. Zadeklarowany cel zakupu 1200 autobusów jest ambitny, natomiast nie pozwoli na istotną zmianę struktury napędów w taborze autobusowym obsługującym miasta. Zwraca się również uwagę na fakt, że w roku 2020 13 polskich miast uzyskało dofinansowanie na zakup około 190 autobusów elektrycznych w ramach programu POIŚ 2014-2020. Oznacza to, że cel zakupu 1200 autobusów do roku 2026 został już w około 15% zrealizowany, zaś środki te można przeznaczyć na rozbudowę sieci dróg rowerowych, dzięki czemu uzyska się superaddywny efekt w postaci łączenia różnych zero-emisyjnych środków transportu. Wartość ok. 135 mln euro została oszacowana właśnie na postawie ryczałtowej wartości 715 tys. euro X 190 pojazdów. |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Lp | Pole formularza | Treść |
|  | Imię |  |
|  | Nazwisko |  |
|  | Instytucja |  |
|  | Województwo |  |
|  | Część KPO | Komponent E „Zielona, inteligentna mobilność”  1. Opis Komponentu  Podsumowanie komponentu „Zielona, inteligentna mobilność” |
|  | Strona | 197 |
|  | Treść Uwagi | Dodanie komponentu E1.1.3 „Wsparcie rozwoju infrastruktury rowerowej” |
|  | Uzasadnienie uwagi | W kontekście wyzwań, jakie przyniosła pandemia COVID-19 jest nie tylko zapewnienie niskoemisyjnego, ale także bezpiecznego z punktu widzenia zachowania dystansu społecznego transportu. Rower stanowi jedyny środek transportu, który jednocześnie umożliwia zachowanie dystansu społecznego i nie powoduje znacznego obciążenia środowiskowego. Zasadność tego rodzaju działań pokazują przykłady miast zachodniej Europy, gdzie tworzenie dróg i pasów rowerowych było wskazywane wprost jako recepta na szerzenie się pandemii.  Jednym ze zdiagnozowanych głównych wyzwań rozwojowych, jakie przyniosła ze sobą pandemia COVID-19 jest rosnąca presja na system finansów publicznych przejawiająca się ograniczeniem możliwości finansowania inwestycji publicznych. Należy zdecydowanie zgodzić się z powyższym stwierdzeniem, jednocześnie ze zdziwieniem konstatując, że w takich okolicznościach duży nacisk inwestycyjny położony będzie na rozbudowę twardej infrastruktury transportowej, ze szczególnym uwzględnieniem dróg. Zwraca się uwagę, że jest to rozwiązanie kosztowne zarówno w kontekście kosztów samej inwestycji, jak i skutków w postaci wzrostu wydatków związanych z utrzymaniem i funkcjonowaniem określonej oferty transportowej.  Zgodnie z danymi GDDKiA koszt budowy 1 km autostrady wynosi obecnie od 36,4 do 50,6 mln zł, w przypadku dróg ekspresowych średni koszt to ok. 41 mln zł za kilometr, zaś w przypadku dróg niższej klasy wartość ta waha się od ok. 9 do 24,2 mln zł. Dane podawane przez spółkę CPK wskazują, że 1 km linii konwencjonalnej na 10 mln zł, a linii dużych prędkości na 50 mln zł. Z kolei koszt budowy 1 km linii metra wynosi 470 mln zł, a koszt budowy 1 km linii tramwajowej waha się od 10 do 25 mln zł. (dane Urzędu m. st. Warszawy). Jednocześnie budowa drogi rowerowej zaś to koszt około 2 mln za 1 km. (dane samorządów na podstawie cenników Budżetów Obywatelskich)  Na podstawie powyższego zestawienia widać więc, że przeznaczenie nawet niewielkich środków w porównaniu do pozostałych rodzajów infrastruktury transportowej, daje ogromne przełożenie na przyrost ilości dróg rowerowych.  Zaznaczyć przy tym należy, że nie należy rozpatrywać procesu inwestycyjnego jedynie z punktu widzenia kosztów, ale także rezultatów i kosztów utrzymania. Z tego punktu widzenia wskazać należy, że utrzymanie infrastruktury rowerowej jest nieporównywalnie tańsze. Drogi rowerowe co do zasady przenoszą mniejsze obciążenia, w efekcie są trwalsze niż drogi dla samochodów, zaś jedyne koszty to zimowe utrzymanie przejezdności.  Warto również pamiętać, że każda budowa infrastruktury, a zatem i przetworzenie krajobrazu, niesie za sobą długotrwałe skutki środowiskowe i społeczne takie jak wzrost emisji pyłów i spalin, hałas, tworzenie efektów barier dla ludzi i zwierząt, a także wypadki drogowe. Porównując powyższe efekty należy wskazać, że rower jako środek transportu jest wolny od większości negatywnych efektów funkcjonowania infrastruktury transportowej.  Jednocześnie rozbudowa infrastruktury dedykowanej indywidualnemu ruchowi samochodowemu pogłębia przepaść pomiędzy efektywnością wyboru samochodów i innych środków transportu, co w warunkach racjonalnych wyborów indywidualnych jednostek prowadzi do wzrostu liczby samochodów i w efekcie do stymulowania szeregu negatywnych zjawisk towarzyszących transportowi samochodowemu takich jak wypadki drogowe, korki, emisja substancji szkodliwych (tzw. smog fotochemiczny), co jest niekorzystne dla wspólnego interesu społeczności. Jednocześnie – w wymiarze indywidualnym – nadmierne użytkowanie samochodu w długofalowej perspektywie powoduje pogorszenie stanu zdrowia ze względu na mniejszą ilość ruchu (tzw. nie rekreacyjnej mobilności aktywnej), co wprost przekłada się na wzrost zapadalności na takie schorzenia jak choroby serca, otyłość, choroby narządów ruchu. Emisja smogu fotochemicznego zaś ma bezpośredni wpływ na choroby układu oddechowego, nerwowego oraz choroby oczu. Koszty te – wraz z rosnącymi kosztami leczenia i rehabilitacji ofiar wypadków drogowych – na trwałe obciążać będą krajowy system ochrony zdrowia, co będzie uwydatniać się w przyszłych pokoleniach wraz ze starzeniem się społeczeństwa i pogarszaniem stanu środowiska.  Stworzenie warunków do rozwoju infrastruktury rowerowej będzie przeciwdziałać powyżej wskazanym negatywnym zjawiskom, ponieważ w mniejszym stopniu obciążać będzie budżety jednostek finansów publicznych kosztami utrzymania, będzie generować mniejsze koszty środowiskowe i społeczne, jak również – dzięki tworzeniu warunków do aktywnej mobilności nie rekreacyjnej – korzystnie oddziaływać na ograniczanie negatywnych zjawisk w obszarze zdrowia publicznego. |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Lp | Pole formularza | Treść |
|  | Imię |  |
|  | Nazwisko |  |
|  | Instytucja |  |
|  | Województwo |  |
|  | Część KPO | Komponent E „Zielona, inteligentna mobilność”  2. Główne Wyzwania i Cele, a. Wyzwania |
|  | Strona | 197-200 |
|  | Treść Uwagi | Dodanie części „Wyzwania”  Polskie miasta nie posiadają spójnych systemów tras rowerowych, co nie pozwala na pełny rozwój potencjału z zakresie transportu rowerowego. Miasta liderujące pod względem udziału ruchu rowerowego w podróżach mają go na poziomie ok. 7%, w czasie, gdy potencjał (pod w warunkiem powstania w miastach funkcjonalnego systemu tras) można szacować na poziom ok. 15-20% (na podstawie zbliżonych uwarunkowaniami miasto wschodnio niemieckich).  Jednocześnie, jak wskazuje Strategia Rozwoju Transportu do 2030 zdecydowana większość została zbudowana w miastach, wynosiła w 2017 r. ponad 12 tys. km (wzrost o blisko 75% w latach 2012-2017). Przekłada się to na gęstość ścieżek rowerowych wynoszącą 388,2 km na 10 tys. km2 w skali całego kraju. Systemy rowerów publicznych funkcjonowały w ok. 33 polskich miastach i gminach. Strategia wskazuje m.in. na problemy w dostępności ścieżek rowerowych, które przekładały się dotychczas na bardzo niewielki udział ruchu rowerowego, który wynosił ok. 1-6% podróży ogółem. Rośnie również liczba przewozów rowerów koleją jako łączonego środka transportu "Przesiadaj się i jedź”. W 2017 r. bilet na przewóz roweru pociągiem PKP Intercity kupiło ok. 113 tys. osób. W pierwszym półroczu 2018 r., w stosunku do analogicznego okresu 2017 r., w pociągach PKP Intercity o 18% zwiększyła się liczba przewiezionych rowerów.  Problem będącym przyczyną niewykorzystania potencjału np. komunikacji rowerowej jest problem z podziałem przestrzeni pomiędzy różne środki transportu, co powoduje stymulowanie indywidualnej komunikacji samochodowej, zaś zaniżanie ruchu rowerowego. Dzieje się tak, ponieważ mieszkańcy nie uznają dróg rowerowych za efektywne, bezpieczne i wygodne. W konsekwencji obciążenie środowiskowe poprzez wybór samochodu, jest sprzężona z racjonalną potrzebą zapewnienia bezpieczeństwa i komfortu przemieszczania, w szczególności w miastach, gdzie problem emisji z transportu i kwestie zachowania dystansu społecznego są decydujące dla zatrzymywania rozwoju także przyszłych pandemii |
|  | Uzasadnienie uwagi |  |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Lp | Pole formularza | Treść |
|  | Imię |  |
|  | Nazwisko |  |
|  | Instytucja |  |
|  | Województwo |  |
|  | Część KPO | Komponent E „Zielona, inteligentna mobilność”  2. Główne Wyzwania i Cele, a. Cele, Cele Szczegółowe E1 |
|  | Strona | 197-200 |
|  | Treść Uwagi | Dodanie części „Cele szczegółowe”  Zmiany te będą służyć m.in. poprawie stanu oraz ograniczeniu emisyjności taboru w transporcie pasażerskim. Wzrośnie zatem atrakcyjność transportu publicznego, która będzie realizowana w większym zakresie przy wykorzystaniu zeroemisyjnych środków transportu. Poprawie ulegnie także sieć dróg rowerowych, dzięki czemu zwiększy się rola zeroemisyjnego i odpornego na pandemię środka transportu indywidualnego, jak również poprawi się intermodalność podróży, dzięki integracji roweru z innymi środkami transportu zbiorowego na pierwszej lub ostatniej mili. |
|  | Uzasadnienie uwagi | Zwraca się uwagę na fakt, iż cel główny komponentu E to Rozwój zrównoważonego, bezpiecznego i odpornego systemu transportowego, zapewniającego odpowiednią obsługę potrzeb gospodarki i społeczeństwa, poprzez zwiększenie dostępności transportowej i walkę z wykluczeniem komunikacyjnym m.in. za pomocą zrównoważonych i cyfrowych rozwiązań minimalizujących negatywne oddziaływanie na środowisko. Należy z całą mocą podkreślić, że choć elektryczne autobusy wyczerpują do pewnego stopnia znamiona "zrównoważonego" elementu systemu transportowego, to nie można uznać ich za element "bezpieczny" i "odporny". Co więcej, właśnie transport publiczny - niezależnie od trakcji, czy źródła napędu w przypadku pandemii i związanego z nią obowiązku zachowania dystansu społecznego - podlega największym obostrzeniom. W sytuacji konieczności jednoczesnej poprawy warunków aerosanitarnych oraz wymogu zachowywania dystansu społecznego to właśnie transport rowerowy staje się kluczowym elementem pozwalającym zachować odporność, przy jednoczesnym utrzymaniu poziomu mobilności mieszkańców. Zwraca się jednak ponownie uwagę na fakt, że w większości polskich miast jego wykorzystanie jest tłamszone ze względu na brak infrastruktury, która umożliwia realizację podróży w sposób bezpieczny, wygodny i efektywny. Zgodnie z badaniami CBOS aż 64% Polaków nie czuje się bezpiecznie jadąc rowerem. To istotne ograniczenie w rozwoju transportu rowerowego.  Podkreślić należy także fakt, ze wymiana taboru autobusowego komunikacji miejskiej w niewielkim stopniu przyczyni się do redukcji emisji substancji szkodliwych. Autobusy są głównym emitentem szkodliwych substancji. Transport publiczny, według badań krakowskiej AGH, odpowiada jedynie za 2,2 proc. całkowitej emisji zanieczyszczeń do powietrza, za to samochody za 65-70 proc. zanieczyszczeń. Stąd należy dążyć do jak największego ograniczania ruchu samochodowego, m.in. poprzez tworzenie alternatywy w postaci bezpiecznego, wygodnego i efektu transportu rowerowego.  Zwraca się również uwagę, że elektryfikacja transportu autobusowego nie eliminuje wszystkich rodzajów zanieczyszczeń w transporcie drogowym. Nadal bowiem autobusy elektryczne poruszają się w gumowych oponach, hamują używając klocków i tarcz hamulcowych. Zgodnie z badaniami politechniki berlińskiej opona samochodowa traci w czasie eksploatacji w wyniku ścierania się materiału nawet do 2 kg masy, zaś w przypadku opon do ciężarówek i autobusów może to być nawet 12 kg. Ok. 9 proc. startej gumy trafia do atmosfery właśnie w formie pyłu. Opona zawiera liczne substancje, które w istotny sposób niekorzystnie wpływają na środowisko naturalne i stanowią dla niego zagrożenie. W ich skład mogą wchodzić metale ciężkie, rakotwórcze substancje takie jak benzen, szkodliwe polimery, fenole i wiele innych.  Jednocześnie warto zauważyć, że autobusy elektryczne do hamowania zużywają nakładki hamulcowe zawierające materiały cierne. Głównymi składnikami materiału ciernego są: wypełniacze (m. in. stal, metale kolorowe, materiały mineralne i organiczne, siarka, grafit, kreda); plastyfikatory (np. olej talowy); modyfikatory (kauczuki syntetyczne butadienowe); przyśpieszacze; spoiwa (żywice fenolowo-formaldehydowe). Wyliczenia wskazują, że rocznie jeden samochód zużywa około pół kilograma materiału ciernego, co daje niecałe 0,2 grama dziennie na jedną nakładkę - autobus elektryczny z racji masy zużywa więcej materiału. W efekcie tarcia nakładek o tarcze hamulcowe również powstają pyły o różnym wymiarze: począwszy od cząsteczek gazowych, do pyłów o wielkości ułamka milimetra. Elementy te, w podobny sposób jak spaliny produkowane przez silniki diesla obniżają jakość powietrza.  Elektryfikacja transportu nie rozwiązuje także zjawiska tzw. pyłu wzbudzonego, tj. wtórnego unoszenia się szkodliwych substancji pochodzących z różnych źródeł (ogrzewanie, transport, przemysł) osadzających się na powierzchni jezdni. Ruch pojazdów, w tym autobusów elektrycznych, powoduje turbulencje powietrza mogące ponownie wzbudzić pył drogowy. Wymiana autobusu z napędem diesla na elektryczny nie eliminuje tych problemów. Zjawisko to opisują m.in. raporty poszczególnych WIOŚ, czy prace badawcze Uniwersytetu Medycznego w Lublinie.  Jednocześnie podkreślić należy, że w ujęciu Green Product Life Cycle produkcja i utylizacja autobusu elektrycznego jest zdecydowanie bardziej obciążająca środowisko niż produkcja roweru. W dodatku, co warto podkreślić, infrastruktura rowerowa pozwoli na wykorzystanie już posiadanych rowerów, co nie będzie wymagać zwiększania śladu węglowego związanego z produkcją oraz transportem.  Doprecyzowanie zapisu powyższego celu szczegółowego nie będzie wymagać korekty celu głównego komponentu E, stanowi jedynie jego dopełnienie i pozwala na holistyczne ujęcie zagadnienia obniżania emisji szkodliwych substancji w transporcie. |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Lp | Pole formularza | Treść |
|  | Imię |  |
|  | Nazwisko |  |
|  | Instytucja |  |
|  | Województwo |  |
|  | Część KPO | Komponent E „Zielona, inteligentna mobilność”  3. Opis Reform i Inwestycji |
|  | Strona | 201 |
|  | Treść Uwagi | Dodanie komponentu E1.1.3 „Wsparcie rozwoju infrastruktury rowerowej” w tabeli w kolumnie „Inwestycje” oraz zapisów w kolumnie „Cel inwestycji”   * Zwiększenie udziału roweru w podróżach * Poprawa integracji roweru ze środkami transportu publicznego |
|  | Uzasadnienie uwagi | W kontekście wyzwań, jakie przyniosła pandemia COVID-19 jest nie tylko zapewnienie niskoemisyjnego, ale także bezpiecznego z punktu widzenia zachowania dystansu społecznego transportu. Rower stanowi jedyny środek transportu, który jednocześnie umożliwia zachowanie dystansu społecznego i nie powoduje znacznego obciążenia środowiskowego. Zasadność tego rodzaju działań pokazują przykłady miast zachodniej Europy, gdzie tworzenie dróg i pasów rowerowych było wskazywane wprost jako recepta na szerzenie się pandemii.  Jednym ze zdiagnozowanych głównych wyzwań rozwojowych, jakie przyniosła ze sobą pandemia COVID-19 jest rosnąca presja na system finansów publicznych przejawiająca się ograniczeniem możliwości finansowania inwestycji publicznych. Należy zdecydowanie zgodzić się z powyższym stwierdzeniem, jednocześnie ze zdziwieniem konstatując, że w takich okolicznościach duży nacisk inwestycyjny położony będzie na rozbudowę twardej infrastruktury transportowej, ze szczególnym uwzględnieniem dróg. Zwraca się uwagę, że jest to rozwiązanie kosztowne zarówno w kontekście kosztów samej inwestycji, jak i skutków w postaci wzrostu wydatków związanych z utrzymaniem i funkcjonowaniem określonej oferty transportowej.  Zgodnie z danymi GDDKiA koszt budowy 1 km autostrady wynosi obecnie od 36,4 do 50,6 mln zł, w przypadku dróg ekspresowych średni koszt to ok. 41 mln zł za kilometr, zaś w przypadku dróg niższej klasy wartość ta waha się od ok. 9 do 24,2 mln zł. Dane podawane przez spółkę CPK wskazują, że 1 km linii konwencjonalnej na 10 mln zł, a linii dużych prędkości na 50 mln zł. Z kolei koszt budowy 1 km linii metra wynosi 470 mln zł, a koszt budowy 1 km linii tramwajowej waha się od 10 do 25 mln zł. (dane Urzędu m. st. Warszawy). Jednocześnie budowa drogi rowerowej zaś to koszt około 2 mln za 1 km. (dane samorządów na podstawie cenników Budżetów Obywatelskich)  Na podstawie powyższego zestawienia widać więc, że przeznaczenie nawet niewielkich środków w porównaniu do pozostałych rodzajów infrastruktury transportowej, daje ogromne przełożenie na przyrost ilości dróg rowerowych.  Zaznaczyć przy tym należy, że nie należy rozpatrywać procesu inwestycyjnego jedynie z punktu widzenia kosztów, ale także rezultatów i kosztów utrzymania. Z tego punktu widzenia wskazać należy, że utrzymanie infrastruktury rowerowej jest nieporównywalnie tańsze w utrzymaniu. Drogi rowerowe co do zasady przenoszą mniejsze obciążenia, w efekcie są trwalsze niż drogi dla samochodów, zaś jedyne koszty to zimowe utrzymanie przejezdności.  Warto również pamiętać, że każda budowa infrastruktury, a zatem i przetworzenie krajobrazu, niesie za sobą długotrwałe skutki środowiskowe i społeczne takie jak wzrost emisji pyłów i spalin, hałas, tworzenie efektów barier dla ludzi i zwierząt, a także wypadki drogowe. Porównując powyższe efekty należy wskazać, że rower jako środek transportu jest wolny od większości negatywnych efektów funkcjonowania infrastruktury transportowej.  Jednocześnie rozbudowa infrastruktury dedykowanej indywidualnemu ruchowi samochodowemu pogłębia przepaść pomiędzy efektywnością wyboru samochodów i innych środków transportu, co w warunkach racjonalnych wyborów indywidualnych jednostek prowadzi do wzrostu liczby samochodów i w efekcie do stymulowania szeregu negatywnych zjawisk towarzyszących transportowi samochodowemu takich jak wypadki drogowe, korki, emisja substancji szkodliwych (tzw. smog fotochemiczny), co jest niekorzystne dla wspólnego interesu społeczności. W wymiarze indywidualnym – nadmierne użytkowanie samochodu w długofalowej perspektywie powoduje pogorszenie stanu zdrowia ze względu na mniejszą ilość ruchu (tzw. nie rekreacyjnej mobilności aktywnej), co wprost przekłada się na wzrost zapadalności na takie schorzenia jak choroby serca, otyłość, choroby narządów ruchu. Emisja smogu fotochemicznego zaś ma bezpośredni wpływ na choroby układu oddechowego, nerwowego oraz choroby oczu. Koszty te – wraz z rosnącymi kosztami leczenia i rehabilitacji ofiar wypadków drogowych – na trwałe obciążać będą krajowy system ochrony zdrowia, co będzie uwydatniać się w przyszłych pokoleniach wraz ze starzeniem się społeczeństwa i pogarszaniem stanu środowiska.  Warto również zwrócić uwagę na gwałtowny wzrost rynku handlu internetowego oraz konsolidacja silnego rynku logistycznego wytwarza rosnącą presję na ruch w miastach – w metropoliach udział ruchu dostawczego w ruchu kołowym stale wzrasta. Zgodnie z zaleceniami europejskimi należy poszukiwać alternatywnych sposobów na zaspokajanie potrzeb logistycznych w miastach, w tym poprzez promocję i ułatwienie korzystania z lekkich pojazdów elektrycznych oraz wspomaganych elektrycznie rowerów towarowych, tak przez małe jak i duże firmy lub instytucje w logistyce tzw. ostatniej mili.  Stworzenie warunków do rozwoju infrastruktury rowerowej będzie przeciwdziałać powyżej wskazanym negatywnym zjawiskom, ponieważ w mniejszym stopniu obciążać będzie budżety jednostek finansów publicznych kosztami utrzymania, będzie generować mniejsze koszty środowiskowe i społeczne, jak również – dzięki tworzeniu warunków do aktywnej mobilności nie rekreacyjnej – korzystnie oddziaływać na ograniczanie negatywnych zjawisk w obszarze zdrowia publicznego.  Doprecyzowanie zapisu powyższego celu szczegółowego nie będzie wymagać korekty celu reformy komponentu E, stanowi jedynie jego dopełnienie i pozwala na holistyczne ujęcie zagadnienia obniżania emisji szkodliwych substancji w transporcie. Nie wymaga zmiany pozostałych zapisów, ponieważ postulowana zmiana w pełni się w te założenia wpisuje. |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Lp | Pole formularza | Treść |
|  | Imię |  |
|  | Nazwisko |  |
|  | Instytucja |  |
|  | Województwo |  |
|  | Część KPO | Komponent E „Zielona, inteligentna mobilność”  3. Opis Reform i Inwestycji |
|  | Strona | 201 |
|  | Treść Uwagi | Dodanie komponentu E1.1.3 „Wsparcie rozwoju infrastruktury rowerowej” w tabeli w kolumnie „Inwestycje” oraz zapisów w kolumnie „Cel inwestycji”   * Zwiększenie udziału roweru w podróżach * Poprawa integracji roweru ze środkami transport * Zwiększenie udziału rowerów transportowych w ruchu logistycznym w obszarach o szczególnym zagęszczeniu ruchu |
|  | Uzasadnienie uwagi | W kontekście wyzwań, jakie przyniosła pandemia COVID-19 jest nie tylko zapewnienie niskoemisyjnego, ale także bezpiecznego z punktu widzenia zachowania dystansu społecznego transportu. Rower stanowi jedyny środek transportu, który jednocześnie umożliwia zachowanie dystansu społecznego i nie powoduje znacznego obciążenia środowiskowego. Zasadność tego rodzaju działań pokazują przykłady miast zachodniej Europy, gdzie tworzenie dróg i pasów rowerowych było wskazywane wprost jako recepta na szerzenie się pandemii.  Jednym ze zdiagnozowanych głównych wyzwań rozwojowych, jakie przyniosła ze sobą pandemia COVID-19 jest rosnąca presja na system finansów publicznych przejawiająca się ograniczeniem możliwości finansowania inwestycji publicznych. Należy zdecydowanie zgodzić się z powyższym stwierdzeniem, jednocześnie ze zdziwieniem konstatując, że w takich okolicznościach duży nacisk inwestycyjny położony będzie na rozbudowę twardej infrastruktury transportowej, ze szczególnym uwzględnieniem dróg. Zwraca się uwagę, że jest to rozwiązanie kosztowne zarówno w kontekście kosztów samej inwestycji, jak i skutków w postaci wzrostu wydatków związanych z utrzymaniem i funkcjonowaniem określonej oferty transportowej.  Zgodnie z danymi GDDKiA koszt budowy 1 km autostrady wynosi obecnie od 36,4 do 50,6 mln zł, w przypadku dróg ekspresowych średni koszt to ok. 41 mln zł za kilometr, zaś w przypadku dróg niższej klasy wartość ta waha się od ok. 9 do 24,2 mln zł. Dane podawane przez spółkę CPK wskazują, że 1 km linii konwencjonalnej na 10 mln zł, a linii dużych prędkości na 50 mln zł. Z kolei koszt budowy 1 km linii metra wynosi 470 mln zł, a koszt budowy 1 km linii tramwajowej waha się od 10 do 25 mln zł. (dane Urzędu m. st. Warszawy). Jednocześnie budowa drogi rowerowej zaś to koszt około 2 mln za 1 km. (dane samorządów na podstawie cenników Budżetów Obywatelskich)  Na podstawie powyższego zestawienia widać więc, że przeznaczenie nawet niewielkich środków w porównaniu do pozostałych rodzajów infrastruktury transportowej, daje ogromne przełożenie na przyrost ilości dróg rowerowych.  Zaznaczyć przy tym należy, że nie należy rozpatrywać procesu inwestycyjnego jedynie z punktu widzenia kosztów, ale także rezultatów i kosztów utrzymania. Z tego punktu widzenia wskazać należy, że utrzymanie infrastruktury rowerowej jest nieporównywalnie tańsze w utrzymaniu. Drogi rowerowe co do zasady przenoszą mniejsze obciążenia, w efekcie są trwalsze niż drogi dla samochodów, zaś jedyne koszty to zimowe utrzymanie przejezdności.  Warto również pamiętać, że każda budowa infrastruktury, a zatem i przetworzenie krajobrazu, niesie za sobą długotrwałe skutki środowiskowe i społeczne takie jak wzrost emisji pyłów i spalin, hałas, tworzenie efektów barier dla ludzi i zwierząt, a także wypadki drogowe. Porównując powyższe efekty należy wskazać, że rower jako środek transportu jest wolny od większości negatywnych efektów funkcjonowania infrastruktury transportowej.  Warto również zwrócić uwagę na gwałtowny wzrost rynku handlu internetowego oraz konsolidacja silnego rynku logistycznego wytwarza rosnącą presję na ruch w miastach – w metropoliach udział ruchu dostawczego w ruchu kołowym stale wzrasta. Zgodnie z zaleceniami europejskimi należy poszukiwać alternatywnych sposobów na zaspokajanie potrzeb logistycznych w miastach, w tym poprzez promocję i ułatwienie korzystania z lekkich pojazdów elektrycznych oraz wspomaganych elektrycznie rowerów towarowych, tak przez małe jak i duże firmy lub instytucje w logistyce tzw. ostatniej mili.  Jednocześnie rozbudowa infrastruktury dedykowanej indywidualnemu ruchowi samochodowemu pogłębia przepaść pomiędzy efektywnością wyboru samochodów i innych środków transportu, co w warunkach racjonalnych wyborów indywidualnych jednostek prowadzi do wzrostu liczby samochodów i w efekcie do stymulowania szeregu negatywnych zjawisk towarzyszących transportowi samochodowemu takich jak wypadki drogowe, korki, emisja substancji szkodliwych (tzw. smog fotochemiczny), co jest niekorzystne dla wspólnego interesu społeczności.  W wymiarze indywidualnym – nadmierne użytkowanie samochodu w długofalowej perspektywie powoduje pogorszenie stanu zdrowia ze względu na mniejszą ilość ruchu (tzw. nie rekreacyjnej mobilności aktywnej), co wprost przekłada się na wzrost zapadalności na takie schorzenia jak choroby serca, otyłość, choroby narządów ruchu. Emisja smogu fotochemicznego zaś ma bezpośredni wpływ na choroby układu oddechowego, nerwowego oraz choroby oczu. Koszty te – wraz z rosnącymi kosztami leczenia i rehabilitacji ofiar wypadków drogowych – na trwałe obciążać będą krajowy system ochrony zdrowia, co będzie uwydatniać się w przyszłych pokoleniach wraz ze starzeniem się społeczeństwa i pogarszaniem stanu środowiska.  Stworzenie warunków do rozwoju infrastruktury rowerowej będzie przeciwdziałać powyżej wskazanym negatywnym zjawiskom, ponieważ w mniejszym stopniu obciążać będzie budżety jednostek finansów publicznych kosztami utrzymania, będzie generować mniejsze koszty środowiskowe i społeczne, jak również – dzięki tworzeniu warunków do aktywnej mobilności nie rekreacyjnej – korzystnie oddziaływać na ograniczanie negatywnych zjawisk w obszarze zdrowia publicznego.  Doprecyzowanie zapisu powyższego celu szczegółowego nie będzie wymagać korekty celu reformy komponentu E, stanowi jedynie jego dopełnienie i pozwala na holistyczne ujęcie zagadnienia obniżania emisji szkodliwych substancji w transporcie. Nie wymaga zmiany pozostałych zapisów, ponieważ postulowana zmiana w pełni się w te założenia wpisuje. |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Lp | Pole formularza | Treść |
|  | Imię |  |
|  | Nazwisko |  |
|  | Instytucja |  |
|  | Województwo |  |
|  | Część KPO | Komponent E „Zielona, inteligentna mobilność”  3. Opis Reform i Inwestycji, opis reform a. Reformy, Reforma E1.1. Wzrost wykorzystania transportu przyjaznego dla środowiska |
|  | Strona | 202-203 |
|  | Treść Uwagi | Dodanie w sekcji „Wyzwania” zapisu:  Wyzwaniem w tym zakresie jest znaczne zwiększenie skali i tempa działań zmierzających do zwiększenia udziału pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi oraz rowerów, w tym rowerów towarowych, m.in. poprzez wsparcie działań zwiększających dostępność pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi, rozbudowę infrastruktury ładowania, wymianę autobusów na zero- i nisko- emisyjne oraz umożliwienie wprowadzania stref zeroemisyjnych w miastach.  Jednocześnie polskie miasta nie posiadają spójnych systemów tras rowerowych, co nie pozwala na pełny rozwój potencjału z zakresie transportu rowerowego będącego w pełni zero-emisyjnym środkiem transportu. Miasta liderujące pod względem udziału ruchu rowerowego w podróżach osiągają poziom ok. 7%, w czasie, gdy potencjał (pod w warunkiem powstania w miastach funkcjonalnego systemu tras) można szacować na poziom ok. 15-20% (na podstawie zbliżonych uwarunkowaniami miasto wschodnio niemieckich). Skokowy wzrost zainteresowania transportem rowerowym w sytuacji pandemii udowodnił odporność tego środka transportu na kolejne fale pandemii. Wyzwaniem w tym zakresie jest zwiększenie udziału rowerów w transporcie, w tym w systemie dostaw tzw. ostatniej mili. |
|  | Uzasadnienie uwagi | W kontekście wyzwań, jakie przyniosła pandemia COVID-19 jest nie tylko zapewnienie niskoemisyjnego, ale także bezpiecznego z punktu widzenia zachowania dystansu społecznego transportu. Rower stanowi jedyny środek transportu, który jednocześnie umożliwia zachowanie dystansu społecznego i nie powoduje znacznego obciążenia środowiskowego. Zasadność tego rodzaju działań pokazują przykłady miast zachodniej Europy, gdzie tworzenie dróg i pasów rowerowych było wskazywane wprost jako recepta na szerzenie się pandemii.  Doprecyzowanie zapisu powyższego celu szczegółowego nie będzie wymagać korekty celu reformy komponentu E, stanowi jedynie jego dopełnienie i pozwala na holistyczne ujęcie zagadnienia obniżania emisji szkodliwych substancji w transporcie. Nie wymaga zmiany pozostałych zapisów, ponieważ postulowana zmiana w pełni się w te założenia wpisuje. |
| Lp | Pole formularza | Treść |
|  | Imię |  |
|  | Nazwisko |  |
|  | Instytucja |  |
|  | Województwo |  |
|  | Część KPO | Komponent E „Zielona, inteligentna mobilność”  3. Opis Reform i Inwestycji, opis reform a. Reformy, Reforma E1.1. Wzrost wykorzystania transportu przyjaznego dla środowiska |
|  | Strona | 202 |
|  | Treść Uwagi | Dodanie w sekcji „Cele (objectives)” zapisu:  Aby zwiększyć udział rowerów w transporcie należy poprawić długość i spójność dróg rowerowych w taki sposób, aby podróż rowerem była uznawana za bezpieczną, wygodną i efektywną. |
|  | Uzasadnienie uwagi | W kontekście wyzwań, jakie przyniosła pandemia COVID-19 jest nie tylko zapewnienie niskoemisyjnego, ale także bezpiecznego z punktu widzenia zachowania dystansu społecznego transportu. Rower stanowi jedyny środek transportu, który jednocześnie umożliwia zachowanie dystansu społecznego i nie powoduje znacznego obciążenia środowiskowego. Zasadność tego rodzaju działań pokazują przykłady miast zachodniej Europy, gdzie tworzenie dróg i pasów rowerowych było wskazywane wprost jako recepta na szerzenie się pandemii.  Doprecyzowanie zapisu powyższego celu szczegółowego nie będzie wymagać korekty celu reformy komponentu E, stanowi jedynie jego dopełnienie i pozwala na holistyczne ujęcie zagadnienia obniżania emisji szkodliwych substancji w transporcie. Nie wymaga zmiany pozostałych zapisów, ponieważ postulowana zmiana w pełni się w te założenia wpisuje. |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Lp | Pole formularza | Treść |
|  | Imię |  |
|  | Nazwisko |  |
|  | Instytucja |  |
|  | Województwo |  |
|  | Część KPO | Komponent E „Zielona, inteligentna mobilność”  3. Opis Reform i Inwestycji, opis reform a. Reformy, Reforma E1.1. Wzrost wykorzystania transportu przyjaznego dla środowiska |
|  | Strona | 203 |
|  | Treść Uwagi | Dodanie w sekcji „Charakterystyka *(Nature, type, size of reform)*:” zapisu:  Wprowadzenie obowiązkowych stref czystego transportu w miastach o liczbie mieszkańców powyżej 100 tys., gdzie występuje przekroczenie szkodliwych substancji, oraz rozszerzenie możliwości ich wprowadzenia na wszystkie obszary miejskie niezależnie od liczby mieszkańców. Skutkować to będzie ograniczeniem poruszania się w ww. strefach pojazdów wysokoemisyjnych. Do stref wjazd będą miały jedynie pojazdy osobowe elektryczne, wodorowe oraz napędzane gazem ziemnym oraz rowery.  Dodanie w sekcji „Charakterystyka *(Nature, type, size of reform)*:” punktu:  Nowelizacja ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych w celu objęcia jej zapisami także samodzielnych inwestycji w ciągi pieszo-rowerowe. W wielu przypadkach zachodzi potrzeba budowy samodzielnej inwestycji w postaci drogi rowerowej, ciągu pieszo-rowerowego, chodnika lub utworzenia pieszego szlaku turystycznego i inwestycje te napotykają na przeszkody związane np. z nieuregulowanym stanem własnościowym. Sprzeciw nawet jednego właściciela działki często doprowadza do wieloletniego paraliżu ważnej inwestycji rowerowej lub pieszej. |
|  | Uzasadnienie uwagi | W wielu przypadkach zachodzi potrzeba budowy samodzielnej inwestycji w postaci drogi rowerowej, ciągu pieszo-rowerowego, chodnika lub utworzenia pieszego szlaku turystycznego i inwestycje te napotykają na przeszkody związane np. z nieuregulowanym stanem własnościowym. Sprzeciw nawet jednego właściciela działki często doprowadza do wieloletniego paraliżu ważnej inwestycji rowerowej lub pieszej. Jest to szczególnie istotne w sytuacji, gdy wiele polskich województw na czele z Małopolską realizuje ambitne plany budowy sieci dróg rowerowych i ciągów pieszo-rowerowych. Na szczególną uwagę zasługuje program Velo Małopolska, w ramach którego powstaje 1000 kilometrów asfaltowych dróg rowerowych, z których korzystać mogą również inni użytkownicy (piesi, rolkarze, zimą – narciarze biegowi).  Z wielu względów kluczową kwestią jest zapewnienie spójności powstającej sieci tras pieszo-rowerowych. O ile posiadacze rowerów górskich są w stanie przejechać również po nawierzchni szutrowej czy dzikiej ścieżce śródpolnej, to już np. dla rolkarzy czy użytkowników rowerów szosowych każda nawet najmniejsza przerwa w spójności tras oznacza brak możliwości kontynuacji podróży. W wielu przypadkach takie przerwy niweczą wysiłek włożony w powstanie całego systemu, gdyż może być on w pełni funkcjonalny dopiero wtedy, gdy będzie on spójny dokładnie na tej samej zasadzie, na jakiej funkcjonuje infrastruktura drogowa.  Na podobny problem zwracają uwagę samorządy, chcące rozwiązać problem braku chodników na obrzeżach miast i na terenach wiejskich. Często ich budowa wzdłuż ruchliwej drogi jest niemożliwa lub utrudniona ze względu na konieczność wykupu niewielkiego paska gruntu wzdłuż drogi. Według pojawiającej się często interpretacji nie da się skorzystać ze specustawy drogowej w przypadku, gdy celem jest jedynie budowa chodnika odseparowanego pasem zieleni od jezdni, bez przebudowy samej jezdni i wykonania odwodnienia. Tymczasem uzależnianie budowy chodnika od wielokrotnie droższej przebudowy jezdni przeczy celowi, jakiego oczekują mieszkańcy narażeni na chodzenie do pracy, szkoły lub sklepu poboczem ruchliwej drogi. O ile koszt samego chodnika w wielu przypadkach jest do udźwignięcia przez lokalne samorządy, to realizacja takiej inwestycji w pakiecie z przebudową drogi często oznacza, że mieszkańcy latami nie mogą doczekać się zapewnienia im podstawowych potrzeb w zakresie bezpiecznego przemieszczania się pieszo po swojej wsi lub osiedlu.  W kontekście wyzwań, jakie przyniosła pandemia COVID-19 jest nie tylko zapewnienie niskoemisyjnego, ale także bezpiecznego z punktu widzenia zachowania dystansu społecznego transportu. Rower stanowi jedyny środek transportu, który jednocześnie umożliwia zachowanie dystansu społecznego i nie powoduje znacznego obciążenia środowiskowego. Zasadność tego rodzaju działań pokazują przykłady miast zachodniej Europy, gdzie tworzenie dróg i pasów rowerowych było wskazywane wprost jako recepta na szerzenie się pandemii.  Doprecyzowanie zapisu powyższego celu szczegółowego nie będzie wymagać korekty celu reformy komponentu E, stanowi jedynie jego dopełnienie i pozwala na holistyczne ujęcie zagadnienia obniżania emisji szkodliwych substancji w transporcie. Nie wymaga zmiany pozostałych zapisów, ponieważ postulowana zmiana w pełni się w te założenia wpisuje. |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Lp | Pole formularza | Treść |
|  | Imię |  |
|  | Nazwisko |  |
|  | Instytucja |  |
|  | Województwo |  |
|  | Część KPO | Komponent E „Zielona, inteligentna mobilność”  6. Zielony wymiar komponentu |
|  | Strona | 216 |
|  | Treść Uwagi | Uzupełnienie opisu o kwestie inwestycji w transport rowerowy.  „Wpływ na transformację ekologiczną w szczególny sposób dotyczyć będzie pierwszej reformy „Wzrost wykorzystania transportu przyjaznego dla środowiska”, jej inwestycji: wsparcie przemysłu dla gospodarki niskoemisyjnej, zeroemisyjny transport zbiorowy (w miastach i na obszarach ze słabą dostępnością) oraz wsparcia transportu rowerowego, drugiej reformy „Zwiększenie konkurencyjności sektora kolejowego”, jej inwestycji: linie kolejowe (krajowe, regionalne), tabor kolejowy (krajowy, regionalny), projekty intermodalne, oraz trzeciej reformy „Zwiększenie bezpieczeństwa transportu” i inwestycji: bezpieczeństwo transportu, cyfryzacja transportu. Wdrażanie działań w obszarach takich jak poprawa stanu infrastruktury kolejowej, zwiększenie atrakcyjności kolei przez wymianę taboru, podniesienie wymogów dot. pojazdów niskoemisyjnych w zamówieniach publicznych na tabor dla transportu zbiorowego czy projekty przyczyniające się do zmniejszenia wpływu transportu drogowego na środowisko w bezpośredni sposób zmniejszają presję transportu na środowisko i klimat. |
|  | Uzasadnienie uwagi | W kontekście wyzwań, jakie przyniosła pandemia COVID-19 jest nie tylko zapewnienie niskoemisyjnego, ale także bezpiecznego z punktu widzenia zachowania dystansu społecznego transportu. Rower stanowi jedyny środek transportu, który jednocześnie umożliwia zachowanie dystansu społecznego i nie powoduje znacznego obciążenia środowiskowego. Zasadność tego rodzaju działań pokazują przykłady miast zachodniej Europy, gdzie tworzenie dróg i pasów rowerowych było wskazywane wprost jako recepta na szerzenie się pandemii.  Wpisanie komponentu rowerowego do zapisów KPO w tym punkcie jest spójne z pozostałymi propozycjami w tym zakresie i wpisuje się wprost z prezentowane założenia reform. |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Lp | Pole formularza | Treść |
|  | Imię |  |
|  | Nazwisko |  |
|  | Instytucja |  |
|  | Województwo |  |
|  | Część KPO | Komponent E „Zielona, inteligentna mobilność”  8. Zasada „niewyrządzania znaczącej szkody” – *„do no significant harm”* |
|  | Strona | 216 |
|  | Treść Uwagi | Uzupełnienie opisu o kwestie inwestycji w transport rowerowy.  Podobnie jak w przypadku wpływu na klimat w odniesieniu do zanieczyszczeń, wdrożenie planowanych działań przyczyni się do ich ograniczenia poprzez promowanie i rozwój niskoemisyjnych środków transportu oraz transportu rowerowego.  Oraz  Ponadto należy podkreślić, że zadania związane z rozwojem elektromobilności, transportu rowerowego oraz wsparciem rozwoju sieci stacji ładowania pojazdów elektrycznych oraz tankowania paliwami alternatywnymi nie wpłyną na zmiany klimatu, pozwolą na prostszą adaptację do nadchodzących zmian klimatycznych. |
|  | Uzasadnienie uwagi | W kontekście wyzwań, jakie przyniosła pandemia COVID-19 jest nie tylko zapewnienie niskoemisyjnego, ale także bezpiecznego z punktu widzenia zachowania dystansu społecznego transportu. Rower stanowi jedyny środek transportu, który jednocześnie umożliwia zachowanie dystansu społecznego i nie powoduje znacznego obciążenia środowiskowego. Zasadność tego rodzaju działań pokazują przykłady miast zachodniej Europy, gdzie tworzenie dróg i pasów rowerowych było wskazywane wprost jako recepta na szerzenie się pandemii.  Wpisanie komponentu rowerowego do zapisów KPO w tym punkcie jest spójne z pozostałymi propozycjami w tym zakresie i wpisuje się wprost z prezentowane założenia reform. |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Lp | Pole formularza | Treść |
|  | Imię |  |
|  | Nazwisko |  |
|  | Instytucja |  |
|  | Województwo |  |
|  | Część KPO | Komponent E „Zielona, inteligentna mobilność”  Tabela 1a i 1b. Wpływ na transformację ekologiczną i cyfrową |
|  | Strona | 218 |
|  | Treść Uwagi | Uzupełnienie tabeli o kwestie inwestycji w transport rowerowy.  Wskazanie komponentu E1.1.3 i oszacowanie dla celów środowiskowych wpływu na poziomie 100% i wpisywanie się w zasadę DNSH, zaś dla celów cyfrowych wpływ na poziomie 0%. |
|  | Uzasadnienie uwagi | Transport rowerowy w pełni przyczynia się do realizacji celów środowiskowych i klimatycznych poprzez redukcję emisji substancji szkodliwych i hałasu. Jednocześnie korzystnie wpływa na odporność populacji w sytuacji pandemii ze względu na możliwość zachowania dystansu społecznego i korzystny wpływ na zdrowie populacji.  W kontekście wyzwań, jakie przyniosła pandemia COVID-19 jest nie tylko zapewnienie niskoemisyjnego, ale także bezpiecznego z punktu widzenia zachowania dystansu społecznego transportu. Rower stanowi jedyny środek transportu, który jednocześnie umożliwia zachowanie dystansu społecznego i nie powoduje znacznego obciążenia środowiskowego. Zasadność tego rodzaju działań pokazują przykłady miast zachodniej Europy, gdzie tworzenie dróg i pasów rowerowych było wskazywane wprost jako recepta na szerzenie się pandemii. |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Lp | Pole formularza | Treść |
|  | Imię |  |
|  | Nazwisko |  |
|  | Instytucja |  |
|  | Województwo |  |
|  | Część KPO | Komponent E „Zielona, inteligentna mobilność”  9. Kamienie milowe, wskaźniki, harmonogram realizacji |
|  | Strona | 219 |
|  | Treść Uwagi | Uzupełnienie o kwestie inwestycji w transport rowerowy.  E1.1.3 „Wsparcie rozwoju infrastruktury rowerowej”  - budowa 250 km dróg rowerowych – do I kw. 2026  - wsparcie zakupu około 1000 elektrycznych rowerów towarowych – do I kw. 2026 |
|  | Uzasadnienie uwagi | Transport rowerowy w pełni przyczynia się do realizacji celów środowiskowych i klimatycznych poprzez redukcję emisji substancji szkodliwych i hałasu. Jednocześnie korzystnie wpływa na odporność populacji w sytuacji pandemii ze względu na możliwość zachowania dystansu społecznego i korzystny wpływ na zdrowie populacji.  W kontekście wyzwań, jakie przyniosła pandemia COVID-19 jest nie tylko zapewnienie niskoemisyjnego, ale także bezpiecznego z punktu widzenia zachowania dystansu społecznego transportu. Rower stanowi jedyny środek transportu, który jednocześnie umożliwia zachowanie dystansu społecznego i nie powoduje znacznego obciążenia środowiskowego. Zasadność tego rodzaju działań pokazują przykłady miast zachodniej Europy, gdzie tworzenie dróg i pasów rowerowych było wskazywane wprost jako recepta na szerzenie się pandemii. |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Lp | Pole formularza | Treść |
|  | Imię |  |
|  | Nazwisko |  |
|  | Instytucja |  |
|  | Województwo |  |
|  | Część KPO | Komponent E „Zielona, inteligentna mobilność”  9. Kamienie milowe, wskaźniki, harmonogram realizacji |
|  | Strona | 219, 220 |
|  | Treść Uwagi | Uzupełnienie o kwestie inwestycji w transport rowerowy.  E1.1.3 „Wsparcie rozwoju infrastruktury rowerowej”  - budowa 250 km dróg rowerowych – do I kw. 2026  - wsparcie zakupu 1000 rowerów towarowych – do I kw. 2026  Oraz analogicznego zapisu w matrycy. Za realizację wskaźnika odpowiedzialne będzie MI. |
|  | Uzasadnienie uwagi | Transport rowerowy w pełni przyczynia się do realizacji celów środowiskowych i klimatycznych poprzez redukcję emisji substancji szkodliwych i hałasu. Jednocześnie korzystnie wpływa na odporność populacji w sytuacji pandemii ze względu na możliwość zachowania dystansu społecznego i korzystny wpływ na zdrowie populacji.  W kontekście wyzwań, jakie przyniosła pandemia COVID-19 jest nie tylko zapewnienie niskoemisyjnego, ale także bezpiecznego z punktu widzenia zachowania dystansu społecznego transportu. Rower stanowi jedyny środek transportu, który jednocześnie umożliwia zachowanie dystansu społecznego i nie powoduje znacznego obciążenia środowiskowego. Zasadność tego rodzaju działań pokazują przykłady miast zachodniej Europy, gdzie tworzenie dróg i pasów rowerowych było wskazywane wprost jako recepta na szerzenie się pandemii. |

**CZĘŚĆ 2 – WPISUJEMY JAKO UWAGI OGÓLNE – Przykład:**

ZGŁASZAM UWAGĘ OGÓLNĄ

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Treść Uwagi | Część KPO  Strony  Treść uwagi |
|  | Uzasadnienie uwagi | Uzasadnienie |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Lp | Pole formularza | Treść |
|  | Imię |  |
|  | Nazwisko |  |
|  | Instytucja |  |
|  | Województwo |  |
|  | Część KPO | 1.2. Wyzwania rozwojowe |
|  | Strona | 13 |
|  | Treść Uwagi | Jednocześnie polskie miasta nie posiadają spójnych systemów tras rowerowych, co nie pozwala na pełny rozwój potencjału z zakresie transportu rowerowego będącego w pełni zero-emisyjnym środkiem transportu. Miasta wiodące pod względem udziału ruchu rowerowego w podróżach ogółem osiągają poziom ok. 7%, w czasie, gdy potencjał (pod w warunkiem powstania w miastach funkcjonalnego systemu tras) można szacować na poziom ok. 15-20% (na podstawie zbliżonych uwarunkowaniami miasto wschodnio niemieckich). Skokowy wzrost zainteresowania transportem rowerowym w sytuacji pandemii udowodnił odporność tego środka transportu na kolejne fale pandemii. |
|  | Uzasadnienie uwagi | Czas pandemii pokazał, że rower stanowi najbezpieczniejszy środek transportu biorąc pod uwagę kryteria zachowania dystansu społecznego, jak i kwestie obciążenia środowiskowe transportu. W momencie wprowadzania przez rząd obostrzeń w transporcie publicznym, co wynika z troski o zdrowie publiczne, autobusy elektryczne, jak i trolejbusy podlegają takim samym ograniczeniom, jak pojazdy o napędzie konwencjonalnym.  Jednocześnie, pojazdy transportu publicznego, ze względu na ograniczone możliwości zachowania dystansu społecznego podczas podróży, są społecznie postrzegane jako niebezpieczne. Zgodnie z badaniami społecznymi przeprowadzonymi w Gdańsku, Metropolii Górnośląskiej, Krakowie, Warszawie, Poznaniu i Wrocławiu mieszkańcy ograniczyli podróże transportem publicznym o około 60 proc. (od 57 proc. w Gdańsku, do 65 proc. w Warszawie). Wśród powodów rezygnacji z transportu publicznego respondenci w każdym z miast na pierwszym miejscu wskazywali obawę o własne zdrowie (średnio 50 proc. wskazań w każdym z miast). Jednocześnie w każdym z tych miast mieszkańcy deklarowali, że rzadziej chce korzystać z komunikacji miejskiej 15,7 proc. badanych, w Warszawie 17,6 proc., w Krakowie 18,6 proc, we Wrocławiu 22 proc., w Poznaniu 22,9 proc., a w Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii aż 24,7 proc. W przypadku braku bezpiecznej i wygodnej alternatywy dla samochodu, osoby te zaczną wybierać transport samochodowy w codziennych podróżach. Jeżeli mieszkańcy miast porzucą transport publiczny na rzecz samochodów osobowych, obniży się też jego rentowność. A to z kolei doprowadzi do ograniczenia jego funkcjonowania i trwale zmieni nawyki transportowe. Jakość życia w miastach zostanie obniżona. Większy ruch kołowy to nie tylko korki, ale także większe zanieczyszczenie czy hałas. Infrastruktura rowerowa pozwala na wybór środka transportu uznanego za bezpieczny, przy jednoczesnej rezygnacji z samochodu. |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Lp | Pole formularza | Treść |
|  | Imię |  |
|  | Nazwisko |  |
|  | Instytucja |  |
|  | Województwo |  |
|  | Część KPO | 1.2. Wyzwania rozwojowe |
|  | Strona | 15 |
|  | Treść Uwagi | Rezultat: Wzrost udziału ruchu rowerowego w podróżach ogółem |
|  | Uzasadnienie uwagi | Rower stanowi jedyny środek transportu, który jednocześnie umożliwia zachowanie dystansu społecznego i nie powoduje znacznego obciążenia środowiskowego. Zasadność tego rodzaju działań pokazują przykłady miast zachodniej Europy, gdzie tworzenie dróg i pasów rowerowych było wskazywane wprost jako recepta na szerzenie się pandemii. Większy udział rowerów w podróżach wpisuje się wprost przytoczony cel szczegółowy KPO: Zielona transformacja gospodarki oraz rozwój zielonej, inteligentnej mobilności. Transport rowerowy nie generuje bowiem szkodliwych substancji, hałasu, ani nie obniża spójności przestrzeni. |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Lp | Pole formularza | Treść |
|  | Imię |  |
|  | Nazwisko |  |
|  | Instytucja |  |
|  | Województwo |  |
|  | Część KPO | 1.2. Wyzwania rozwojowe |
|  | Strona | 16 |
|  | Treść Uwagi | Zmiana brzmienia komponentu E KPO na:  zwiększania zrównoważonej dostępności transportowej, w szczególności poprzez zapewnienie odpowiedniej jakości usług zbiorowych przewozów publicznych na potrzeby zeroemisyjnego transportu publicznego oraz rozbudowy sieci dróg rowerowych. |
|  | Uzasadnienie uwagi | Zmiana jest konsekwencją całościowego podejścia do oczekiwanych rezultatów podejmowanych interwencji. W kontekście równoważenia mobilności i tworzenia warunków dla bezemisyjnego, a przy tym bezpiecznego z punktu widzenia pandemii transportu, nie można pominąć kwestii rozwoju transportu rowerowego. Większy udział rowerów w podróżach wpisuje się wprost przytoczony cel szczegółowy KPO: Zielona transformacja gospodarki oraz rozwój zielonej, inteligentnej mobilności. Transport rowerowy nie generuje bowiem szkodliwych substancji, hałasu, ani nie obniża spójności przestrzeni. |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Lp | Pole formularza | Treść |
|  | Imię |  |
|  | Nazwisko |  |
|  | Instytucja |  |
|  | Województwo |  |
|  | Część KPO | 1.4.1. Zgodność KPO z 6 filarami wynikającymi z art. 3 rozporządzenia ws. RRF |
|  | Strona | 19-20 |
|  | Treść Uwagi | Rozszerzenie zakresu finansowania Komponentu E KPO:  - wsparcie kwotą 1 031 mln euro programu kompleksowej wymiany taboru autobusowego (w miastach i ich obszarach funkcjonalnych) na tabor nisko i zeroemisyjny oraz infrastrukturę towarzyszącą, służącą zarówno poborowi energii, jak i serwisowaniu taboru; wsparcie rozbudowy infrastruktury rowerowej. |
|  | Uzasadnienie uwagi | Zmiana jest konsekwencją całościowego podejścia do oczekiwanych rezultatów podejmowanych interwencji. W kontekście równoważenia mobilności i tworzenia warunków dla bezemisyjnego, a przy tym bezpiecznego z punktu widzenia pandemii transportu, nie można pominąć kwestii rozwoju transportu rowerowego. Większy udział rowerów w podróżach wpisuje się wprost przytoczony cel szczegółowy KPO: Zielona transformacja gospodarki oraz rozwój zielonej, inteligentnej mobilności. Transport rowerowy nie generuje bowiem szkodliwych substancji, hałasu, ani nie obniża spójności przestrzeni. Nie można zatem, w kontekście zadeklarowanych celów KPO oraz odporności na przyszłe pandemie pominąć kwestii rozwoju roweru jako środka transportu. Działanie takie wpisuje się w zaplanowany filar I dot. zielonej transformacji, w ramach Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności. |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Lp | Pole formularza | Treść |
|  | Imię |  |
|  | Nazwisko |  |
|  | Instytucja |  |
|  | Województwo |  |
|  | Część KPO | 1.4.1. Zgodność KPO z 6 filarami wynikającymi z art. 3 rozporządzenia ws. RRF |
|  | Strona | 23 |
|  | Treść Uwagi | Dodanie zapisu o wsparciu rozbudowy infrastruktury dróg rowerowych:  Zielona, inteligentna mobilność podjęto zagadnienie zwiększania zrównoważonej dostępności transportowej, w szczególności poprzez zapewnienie odpowiedniej jakości usług zbiorowych przewozów publicznych na potrzeby zeroemisyjnego transportu publicznego oraz rozbudowy infrastruktury dróg rowerowych (przeszło 1 mld euro). |
|  | Uzasadnienie uwagi | Zmiana jest konsekwencją całościowego podejścia do oczekiwanych rezultatów podejmowanych interwencji. W kontekście równoważenia mobilności i tworzenia warunków dla bezemisyjnego, a przy tym bezpiecznego z punktu widzenia pandemii transportu, nie można pominąć kwestii rozwoju transportu rowerowego. Większy udział rowerów w podróżach wpisuje się wprost przytoczony cel szczegółowy KPO: Zielona transformacja gospodarki oraz rozwój zielonej, inteligentnej mobilności. Transport rowerowy nie generuje bowiem szkodliwych substancji, hałasu, ani nie obniża spójności przestrzeni. Nie można zatem, w kontekście zadeklarowanych celów KPO oraz odporności na przyszłe pandemie pominąć kwestii rozwoju roweru jako środka transportu. Wsparcie w pełni wpisuje się w całości w Filar IV RRF – spójność społeczna i terytorialna. Jednym ze szczegółowych, horyzontalnych celów Planu jest wspieranie spójności terytorialnej i społecznej. Możliwość bezpiecznej i wygodnej jazdy rowerem zwiększa spójność zarówno w wymiarze społecznym, jak i terytorialnym. |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Lp | Pole formularza | Treść |
|  | Imię |  |
|  | Nazwisko |  |
|  | Instytucja |  |
|  | Województwo |  |
|  | Część KPO | 2. POWIĄZANIE Z SEMESTREM EUROPEJSKIM |
|  | Strona | 34-35 |
|  | Treść Uwagi | Dodanie ukierunkowania wsparcia na rozwój infrastruktury rowerowej  Wsparciem zostanie objęty transport rowerowy jako forma bezemisyjnego transportu, która jednocześnie wspiera odporność społeczeństwa na epidemie dzięki możliwości zachowania dystansu społecznego oraz ma funkcje prozdrowotne. Wymaga on jednak stworzenia infrastruktury, która będzie efektywna, bezpieczna i wygodna dla wszystkich grup użytkowników. |
|  | Uzasadnienie uwagi | Działanie na rzecz rozwoju infrastruktury rowerowej wpisuje się wprost w rekomendacje ukierunkowanie inwestycji publicznych na czyste i wydajne wytwarzanie i wykorzystanie energii oraz zrównoważony transport (CSR3 2019 i CSR3 2020). Rower bowiem stanowi bezemisyjny transport, co wspierać będzie rozwój zrównoważonej, zielonej mobilności. |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Lp | Pole formularza | Treść |
|  | Imię |  |
|  | Nazwisko |  |
|  | Instytucja |  |
|  | Województwo |  |
|  | Część KPO | 2. POWIĄZANIE Z SEMESTREM EUROPEJSKIM |
|  | Strona | 39 |
|  | Treść Uwagi | Dodanie ukierunkowania wsparcia na rozwój infrastruktury rowerowej  Dodanie tzw. wiązki inwestycji E1.1.3 „Wsparcie rozwoju infrastruktury rowerowej” do tabeli Realizacja szczegółowych zaleceń dla Polski z lat 2019 i 2020 w ramach KPO, w odniesieniu do rekomendacji CSR3 2019 „Ukierunkowanie inwestycyjnej polityki gospodarczej na innowacje, transport, w szczególności jego zrównoważony charakter, na infrastrukturę energetyczną i cyfrową, opiekę zdrowotną oraz czystszą energię, z uwzględnieniem różnic regionalnych, komponentu E „Zielona, inteligentna mobilność”, reformy E1.1 „Wzrost wykorzystania transportu przyjaznego dla środowiska”. |
|  | Uzasadnienie uwagi | Działanie na rzecz rozwoju infrastruktury rowerowej wpisuje się wprost w rekomendacje ukierunkowanie inwestycji publicznych na czyste i wydajne wytwarzanie i wykorzystanie energii oraz zrównoważony transport (CSR3 2019 i CSR3 2020). Rower bowiem stanowi bezemisyjny transport, co wspierać będzie rozwój zrównoważonej, zielonej mobilności. |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Lp | Pole formularza | Treść |
|  | Imię |  |
|  | Nazwisko |  |
|  | Instytucja |  |
|  | Województwo |  |
|  | Część KPO | 2. POWIĄZANIE Z SEMESTREM EUROPEJSKIM |
|  | Strona | 41 |
|  | Treść Uwagi | Dodanie ukierunkowania wsparcia na rozwój infrastruktury rowerowej  Dodanie tzw. wiązki inwestycji E1.1.3 „Wsparcie rozwoju infrastruktury rowerowej” do tabeli Realizacja szczegółowych zaleceń dla Polski z lat 2019 i 2020 w ramach KPO, w odniesieniu do rekomendacji CSR3 2020 „Ukierunkowanie inwestycji na transformację ekologiczną i cyfrową, w szczególności na infrastrukturę cyfrową, czyste i wydajne wytwarzanie i wykorzystanie energii oraz zrównoważony transport, co będzie przyczyniać się do stopniowej dekarbonizacji gospodarki, m.in. w regionach górniczych”, komponentu E „Zielona, inteligentna mobilność”, reformy E1.1 „Wzrost wykorzystania transportu przyjaznego dla środowiska”. |
|  | Uzasadnienie uwagi | Działanie na rzecz rozwoju infrastruktury rowerowej wpisuje się wprost w rekomendacje ukierunkowania inwestycji publicznych na czyste i wydajne wytwarzanie i wykorzystanie energii oraz zrównoważony transport (CSR3 2019 i CSR3 2020). Rower bowiem stanowi bezemisyjny transport, co wspierać będzie rozwój zrównoważonej, zielonej mobilności. |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Lp | Pole formularza | Treść |
|  | Imię |  |
|  | Nazwisko |  |
|  | Instytucja |  |
|  | Województwo |  |
|  | Część KPO | 2. POWIĄZANIE Z SEMESTREM EUROPEJSKIM |
|  | Strona | 44 |
|  | Treść Uwagi | Dodanie ukierunkowania wsparcia na rozwój infrastruktury rowerowej w ramach tabeli „Realizacja 7 projektów flagowych UE”.  Dodanie punktu „rozwój infrastruktury rowerowej” w ramach wiersza „Doładowanie i tankowanie”/„Recharge and refuel”, komponentu „Zrównoważona inteligentna mobilność”  oraz „w większym stopniu wykorzystywany będzie bezemisyjny transport, w tym transport rowerowy” w kolumnie „Oczekiwany wkład w osiągnięcie celów UE” |
|  | Uzasadnienie uwagi | Działanie na rzecz rozwoju infrastruktury rowerowej wpisuje się wprost w rozwój bezemisyjnego transportu, co wpisuje się w kierunek interwencji 3 „**ZMIANY W INDYWIDUALNEJ I ZBIOROWEJ MOBILNOŚCI, punkt** 6.1 Indywidualna i zbiorowa mobilność” Strategii Rozwoju Transportu do 2030, gdzie wskazano, że w rozwiązaniu problemów związanych z redukcją zanieczyszczenia powietrza, emisji gazów cieplarnianych, hałasu i konsumpcją energii wskazany będzie wzrost różnych form podróży transportem niezmotoryzowanym i niskoemisyjnym, w tym pojazdów i jednostek z napędem alternatywnym. W tym celu niezbędny jest jednak rozwój infrastruktury transportowej oraz zaopatrzenie w paliwa alternatywne. Wskazuje to jasno na konieczność wsparcia nie tylko elektryfikacji transportu publicznego, ale także wspieranie budowy dróg rowerowych. |