

Kategoria: Komunikacja i Transport

Opublikowano: czwartek, 10, lipiec 2025 08:09

Ewelina Kocemba

Odsłony: 602

Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej z końcem czerwca zakończyło konsultacje Planu Społeczno-Klimatycznego, który otwiera drogę do pozyskania 65 mld zł (11,4 mld euro) z unijnego Społecznego Funduszu Klimatycznego. Polska będzie jego największym beneficjentem, a 37,5 proc. budżetu zostanie przeznaczona na bezpośrednie wsparcie osób narażonych na ubóstwo transportowe.

Organizacje branżowe oceniają jednak, że walka z tym zjawiskiem może się okazać nieskuteczna. W toku konsultacji zgłosiły swoje zastrzeżenia co do priorytetów w wydatkach i sposobu wsparcia inwestycji w transport rowerowy.

Nowy system handlu emisji spalin (ETS2) ma zacząć działać w 2027 roku i obejmie sektor transportu oraz budownictwo. W przypadku wyjątkowo wysokich cen gazu lub ropy naftowej w 2026 roku uruchomienie systemu może zostać przesunięte na 2028 rok. Parlament Europejski i Rada UE ustanowiły Społeczny Fundusz Klimatyczny (SFK), który ma pomóc gospodarstwom domowym, małym przedsiębiorstwom i użytkownikom transportu w trudnej sytuacji niwelować ubóstwo energetyczne. Fundusz ma funkcjonować w latach 2026–2032, a jego budżet wyniesie 65 mld euro i będzie pochodził w całości ze sprzedaży praw do emisji w ramach systemu ETS2. Polska będzie największym beneficjentem tego funduszu z alokacją bazową wynoszącą 11,4 mld euro.

Transportowe propozycje w Planie Społeczno-Klimatycznym (PSK) są nieadekwatne do skali wyzwań, przed którymi stoi Polska. Na sektor transportu drogowego przewidziano jedynie 21 proc. całego budżetu, czyli zaledwie 3,2 mld euro – to aż o 46 proc. mniej niż kwota zarezerwowana na sektor budynków. Ta dysproporcja jest niezrozumiała, zwłaszcza że problem ubóstwa transportowego dotyka nawet 15 mln Polaków – mówi Agata Wiśniewska-Mazur, zastępczyni dyrektora Polskiego Stowarzyszenia Nowej Mobilności.

Wprowadzenie ETS2 w sektorze transportu ma być zachętą ekonomiczną do inwestowania w ekologiczne środki transportu, które przyczynią się do ograniczenia emisji gazów cieplarnianych. Spowoduje to jednak wzrost kosztów eksploatacji pojazdów spalinowych, zwłaszcza tych najstarszych, a tym samym utrudni wielu mieszkającym w mniejszych miejscowościach i na wsiach osobom możliwość dojazdu do większych ośrodków.

Sz szczególnie niepokojące jest proponowane wsparcie dla autobusów niskoemisyjnych zasilanych gazem ziemnym. To rozwiązanie stoi w sprzeczności z unijnymi celami klimatycznymi i zasadą DNSH (ang. Do No Significant Harm), co może doprowadzić do odrzucenia całego planu przez Komisję Europejską. Środki publiczne powinny finansować technologie przyszłości, a nie przeszłości – wskazuje Agata Wiśniewska-Mazur.

Branża nowej mobilności wnosi o zwiększenie budżetu przeznaczanego na sektor transportu drogowego oraz wycofanie wsparcia dla autobusów niskoemisyjnych zasilanych paliwami kopalnymi. Jak podkreśla ekspertka, przedstawiony przez MFIPR projekt PSK praktycznie ignoruje potrzeby indywidualnego transportu drogowego. Choć rząd sam przyznaje, iż wzrost cen paliw w wyniku ETS2 będzie miał większy wpływ na społeczności wykluczone transportowo, gdzie użytkownicy o niższych dochodach w przypadku konieczności rezygnacji z zakupu droższego paliwa nie będą mogli skorzystać z alternatywy w postaci transportu publicznego.

Brakuje programu leasingu społecznego pojazdów elektrycznych, który z powodzeniem funkcjonuje we Francji. Istotne jest również objęcie wsparciem mobilności współdzielonej oraz rozbudowy infrastruktury

Kategoria: Komunikacja i Transport

Opublikowano: czwartek, 10, lipiec 2025 08:09

Ewelina Kocemba

Odsłony: 602

ładowania w gminach poniżej 50 tys. mieszkańców – wskazuje zastępczyni dyrektora PSNM. –Mówiąc o PSK, nie można też zapomnieć o transporcie rowerowo-pieszym i mikromobilności, które również wymagają większego wsparcia, niż obecnie przewidziano. Infrastruktura rowerowa, systemy bike-sharingu oraz hulajnogi elektryczne to przystępne cenowo rozwiązania, które można wdrożyć szybciej niż długoterminowe inwestycje kolejowe czy drogowe.

PSK przewiduje wsparcie dla rozwoju infrastruktury rowerowej (drogi dla rowerów, parkingi rowerowe przy węzłach przesiadkowych), w tym także budowy nowych systemów roweru publicznego. W zamyśle twórców projektu inwestycje te mają być odpowiedzią na rosnące potrzeby mieszkańców, zwłaszcza obszarów zagrożonych ubóstwem transportowym, i mają na celu zwiększenie dostępności do niskoemisyjnych form mobilności. Realizacja tych inwestycji ma być prowadzona przez zarządy województw, które jako instytucje pośredniczące będą odpowiedzialne za nabory, ocenę projektów i ich wdrażanie. To podejście ma pozwolić na dostosowanie działań do lokalnych potrzeb i warunków przestrzennych.

Zdaniem ekspertów ZDG TOR PSK ma potencjał, aby istotnie wesprzeć rozwój ruchu rowerowego w Polsce, ale pod warunkiem że inwestycje w tym zakresie będą planowane systemowo, zgodnie ze standardami i na podstawie rzeczywistych potrzeb mieszkańców.

Z punktu widzenia Zespołu Doradców Gospodarczych TOR, który swoimi działaniami wspiera samorządy w sprawiedliwej transformacji, inwestycje rowerowe w PSK to krok w stronę bardziej sprawiedliwej i dostępnej mobilności. Rower jako środek transportu nie tylko wspiera cele klimatyczne, ale też realnie poprawia jakość życia mieszkańców – zwłaszcza tam, gdzie dostęp do transportu publicznego jest ograniczony – komentuje Maciej Mysona, ekspert ZDG TOR. – PSK może być pewnym impulsem do rozwoju ruchu rowerowego w naszym kraju, jednak należy pamiętać, iż priorytetem powinna być trwała zmiana modelu mobilności w Polsce. Zrównoważone sposoby przemieszczania się, takie jak właśnie rowery czy transport publiczny, a także tzw. transport na żądanie, powinny być bardziej dostępne. Istotne jest to, aby wdrażane rozwiązania miały charakter sieciowy i systemowy, a także zintegrowany.

ZDG TOR w konsultacjach PSK zgłosił kilka uwag. W kwestii inwestycji rowerowych dokument wymaga jego zdaniem istotnych uzupełnień. Brakuje wytycznych dotyczących skali, funkcji i integracji planowanych systemów roweru publicznego. Bez określenia ich roli jako elementu dowozowego do kolei czy autobusów istnieje ryzyko, że środki zostaną rozdysponowane na lokalne, nieskoordynowane projekty o charakterze rekreacyjnym, a nie transportowym. Zdaniem doradców wspierane systemy powinny mieć charakter regionalny, być zintegrowane z transportem zbiorowym (np. poprzez lokalizację stacji przy przystankach, wspólne taryfy) i wpisywać się w szersze strategie mobilności.

Zwracamy też uwagę na zbyt szeroki i jednocześnie zbyt niski przedział kosztów jednostkowych dla systemów rowerowych – od 200 tys. do 2,3 mln zł. To kwoty niewystarczające dla systemów obejmujących większe obszary. Proponujemy zwiększenie limitu do 4–5 mln zł oraz wprowadzenie wskaźników minimalnej liczby rowerów, np. jeden rower na 500 mieszkańców, i liczby mieszkańców objętych dostępem do systemu. Takie podejście pozwoli lepiej dopasować inwestycje do lokalnych potrzeb i zapewni ich większą efektywność – uzasadnia Maciej Mysona.

Zespół postuluje także m.in. zadaszenie parkingów rowerowych przy stacjach kolejowych oraz premiowanie projektów wykorzystujących odnawialne źródła energii (np. fotowoltaikę do zasilania oświetlenia, monitoringu czy ładowania rowerów elektrycznych).

65 miliardów do wzięcia, ale plan pełen luk – eksperci ostrzegają przed nieskuteczną walką z ubóstwem transportowym

Kategoria: Komunikacja i Transport

Opublikowano: czwartek, 10, lipiec 2025 08:09

Ewelina Kocemba

Odsłony: 602

Źródło: Newseria