

Warszawa, 30.11.2022

**Adresaci:**

Ministerstwo Infrastruktury  
Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej

*Szanowni Państwo,*

Okres negocjowania funduszy europejskich pomiędzy Polską z Unią Europejską dobiega końca. Jednym z większych obszarów interwencji w okresie 2021-2027 będzie transport. W związku z tym przedstawiciele społeczeństwa obywatelskiego reprezentującego trzy pokolenia obywateli: młodzież, rodziców oraz seniorów, zebrali się dnia 17 października 2022 roku w Warszawie, gdzie wypracowali dziesięć rekomendacji dla wdrażania funduszy europejskich. Rekomendacje te wypływają ze wspólnych potrzeb wszystkich tych grup wiekowych i ich wspólnych problemów.

**Bezpieczna droga do szkoły, pracy i na zakupy**

1. Ze względu na rekordowo wysoką alokację funduszy na budowę dróg rowerowych w okresie 2021-2027 apelujemy o ułatwienie budowy tego typu infrastruktury transportowej. Obecnie budowa dróg rowerowych jest trudniejsza niż budowy dróg dla samochodów ze względu na różnice w procedurze administracyjnej pozwoleń na budowę. Jednocześnie infrastruktura rowerowa (i pieszna) powinna być budowana przy okazji każdej inwestycji w drogi dla samochodów. Obecne trudności w budowie dróg rowerowych (i osobnych chodników) powodują, że ich sieci, zarówno w miastach, jak i poza nimi, są dziurawe i utrudniają sprawne poruszanie się, szczególnie osób z grup bardziej wrażliwych, jak młodzież, seniorzy czy rodzice z małymi dziećmi.
2. Obecnie w miastach dominują izolowane odcinki dróg rowerowych, nietworzące spójnej sieci, która umożliwiałaby istotny wzrost udziału rowerów w podróżach, co przekładałoby się na korzyści środowiskowe, zdrowotne i społeczne. Przy wydatkowaniu środków na infrastrukturę rowerową wśród podstawowych kryteriów powinny znaleźć się spójności (punkty premiujące za łączenie innych elementów sieci), bezpieczeństwo i atrakcyjność (komfort dla użytkownika, intuicyjność).
3. Wiemy, że fundusze europejskie, zarówno w wymiarze krajowym, jak i regionalnym, przewidują realizowanie edukacji w zakresie zrównoważonego transportu oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego. W związku z tym proponujemy wykorzystanie ich na wprowadzenie pilotażowego programu aktywnej edukacji dotyczącej poruszania się w ruchu drogowym przez dzieci korzystające z rowerów. Obecna forma edukacji w tym zakresie ma niewiele wspólnego z faktycznymi potrzebami i koncentruje się jedynie na formalnym aspekcie uzyskania przez dzieci karty rowerowej.

4. Postulujemy, aby środki wydawane na transport miejski oraz kolejowy, były kierowane w pierwszej kolejności na inwestycje wynikające z lokalnych i regionalnych planów zrównoważonej mobilności miejskiej, których integralnym elementem musi być rozwój dróg rowerowych oraz ograniczenie emisji zanieczyszczeń z transportu, w tym w szczególności emisji gazów cieplarnianych – powinno być to kryterium wyboru projektów. Dotyczy to także poziomu krajowego, na którym brak osobnej strategii działań w zakresie transportu rowerowego i pieszego. W celu dobrego przygotowania się do wydatkowania środków powinna powstać krajowa strategia rowerowa i piesza, a jej ustalenia powinny być przestrzegane przez wykonawców projektów transportowych. Inwestowanie w transport bez planu jest jedną z głównych przyczyn nieefektywności rozwiązań transportowych w zakresie komunikacji publicznej oraz transportu rowerowego i pieszego.

### **Koniec z wykluczeniem komunikacyjnym**

5. Przykładem nieefektywności wynikającej z braku planów transportowych są niskie częstotliwości kursowania pojazdów transportu zbiorowego w miastach, a w szczególności poza miastami. W celu zapewnienia odpowiedniej skali wykorzystania nowej infrastruktury transportowej samorządy powinny obowiązkowo ustanawiać własne standardy kursowania komunikacji miejskiej w największych miastach oraz we wszystkich regionach, a rząd powinien przygotować takie standardy dla całego kraju. Standardy te powinny być obowiązkowo stosowane po realizacji inwestycji z funduszy europejskich – powinno to być kryterium wyboru projektów. Naszym zdaniem minimalnym standardem częstotliwości kursowania w przypadku inwestycji pozamiejskich (głównie koleje regionalne) powinny być przejazdy pociągów lub autobusów co jedną godzinę w ciągu dnia, od 6-22, a w przypadku inwestycji w miastach - co 10 minut w ciągu dnia, od 6-22.

6. Mimo deklaracji wielu inwestorów w zakresie transportu, iż stosują standardy dostępności dla osób z ograniczeniami mobilności, obserwujemy, że w praktyce taki dostęp po realizacji inwestycji nie jest lepszy. Dotyczy to zwłaszcza osób poruszających się na rowerach, które wcale nie muszą być na tyle silne, aby np. postawić rower na sztorc. Rowerzyści to także dzieci, osoby z niepełnosprawnościami czy seniorzy. Dlatego ponawiamy postulat, aby wszystkie inwestycje w zakresie transportu publicznego były dostosowane w pełni do potrzeb osób z ograniczeniami mobilności, a w szczególności zapewniały wystarczająco dużo miejsca na umieszczenie w windach, pociągach czy rampach rowerów.

7. W Polsce zidentyfikowano wiele obszarów, gdzie występuje zjawisko tzw.: wykluczenia transportowego, definiowanego jako brak dostępu do publicznej usługi transportowej. Niestety nie wiadomo dokładnie, jakie grupy społeczne obejmuje ten problem, jakie są ich potrzeby, problemy oraz jakie rozwiązania byłyby przez nie preferowane do wdrożenia. Podejrzewamy, że w dużej mierze są to osoby młode, rodzice z dziećmi oraz seniorzy. Dlatego naszym zdaniem należy skierować znaczne środki w ramach tzw.: pomocy technicznej, na prowadzenie badań zjawiska wykluczenia transportowego mających na celu zidentyfikowanie grup najbardziej potrzebujących, ich potrzeb, problemów oraz preferowanych przez nie rozwiązań, aby móc je w kolejnych latach finansowania skutecznie wdrażać.

## **Lepszy dostęp do aktywnej elektromobilności**

8. Postulujemy wprowadzenie systemu dopłat do zakupu rowerów elektrycznych. Obecnie funkcjonuje system dopłat do zakupu samochodów elektrycznych, natomiast nie ma takich preferencji dla zakupu znacznie tańszych i dostępnych dla szerszej liczby użytkowników rowerów elektrycznych. Przedstawiciele wszystkich grup wiekowych uważają takie rozwiązanie za niesprawiedliwe. Rowery elektryczne nie tylko służą do przemieszczania się osób, ale mogą łatwiej służyć do transportu towarów. Skierowanie środków z funduszy europejskich na dofinansowanie zakupu rowerów elektrycznych (w tym rowerów cargo) powinno przysłużyć się w większym stopniu stosowaniu zasad sprawiedliwości społecznej, ograniczaniu wykluczenia transportowego oraz zwiększaniu dostępności transportu.

9. Postulujemy, aby fundusze europejskie, za pomocą specjalnych konkursów lub kryteriów, wspierały rozwój publicznej sieci ładowania rowerów elektrycznych, których użytkowanie jest dużą szansą dla osób młodych i w wieku starszym lub rodziców z dziećmi na uniezależnienie się od samochodu i poprawę mobilności oraz zdrowia. Punkty ładowania tego typu rowerów powinny być dostępne głównie przy szkołach, miejscach przesiadkowych na komunikację miejską lub handlu.

10. Fundusze europejskie, oprócz stacji ładowania dla rowerów elektrycznych, powinny także ustanowić standardy w zakresie parkowania rowerów. Takim standardem powinno być zapewnienie krytych miejsc do parkowania rowerów, w szczególności parkowania długoterminowego w węzłach przesiadkowych lub miejscach pracy lub nauki. Preferencje do stosowania tego typu krytych miejsc do parkowania powinny być wprowadzone w kryteriach wyboru lub oceny wniosków o dofinansowanie.

*W imieniu uczestników warsztatów,  
dr Wojciech Szymalski*

*Fundacja Instytut na rzecz Ekorozwoju*