

UWAGI IGKM ZGŁOSZONE DO PROJEKTU KRAJOWEGO PLANU ODBUDOWY

1. Str. 197/198 – początek części „a. Wyzwania”

Proponujemy dodanie na końcu akapitów:

„Wykluczenie komunikacyjne stało się jednym z najbardziej dotkliwych czynników upośledzających bardzo dużą grupę obywateli kraju. Niezależnie od bardzo dużej grupy niezamożnych obywateli, którym nie dano żadnej alternatywy do poruszania się taniem, starym i jednocześnie zazwyczaj skrajnie nieekologicznym samochodem osobowym, pozostaje problem obywateli niezmotoryzowanych. Dotyczy on przede wszystkim:

- dzieci i młodzieży nie posiadającej prawa jazdy,
- osób starszych,
- dużej grupy osób niepełnosprawnych, które nie mogą prowadzić samochodu.

Pozostawienie tych grup bez dostępu do efektywnego transportu publicznego w wyraźny sposób przekłada się na utrudnienie w dostępie m.in. do edukacji publicznej, kultury czy służby zdrowia, a więc fundamentalnych potrzeb obywateli.

Walka z wykluczeniem komunikacyjnym jest więc zadaniem cywilizacyjnym i powinna obejmować szczególnie te miejscowości, które odcięte są od jakiejkolwiek oferty transportu publicznego, a w drugiej kolejności objąć miejsca, gdzie oferta taka jest rażąco niewystarczająca – np. w postaci jedynie jednego lub dwóch kursów dziennie. Pozostawienie niewydolnego sektora komunikacji regionalnej będzie rzutować negatywnie zarówno na komunikację miejską jak i na transport kolejowy.

Walka z wykluczeniem komunikacyjnym nie może jednak oznaczać dezintegracji komunikacji podmiejskiej z komunikacją miejską, gdyż obniża to jej standardy jakościowe.”

UZASADNIENIE:

Wykluczenie komunikacyjne jest bardzo doniosłym problemem społecznym, dostrzeżonym przez Rząd, czego potwierdzeniem stało się choćby przyjęcie ustawy o dofinansowaniu przewozów autobusowych. Przeoczenie tego problemu w KPO zdaje się być więc oczywistym i rażącym niedopatrzeniem.

2. Str. 198/199 – podrozdział „Utworzenie spójnego systemu transportowego opartego na infrastrukturze charakteryzującej się wysoką jakością i dostępnością”

Proponujemy dodanie na końcu akapitów:

„Rozwój transportu publicznego powinien w dużej mierze nastawiony na poprawę konkurencyjności poprzez:

- zwiększanie prędkości komunikacyjnej i skracanie czasu podróży,
- zwiększanie częstotliwości oferowanych połączeń,
- pokrywanie terenu lepszą siatką połączeń.

Warunkiem efektywności transportu publicznego jest możliwie najdalej posunięta jego integracja. Dotyczy to szczególnie styku komunikacji dalekobieżnej (w tym kolejowej) i komunikacji lokalnej oraz styku komunikacji miejskiej i podmiejskiej/regionalnej. Integracja ta powinna szczególnie dotyczyć skomunikowania rozkładów jazdy, planowania podróży z użyciem nowoczesnych narzędzi oraz kwestii taryfowych zmierzających do stosowania możliwie najszerzej tzw. wspólnego biletu.

Dodatkowym elementem jest tworzenie specjalnej infrastruktury przesiadkowej, umożliwiającej pasażerom intermodalność podróży na styku własny samochód lub rower – transport publiczny.”

UZASADNIENIE:

Transport publiczny o niskiej efektywności podróżowania, nawet przy wysokim zaawansowaniu technicznym (zeroemisyjnego) taboru, nie spotka się z zainteresowaniem pasażerów. Faktyczna poprawa jego efektywności może nastąpić jedynie poprzez istotne polepszenie „twardych” parametrów jego oferty.

3. Str. 199 – podrozdział „Dążenie do zwiększenia udziału zrównoważonych form mobilności. Zmniejszenie presji na środowisko”

Proponujemy podzielić czwarty akapit na dwa; jako pierwszy zakończyć po drugim zdaniu uzupełniając:

„Aby odwrócić niekorzystne trendy odpływu pasażerów z transportu publicznego, konieczne są kampanie społeczno-edukacyjne wskazujące wszystkie aspekty wyborów komunikacyjnych – w szczególności te ekologiczne. Uciążliwość ekologiczna transportu nie spadnie w zauważalny sposób dzięki wymianie taboru autobusowego w miastach na zeroemisyjny. Czynnikiem decydującym stanie się natomiast redukcja (zarówno jakościowa jak i ilościowa) emisyjności pochodzącej przede wszystkim z transportu indywidualnego, w dalszej kolejności z transportu kolejowego i lotniczego. Transport publiczny jest przy tym takim rodzajem działalności gospodarczej o charakterze użyteczności publicznej, który sam z siebie nie generuje przychodów, a raczej jest przedmiotem dofinansowywania. Trudno więc wyobrazić sobie, że sam zdoła sfinansować kampanie medialne – w przeciwieństwie do branży motoryzacyjnej. I tu należy przewidzieć jego wspieranie.

Ważnym elementem tego wsparcia jest przywrócenie zaufania społecznego do bezpieczeństwa epidemicznego w środkach transportu publicznego, które – jak się wydaje, wbrew dostępnej wiedzy o charakterze naukowym – nieco nadmiernie zakwestionowano w formie ostrzeżeń społecznych i limitów liczby pasażerów w trakcie covidowej pandemii, niespotykanych w przeważającej liczbie krajów.”

UZASADNIENIE:

Promowanie dobrych wyborów komunikacyjnych w społeczeństwie stanowi duże wyzwanie ze względu na złożoność problemu. Twierdzenie, że mieszkańcy przesiadają się ze swoich samochodów indywidualnych głównie dlatego, że stary tabor zostanie wymieniony na zeroemisyjny jest typowym myśleniem życzeniowym i nie ma

odzwierciedlenia w żadnych naukowych badaniach preferencji komunikacyjnych naszego społeczeństwa.

4. Str. 199 – podrozdział „Dążenie do zwiększenia udziału zrównoważonych form mobilności. Zmniejszenie presji na środowisko” w części „a. Wyzwania”

Proponujemy dodanie na końcu akapitu:

„Pojęcie równoważenia systemów transportowych oznacza bilansowanie różnych sposobów mobilności (transport publiczny, indywidualny transport samochodowy, podróże piesze i rowerowe, carsharing) tak, aby systemy te pozostawały nie tylko wydolne (brak korków, odpowiednia rotacja zajętości miejsc parkingowych, minimalizowanie emisji), ale również bardziej przyjazne mieszkańcom. W większości polskich miast systemy transportowe uważać należy dziś za niezrównoważone. I to niezrównoważenie na korzyść niekontrolowanego transportu indywidualnego jest istotnym czynnikiem nadmiernej emisji spalin, hałasu oraz wypadkowości.”

UZASADNIENIE:

Z lektury fragmentów poświęconych zrównoważonemu transportowi można odnieść wrażenie, że rozumienie zrównoważenia systemów transportowych ogranicza się jedynie do wprowadzania nowych, zeroemisyjnych napędów w transporcie. Zrównoważenie transportu ma jednak inne znaczenie i – mimo tytułu podrozdziału – zostało całkowicie pominięte.

5. Str. 199 – podrozdział „Poprawa bezpieczeństwa”

Proponujemy dodanie na końcu dodatkowych akapitów:

„Aby zapewnić pełne bezpieczeństwo epidemiologiczne w środkach transportu publicznego należy dofinansować rozwiązania techniczne minimalizujące do zera ewentualną możliwość rozprzestrzeniania się wirusów polegające na m.in. przekonstruowaniu układów klimatyzacyjnych oraz najszerszym promowaniu bezpiecznych materiałów wyposażeniowych i efektywnych urządzeń dezynfekcyjnych.

W kwestii zapewnienia bezpieczeństwa w transporcie publicznym nie można pominąć kwestii zapewnienia elementarnych standardów socjalnych szczególnie dla prowadzących pojazdy transportu zbiorowego. Dotyczy to zarówno zmian legislacyjnych jak i dofinansowania stworzenia takiej infrastruktury.”

UZASADNIENIE:

Wprowadzenie limitów pasażerów w środkach transportu publicznego, wydzielanie specjalnych stref bezpieczeństwa dla prowadzących pojazdy oraz wydawanie im przez pracodawców specjalnych środków do dezynfekcji w miejscu pracy wróciło powszechną uwagę na problem zapewnienia bezpieczeństwa w sensie epidemiologicznym. Jednym z poważniejszych wyzwań jest zapewnienie prowadzącym pojazdy w transporcie publicznym odpowiedniego zaplecza socjalnego, które zapewni również i im zachowanie elementarnej higieny.

6. Str. 200 – sformułowanie celu E1

Proponujemy przeredagowanie zapisu na następujący:

„Zmniejszanie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko poprzez zwiększanie udziału zeroemisyjnego transportu oraz wspieranie efektywności transportu publicznego”

UZASADNIENIE:

W dotychczasowym brzmieniu zdanie jest niegramatyczne. Poza tym punktem wyjścia, co opisano m.in. na stronach 198 i 199 jest fakt, że sektor transportowy generuje zbyt wiele emisji w UE.

7. Str. 200 – opis celu E1

Proponujemy dodanie po drugim nowemu akapitu:

„Elementami równoważenia systemów transportowych jest wprowadzanie/podwyższanie opłat związanych z transportem indywidualnym szczególnie wszędzie tam, gdzie istniejąca infrastruktura drogowo-parkingowa nie jest w stanie obsłużyć aktualnej kongestii. Do najważniejszych opłat w tym zakresie powinny należeć:

- opłaty (i kary) za parkowanie,
- opłaty za wjazd do stref zero- i niskoemisyjności,
- opłaty kongestyjne za wjazd do centrów miast (na wzór rozwiązania w Londynie).

Wpływy z powyższych opłat powinny być kierowane na rozwój oferty transportu zbiorowego.”

UZASADNIENIE:

Wskazane powyżej działania są praktyczną odpowiedzią na diagnozę braku zrównoważenia systemów transportowych w Polskich miastach. Samo promowanie zeroemisyjnych napędów nie spowoduje zmniejszenia zbyt dużej kongestii (a w konsekwencji emisyjności transportu) - szczególnie w największych miastach.

8. Str. 200 – sformułowanie celu E1

Proponujemy przeredagowanie zapisu na następujący:

„Zwiększenie poziomu ogólnego bezpieczeństwa w transporcie oraz dostępności transportu publicznego i wdrażanie rozwiązań cyfrowych”

UZASADNIENIE:

Proponowane brzmienie lepiej oddaje zaprezentowaną poniżej treść w tekście KPO.

9. Str. 200 – opis celu E2

Proponujemy dodanie akapitu:

„Walka z wykluczeniem komunikacyjnym będzie prowadzona przez rozwijanie narzędzi finansowania niedochodowych połączeń transportu publicznego m.in. w postaci FRPA (Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych). Konieczna będzie jednak ewaluacja efektywności dotychczas stosowanych rozwiązań.”

UZASADNIENIE:

Wysoce wątpliwym jest teza, jakoby cyfryzacja transportu mogła stać się sposobem na walkę z wykluczeniem komunikacyjnym.

Jednocześnie dotychczasowa praktyka wykorzystania środków z FRPA prowadzi w wielu sytuacjach do dezintegracji transportu publicznego na styku komunikacji miejskiej i podmiejskiej/regionalnej, co wydaje się być efektem przeciwnym do zamierzonego przez ustawodawcę.

10. str. 199 - Komponent E „Zielona, inteligentna mobilność” - 2. Główne wyzwania i cele – podpunkt a)Wyzwania

Po słowach: „Zwiększenia udziału pojazdów wykorzystujących nowoczesne rozwiązania techniczne, jest niezbędne dla zachęcenia społeczeństwa do zmiany nawyków transportowych i zwiększenia udziału transportu zbiorowego, co jest istotne zwłaszcza w miejskich obszarach funkcjonalnych (ze względu na kwestie kongestii i emisji zanieczyszczeń)”.

proponujemy dodać:

„Dodatkowo wzrost udziału transportu zbiorowego w przewozach pozwoli na poprawę efektywności energetycznej i ograniczenie wpływu transportu na środowisko z uwagi na wielkość emisji zanieczyszczeń powietrza spowodowaną niskim udziałem pojazdów transportu zbiorowego zasilanych paliwami alternatywnymi, w tym pojazdów elektrycznych: autobusów, tramwajów, pociągów metra i trolejbusów. Wg stanu na 2018 r. z blisko 12 000 pojazdów transportu zbiorowego jedynie 507 stanowią autobusy elektryczne. Ilość publicznie dostępnych punktów ładowania sięga 2641. Równie istotna jest rozbudowa systemu metra w Warszawie oraz linii tramwajowych w aglomeracjach dysponujących lub planujących budowę takich środków transportu, a także linii trolejbusowych.”

11. str. 201 - 3. Opis reform i inwestycji - Cel inwestycji E.1.1.2 Zeroemisyjny transport zbiorowy

W kolumnie tabeli proponujemy dodać:

„Zwiększenie liczby oraz udziału taboru zasilanego elektrycznie, w tym autobusów, tramwajów, trolejbusów i pociągów metra. Rozwój infrastruktury ładowania/tankowania paliw alternatywnych.”

12. str. 202 - 3. Opis reform i inwestycji - E1. Zwiększenie udziału zeroemisyjnego transportu oraz przeciwdziałanie i zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko - a Reformy - Reforma E1.1 Wzrost wykorzystania transportu przyjaznego dla środowiska - Wyzwania (Challenges)

Proponujemy dodać:

„Wyzwaniem w tym zakresie jest znaczne zwiększenie skali i tempa działań zmierzających do zwiększenia udziału pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi, m.in. poprzez wsparcie działań zwiększających dostępność pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi, rozbudowę infrastruktury ładowania, wymianę autobusów na zero-i nisko-emisyjne, wymianę taboru szynowego, w tym tramwajów i pociągów metra, wymianę taboru trolejbusowego oraz umożliwienie wprowadzania stref zeroemisyjnych w miastach. Wg stanu na 2018 r. z blisko 12 000 pojazdów transportu zbiorowego jedynie 507 stanowią autobusy elektryczne. Ilość publicznie dostępnych punktów ładowania sięga 2641. Jednocześnie istotnym wyzwaniem wciąż pozostaje zapewnienie transportu publicznego na obszarach wykluczonych transportowo – szacuje się że ok 60% JST nie przeznacza środków na finansowanie transportu publicznego na swoim obszarze.”

13. str. 203

Po słowach: „Wprowadzenie 100 tys. pojazdów zasilanych czystą energią na drogi skutkuje redukcją roczną emisji CO₂ w wysokości ponad 142 tys. ton.”

proponujemy dodać:

„Zgodnie ze Strategią na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju: W miastach rozwijane będą zintegrowane systemy transportu publicznego przy wykorzystaniu niskoemisyjnych środków transportu, szczególnie pojazdów szynowych i elektrycznych autobusów”.

14. str. 205 - E1.1.2. Zeroemisyjny transport zbiorowy

Po słowach: „Istotnym wyzwaniem wynikającym z niskiego udziału pojazdów zeroemisyjnych we flotach publicznego i prywatnego transportu drogowego oraz z ustanowienia stref czystego transportu w miastach jest dalsze wprowadzenie zeroemisyjnego transportu zbiorowego i wymiana przez jednostki samorządu

terytorialnego autobusów zasilanych silnikami diesla na nowoczesne autobusy zero-i nisko-emisyjne.”

proponujemy dodać:

„Równie istotne jest rozwijanie systemów tramwajowych w aglomeracjach, rozwój komunikacji trolejbusowej oraz rozwój metra w Warszawie.”

...oraz po słowach: „Zwiększenie liczby oraz udziału taboru autobusowego zasilanego paliwami alternatywnymi wraz z infrastrukturą do zasilania pojazdów drogowych paliwami alternatywnymi. Przewiduje się, że w perspektywie do 2026 r. wzrośnie liczba wymienionego taboru autobusowego w miastach.”

proponujemy dodać:

„Należy jednocześnie postawić na rozbudowę systemu metra w Warszawie oraz linii tramwajowych, a także kontynuowanie działań polegających na wprowadzeniu systemu szybkiego i uprzywilejowanego transportu miejskiego (w tym linii trolejbusowych)”.

UZASADNIENIE DO PROPOZYCJI 10-14:

Na początku warto odnieść się do najważniejszych dokumentów planistycznych, wskazujących kierunki rozwoju w Polsce do roku 2030. Są to Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju oraz Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do roku 2030.

„Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju jest strategicznym instrumentem zarządzania polityką rozwoju realizowaną przez instytucje państwa. W jednolitym systemie programowym przedstawia cele do realizacji w horyzoncie roku 2020 i 2030, określa wskaźniki ich realizacji, wskazuje sposób ich osiągnięcia oraz określa najważniejsze projekty służące realizacji celów SOR. Wdrażanie tych projektów oraz stopień realizacji celów rozwojowych, określony wskaźnikami, będzie przedmiotem rozbudowanego systemu monitoringu i ewaluacji. Pozwoli to na zarządzanie realnymi procesami w gospodarce – i, w miarę potrzeb, aktualizowanie zarówno listy, jak i zakresu projektów”.

Jak czytamy na str. 311 Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju:

„W miastach rozwijane będą zintegrowane systemy transportu publicznego przy wykorzystaniu niskoemisyjnych środków transportu, szczególnie pojazdów szynowych i elektrycznych autobusów. Stworzone zostaną łańcuchy ekomobilności, poprawiające warunki przemieszczania się rowerem i pieszo. Miasta będą lepiej skomunikowane z obszarami funkcjonalnymi, a indywidualny transport samochodowy zostanie ograniczony, szczególnie w centrach miast.”

Również na str. 317 Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju napisano:

„Działania do 2030 r.:

- Stopniowa wymiana taboru wykorzystywanego do świadczenia usług publicznego transportu na ekologiczny, niskoemisyjny, przystosowany do potrzeb osób starszych i niepełnosprawnych.
- Dokończenie budowy II linii metra w Warszawie oraz linii tramwajowych w miastach dysponujących takim środkiem transportu miejskiego. Tam, gdzie nie ma możliwości obsługi pasażerów w systemie tzw. szybkiej kolei miejskiej czy metrem, promowanie wprowadzenia systemu szybkiego transportu miejskiego z pojazdami, które poruszają się po wyznaczonych tylko dla nich pasach ruchu. Rozwój kolejowych pasażerskich przewozów aglomeracyjnych (regionalnych) jako dogodnej formy obsługi terenów wiejskich oraz dojazdu do miast i portów lotniczych.
- Wdrożenie zmian w systemie podatkowym premiujących zakup, posiadanie i użytkowanie pojazdów charakteryzujących się mniejszą presją na środowisko naturalne (zarówno w obszarze emisji, jak również zużycia nośników energii)."

W Strategii wyraźnie wskazano, że najważniejszymi obszarami, na które nakierowane powinny być wszelkie możliwe działania w zakresie mobilności miejskiej, w tym publicznego transportu zbiorowego jest rozwój zarówno autobusów elektrycznych, jak i pojazdów szynowych. Nie ma zatem uzasadnienia dla zmiany koncepcji, którą zaproponowano w KPO. Projekty tramwajowe w wielu miastach mają znaczenie priorytetowe i ich władze z dużym prawdopodobieństwem będą w pierwszej kolejności poszukiwały możliwości ich sfinansowania.

Wyraźne i właściwe wskazanie na potrzebę rozwoju zarówno komunikacji autobusowej, jak i tramwajowej, trolejbusowej i metra w Polsce zapisano w Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do roku 2030. Strategia obowiązuje od listopada 2019 r.

„SRT2030 jest dokumentem planistycznym, który zgodnie z ustawą z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2019 r. poz. 1295), zwaną dalej „ustawą o zasadach prowadzenia polityki rozwoju”, stanowi integralny element spójnego systemu zarządzania krajowymi dokumentami strategicznymi. Istotą SRT2030 jest wskazanie celu oraz nakreślenie kierunków rozwoju transportu tak, aby etapowo do 2030 r. możliwe było osiągnięcie celów założonych w Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r. (zwaną dalej SOR).”

Na str. 111 Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku zapisano:

„Działania do 2030 r:

- w oparciu o zidentyfikowane potrzeby i dostępne zasoby, rozbudowa systemu metra w Warszawie oraz linii tramwajowych w aglomeracjach dysponujących lub planujących budowę takich środków transportu miejskiego, uwzględniając spójny rozwój transportu szynowego; również tam, gdzie nie ma możliwości obsługi pasażerów w systemie tzw. szybkiej kolei miejskiej, czy metrem, kontynuowanie działań polegających na wprowadzeniu systemu szybkiego i uprzywilejowanego transportu miejskiego (w tym linii trolejbusowych), np. poprzez wyznaczenie dedykowanej infrastruktury, niekolidującej z istniejącym układem drogowym."

W obu tych dokumentach odnajdujemy wyraźne wskazanie na potrzebę rozwoju różnych rodzajów, elementów i obszarów publicznego transportu zbiorowego. W rozdziałach poświęconych transportowi publicznemu nie występuje zawężenie kierunków rozwoju jedynie do pojazdów elektrycznych lub wodorowych, w raz z niezbędną infrastrukturą. Dokument wskazuje na zasadność rozwijania szynowego transportu miejskiego w miastach. Odnoszą się również do komunikacji trolejbusowej. Warto zaznaczyć, że szynowy transport miejski na świecie, a szczególnie w Europie od końca lat 80. XX wieku przeżywa prawdziwy renesans. Nie inaczej jest w Polsce, gdzie systemy tramwajowe są stale rozwijane. Obecnie komunikacja tramwajowa w Polsce funkcjonuje w ramach 15 systemów. Czternaście z nich funkcjonuje w obrębie jednej aglomeracji, piętnasty – w ramach Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii. Każdy z tych systemów tworzy swoisty kręgosłup układu transportowego tych ośrodków miejskich. Infrastruktura tramwajowa we wszystkich ośrodkach miejskich jest ciągle rozbudowywana, a tabor coraz nowocześniejszy. W okresie od 2007 r., za sprawą funduszy z UE inwestycje w ten rodzaj transportu nabrały ogromnego tempa. Plany rozwoju systemów tramwajowych rozpisane są na następne dekady. Dalsza rozbudowa systemów szynowego transportu miejskiego zależeć będzie od możliwości pozyskania środków finansowych na ten cel.

Nieuwzględnienie tramwajów, trolejbusów i pociągów metra w Krajowym Planie Odbudowy traktujemy jako błąd, który należy koniecznie naprawić. Właściwe określenie priorytetowych projektów w ramach KPO bezsprzecznie pozwoli na osiągnięcie celów wskazanych w Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu tj.:

- „- zwiększanie efektywności transportu pasażerów i ładunków w mieście;
- zapewnienie wszystkim mieszkańcom dostępności do miejsc pracy i usług;
- zapewnienie komfortu i bezpieczeństwa transportu miejskiego;
- podnoszenie atrakcyjności i jakości środowiska miejskiego;
- redukcja zanieczyszczenia środowiska, efektu cieplarnianego oraz poziomu konsumpcji energii przez transport pasażerów i ładunków w mieście”.