**Załącznik nr 3 do Uchwały nr 170**

**Rady Działalności Pożytku Publicznego z dnia 9 kwietnia 2021 r.**

**Uwagi do projektu Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności – część ekologiczna**

legenda:

|  |  |
| --- | --- |
| **zakres tematyczny** | **oznaczenie *(paleta kolorystyczna edytora)*** |
| rekomendacje strategiczne: cele klimatyczne/wskaźniki/proces przydzielania środków | *błękitny* |
| edukacja | *jasnopomarańczowy 3* |
| bioróżnorodność i woda | *jasnochabrowy 3* |
| planowanie przestrzenne | *jasnoczerwona jagoda 3* |
| efektywność energetyczna | *jasnobłękitny 3* |
| OZE i spółdzielnie energetyczne | *żółty* |
| infrastruktura gazowa | *jasnopurpurowy 3* |
| GOZ i odpady | *fioletowy* |
| obszary zdegradowane | *ciemnożółty 2* |
| adaptacja do zmian klimatu | *ciemnochabrowy 2* |
| czyste powietrze | *szary* |
| termomodernizacja | *ciemnozielony 2* |
| transport | *jasnozielony 3* |
| zdrowie | *jasnoszary 3* |
| inne (drony) | *pomarańczowy* |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Część | Str. | Treść | Uzasadnienie |
| UWAGI OGÓLNE | | | | |
|  | IV OCENA WPŁYWU INTERWENCJI PLANU | 228 | Brak informacji o wypełnieniu kryteriów zasady “do no significant harm” | Wytyczne techniczne mówią o konieczności wykazania w planie, że ujęte w nim działania są zgodne z zasadą “nie czyń poważnej szkody”. Obowiązek ten dotyczy wszystkich działań zawartych w planie (zarówno reform, jak i inwestycji) - dla każdego z nich należy osobno wykazać, że zasada jest przestrzegana. W projekcie KPO zawarto tylko formułę, mówiącą że “reformy i inwestycje nie wyrządzają poważnych szkód”, nie jest to jednak uzasadnione.  Tymczasem, zgodnie z wymogami rozporządzenia (UE) 2021/241, w planie powinno się znaleźć “wyjaśnienie, w jaki sposób plan odbudowy i zwiększania odporności zapewnia, że żadne z działań służących realizacji reform i inwestycji ujętych w planie odbudowy i zwiększania odporności nie czyni poważnych szkód dla celów środowiskowych w rozumieniu art. 17 rozporządzenia (UE) 2020/852 (zasada „nie czyń poważnych szkód”), a Wytyczne techniczne (s.2) jasno wskazują, że ocenę należy przeprowadzić i udokumentować dla każdego działania osobno. |
|  | I GŁÓWNE WYZWANIA, CELE ORAZ SPÓJNOŚĆ PLANU  2. POWIĄZANIE Z SEMESTREM EUROPEJSKIM | 29 | Uwaga dotyczy powiązania z Semestrem Europejskim. Wbrew twierdzeniom zawartym w projekcie (s. 29), projekt KPO nie odpowiada na zalecenie nr. 3 jeśli chodzi o “ukierunkowanie inwestycji na [...] czyste i wydajne wytwarzanie i wykorzystanie energii”.  Na bezpośrednie inwestycje w odnawialne źródła energii przewidziano w projekcie niewielką kwotę. Zarazem nie wpisano do projektu KPO kompleksowego, spójnego zestawu reform, które usuwały by istniejące bariery regulacyjne dla rozwoju OZE i w pełni wdrażały zapisy Art. 21 i 22 unijnej [dyrektywy (UE) 2018/2001 w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych (REDII)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX:32018L2001) i Art. 15 i 16 [dyrektywy (UE) 2019/944 w sprawie wspólnych zasad rynku wewnętrznego energii elektrycznej](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX:32019L0944), których termin wdrożenia upływa 30 czerwca 2021 r.  Brak ponadto skierowania środków na powszechnie dostępne doradztwo i pomoc techniczną dla grup obywateli zamierzających zakładać społeczności energetyczne (mowa jest jedynie o wsparciu wybranych społeczności, nie ma jednak informacji o kryteriach ich wyboru) | Na bezpośrednie inwestycje w odnawialne źródła energii przewidziana została niewielka kwota (437 mln € na morską energetykę wiatrową, 28 mln € na OZE w przedsiębiorstwach i 97 mln dla społeczności energetycznych). Projekt KPO tłumaczy tak skromną wartość wsparcia tym, że głównym źródłem finansowania OZE mają być środki polityki spójności. Stwierdzenie to byłoby do przyjęcia, gdyby była znana suma środków na rozwój OZE w Umowie Partnerstwa (w dokumencie przedstawionym do konsultacji nie było takich danych) oraz gdyby KPO zawierał ambitny i spójny plan reform prowadzących do odblokowania potencjału rozwojowego oze w Polsce, w szczególności w obszarze energetyki obywatelskiej i rozproszonej. Jako minimum należałoby oczekiwać pełnego wdrożenia zapisów dyrektywy REDII i dyrektywy w/s rynku wewnętrznego, nadających określone prawa i możliwości funkcjonowania aktywnym obywatelom, prosumentom energii i społecznościom energetycznym, w tym prawo do wytwarzania energii odnawialnej, również na własne potrzeby, przechowywania i sprzedawania swoich nadwyżek produkcji odnawialnej energii elektrycznej oraz prawo do otrzymywania wynagrodzenia, w stosownych przypadkach również z systemów wsparcia, za samodzielnie wytworzoną odnawialną energię elektryczną, którą wprowadzają do sieci, odzwierciedlające wartość rynkową tej energii elektrycznej i mogące uwzględnić jej długoterminową wartość dla sieci, środowiska i społeczeństwa. Program reform w KPO powinien także przewidywać reformy, które zapewnią odbiorcom energii, w szczególności gospodarstwom domowym, możliwość uczestniczenia w społecznościach energetycznych działających w zakresie energii odnawialnej przy zachowaniu swoich praw lub obowiązków jako odbiorców końcowych i bez podlegania nieuzasadnionym lub dyskryminacyjnym warunkom lub procedurom, które uniemożliwiałyby ich udział w społecznościach energetycznych, a także reformy, które usuną nieuzasadnione bariery regulacyjne i administracyjne dla społeczności energetycznych działających w zakresie energii odnawialnej. Przepisy te w myśl prawa UE powinny zostać wdrożone do 30 czerwca 2021 r.  W projekcie KPO przewidziano jedynie “rozszerzenie ram prawnych prosumenta w kierunku tzw. prosumentów grupowych i wirtualnych oraz obywatelskich społeczności energetycznych (m.in. klastry i spółdzielnie energetyczne, kontrakty PPA)”, co jest dalece niewystarczające. Nie realizuje bowiem prawa do sprzedaży nadwyżek energii ani łagodzi arbitralnych restrykcji nałożonych na spółdzielnie energetyczne, które powinny być podstawową formą organizacyjną społeczności energetycznych, a których powstawanie obecne ramy prawne uniemożliwiają, co stwierdza się nawet w tekście projektu (s. 114).  Dla rozwoju energetyki obywatelskiej i rozproszonej istotna jest także liberalizacja tzw. ustawy odległościowej, blokującej rozwój energetyki wiatrowej na lądzie. Projekt KPO zapowiada wprawdzie “usprawnienie procedur i przyspieszanie wdrażania rozwiązań z zakresu lądowej energetyki wiatrowej”, nie wskazuje jednak, jakie konkretne zmiany miałaby przynieść reforma. Zapowiedzi jej kształtu padające ze strony Ministerstwa Rozwoju (zachowanie zasady 10H i danie gminom możliwości jej łagodzenia w trybie zmiany MPZP) budzą obawy, że realne możliwości zdynamizowania rozwoju energetyki wiatrowej na lądzie pojawią się dopiero za kilka lat. |
|  | Uwaga ogólna, Wprowadzenie | 4,13, itd. | Wskazanie, że Krajowy Plan Odbudowy ma służyć realizacji Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju (SOR) do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.), bez zaznaczenia konieczności jej aktualizacji, jest błędem. Tam, gdzie KPO odwołuje się do SOR, należy dodać iż: „Planowana jest aktualizacja SOR w celu dostosowania Strategii do nowych wyzwań rozwojowych, w tym do nowego celu UE w zakresie redukcji emisji – 55% do 2030 roku, a także do konieczności osiągnięcia neutralności klimatycznej (możliwie najwcześniej, przed 2050 rokiem)”. Plany reform należy uzupełnić o zobowiązanie do jak najszybszego opracowania długoterminowej strategii klimatycznej dla Polski do roku 2050 – z wpisanym w nią celem osiągnięcia neutralności przed 2050 rokiem, zgodnie z dążeniem do wskazywanego przez naukę 2040 r. | Krajowy Plan Odbudowy jest dokumentem nieprzystającym do obecnej sytuacji, wyzwań związanych z pogłębiającym się kryzysem klimatycznym, na który dodatkowo nakładają się na skutki pandemii. Nie jest też spójny z decyzjami europejskich instytucji odnośnie Europejskiego Zielonego Ładu, dążenia do neutralności klimatycznej i nowego celu UE, czyli redukcji emisji o 55% do 2030 roku. Wykorzystanie KPO do realizacji założeń, które już się zdezaktualizowały nie zapewni Polsce takiej skokowej zmiany jakości działań na rzecz ochrony klimatu jaka jest konieczna, jeśli mamy poważne traktować nasze zobowiązania, nie tylko wobec reszty Unii Europejskiej czy świata, ale przede wszystkim wobec polskich obywateli. Szczególnie tych najmłodszych, na których spadnie obowiązek spłacania pożyczki zaciągniętej przez społeczność europejską na potrzeby odbudowy po pandemii. Ta odbudowa musi realizować spójną wizję kształtowania bezpieczniejszej, zdrowszej, stabilniejszej i bardziej zielonej gospodarki. |
|  | 1.3. Cele i obszary wsparcia (komponenty KPO) | 14 | Wśród głównych wskaźników brakuje jakiegokolwiek wskaźnika środowiskowego lub odnoszącego się do ochrony klimatu. W związku z tym należy rozważyć wprowadzenie miernika realizacji celu klimatycznego (dla całego KPO) co najmniej zgodnego z nowym celem UE w zakresie redukcji emisji (55% do 2030 roku) lub ze wskazywanym przez naukę celem redukcji emisji o 65%. Analogiczny brak występuje w obszarze dotyczącym energochłonności gospodarki oraz wzrostu wkładu deklarowanych wielkości oszczędności energii, które powinne wygenerować działania KPO. | Wskaźnik realizacji celu klimatycznego winien być precyzyjnie określony i zgodny z wskazaniami nauki oraz zasadami międzynarodowej i międzypokoleniowej sprawiedliwości klimatycznej. Powinien mierzyć w ambitne cele, które definiowały by charakter wszystkich reform i inwestycji objętych KPO. Jednym z podstawowych założeń przyświecających instytucjom unijnym przy planowaniu szeroko rozumianego programu odbudowy po pandemii, jest to że będziemy zmieniać rzeczywistość kontynentu „na zieloną”, lepszą i bezpieczniejszą. Krajowe Plany Odbudowy mają nam pomóc w osiągnięciu celów Europejskiego Zielonego Ładu, Celów Zrównoważonego Rozwoju (SDG) oraz celów Porozumienia Paryskiego. |
|  | Uwaga ogólna, m.in. Realizacja 7 projektów flagowych UE (tabela) | 43-46 | Wiele z dokumentów strategicznych wymienionych w kolumnie Krajowych uwarunkowań prawnych (a także w wielu innych miejscach w KPO) wymaga aktualizacji. Dotyczy to m.in.:  – Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r.  – Polityki energetycznej Polski do 2040 r. – Krajowego Planu na Rzecz Energii i Klimatu na lata 2021-2030  W miejscach, gdzie KPO wymienia te dokumenty, należy wskazać na konieczność ich dostosowania do nowych wyzwań i zobowiązań, w tym do nowego celu UE w zakresie redukcji emisji – 55% do 2030 roku, a także do konieczności osiągnięcia neutralności klimatycznej najpóźniej do 2050 roku. W związku z tym nic nie stoi na przeszkodzie, żeby szczegółowe cele KPO i wskaźniki ich realizacji były ambitne i wykraczały poza ramy wspomnianych dokumentów. Taki duch powinien przyświecać planowaniu szczegółowych celów reform i inwestycji oraz wskaźników ich realizacji. | Z dużym prawdopodobieństwem, wszystkich dokumentów nie uda się w zaktualizować w okresie wdrażania KPO. Szczególnie jeżeli aktualizacje byłyby przeprowadzane prawidłowo, w sposób kompleksowy i zgodny z zasadami partycypacji społecznej. Niemniej jednak ich jak najszybsza aktualizacja jest konieczna, przy odpowiedzialnym założeniu, że chcemy znacząco przyspieszyć osiągnięcie przez nasz kraj neutralności klimatycznej i redukcję emisji proporcjonalną do potencjału i możliwości Polski w tym zakresie. Musimy przyjąć unijny cel neutralności klimatycznej do 2050 oraz zaplanować szeroki wachlarz reform, który będzie odzwierciedleniem reform planowanych obecnie na poziomie unijnym w związku z podniesieniem celu redukcji emisji na rok 2030 do 55%. Nie stać nas przy tym na opóźnianie działań do czasu, aż wszystkie dokumenty strategiczne będą zaktualizowane. Dlatego priorytetem powinno być przyjęcie ambitnej, długoterminowej strategii klimatycznej dla Polski do roku 2050 – z wpisanym w nią celem osiągnięcia neutralności jeszcze przed 2050 rokiem. Tej strategii powinny być podporządkowane wszystkie planowane reformy i inwestycje. Powinny ją wspierać, a przynajmniej nie przeszkadzać. |
|  | Uwaga ogólna |  | KPO musi jednoznacznie stwierdzać, że jego celem jest osiągnięcie przez Polskę neutralności klimatycznej i być zgodny z założeniami EU Green Deal (Europejskiego Zielonego Ładu) Podstawą dla KPO powinno być stworzenie przez Polskę Strategii na rzecz osiągnięcia neutralności klimatycznej jeszcze przed 2050 rokiem (wedle wskazań nauki do roku 2040). Opracowanie i zaakceptowanie przez rząd tej strategii musi być podstawowym, krótkoterminowym wskaźnikiem realizacji Planu. Naszym zdaniem niezbędne jest także przedstawienie w KPO propozycji ilościowych wskaźników redukcji emisji GHG we wszystkich sektorach, które w ramach Planu będą wspierane. KPO nie powinno tylko wymieniać tych wskaźników, ale także opisać w jaki sposób rząd będzie je monitorował i jakie działania będą podejmowane, aby zapewnić, że KPO przyczyni się do osiągnięcia neutralności klimatycznej.  Należy również zobowiązać się do pośredniego celu redukcji emisji gazów cieplarnianych: o 65% do 2030 r.  Zgodnie z analizami Warszawskiego Instytutu Studiów Ekonomicznych tylko 18% środków KPO ma być przeznaczone na inwestycje służące redukcji emisji gazów cieplarnianych, to dużo mniej niż zakładane 37%. Należy dostosować poziom tych środków.  Punktem wyjścia do dyskusji nad dekarbonizacją i neutralnością klimatyczną powinno być zdrowie publiczne, będące priorytetem dla nas wszystkich, zwłaszcza w obliczu pandemii. | Zmiana klimatu stanowi, obok pandemii COVID-19, największe wyzwanie środowiskowe dla zdrowia publicznego mieszkańców wszystkich krajów świata, powodując setki tysięcy, a nawet miliony bezpośrednich i pośrednich zgonów rocznie w wyniku fal upałów, ekstremalnych zdarzeń pogodowych, rozprzestrzeniania się zakaźnych chorób wektorowych, zaniku plonów, problemów z wodą oraz zaopatrzeniem w żywność, długotrwałych susz, powodzi, rozwoju szkodliwych patogenów w wodach stojących, zaniku bioróżnorodności, nasileniu alergii czy obniżeniu kondycji psychicznej.  <http://healpolska.pl/wplyw-zmiany-klimatu-na-zdrowie-raport/>  Szacuje się, że w topniejących lodowcach uwięzionych jest kilkadziesiąt wirusów nieznanego pochodzenia, które mogą zagrażać ludzkości w podobnym stopniu jak pandemia COVID-19.  Zgodność KPO z założeniami Europejskiego Zielonego Ładu powinna zapewniać zachowanie dobrej jakości zdrowia publicznego oraz ochronę przed dalszym nasileniem i potęgującymi się, a także istniejącymi skutkami zmiany klimatu. Kluczowa jest tu neutralność klimatyczna oraz redukcja gazów cieplarnianych.   Jakakolwiek zwłoka we wdrażaniu powyższych zagadnień skutkować będzie kolejnymi chorobami i zgonami wskutek nasilających się konsekwencji zmiany klimatu. |
|  | Uwaga ogólna |  | Należy zapewnić zgodność KPO z Zielonym Ładem UE i jego zapisami, w tym z zasadą Zero Zanieczyszczeń (Zero Pollution) i zasadą Nie Wyrządzania Szkód (Do No Significant Harm); | Zanieczyszczenie środowiska szkodzi naszemu zdrowiu i środowisku. Jest to przyczyna wielu chorób psychicznych i fizycznych oraz przedwczesnych zgonów, zwłaszcza wśród dzieci, osób z istniejącymi już schorzeniami, zwłaszcza ludzi starszych. Oprócz wpływu na zdrowie zanieczyszczenie jest jedną z głównych przyczyn utraty różnorodności biologicznej. Zmniejsza zdolność ekosystemów do sprawnego funkcjonowania w obszarach takich jak sekwestracja dwutlenku węgla, filtracja, samooczyszczanie.  Rezolucja UE w zakresie zerowego zanieczyszczenia (Zero Pollution - redukcji zanieczyszczeń wody, powietrza oraz gleby ze wszystkich źródeł) ma na celu zapewnienie zdrowych ekosystemów i zdrowego środowiska życia dla Europejek i Europejczyków, zapobieganie zanieczyszczeniom powietrza, wody, gleby i produktów konsumenckich. Jedynie w Polsce zanieczyszczenie powietrza powoduje rocznie nawet 50 tys. przedwczesnych zgonów, a zanieczyszczenie wód i gleb silnie wpływa na zdrowie ludzi oraz zaburza ekosystemy poprzez utratę bioróżnorodności.  Zasada “DHNS - Do No Significant Harm” opiera się na następujących priorytetach:  1. Uznaje się, że działanie powoduje znaczące szkody dla łagodzenia zmiany klimatu, jeżeli prowadzi do znacznych emisji gazów cieplarnianych (GHG); 2. Uznaje się, że działanie wyrządza znaczną szkodę w przystosowaniu się do zmiany klimatu, jeżeli prowadzi do zwiększonego niekorzystnego wpływu obecnego i przewidywanego przyszłego klimatu, na samą działalność lub na ludzi, przyrodę lub majątek; 3. Uznaje się, że działanie powoduje znaczące szkody w zrównoważonym użytkowaniu i ochronie zasobów wodnych i morskich, jeżeli jest szkodliwe dla dobrego stanu lub dobrego potencjału ekologicznego części wód, w tym wód powierzchniowych i podziemnych lub dobrego stanu środowiska. 4. Uznaje się, że działanie wyrządza znaczną szkodę gospodarce o obiegu zamkniętym, w tym zapobieganiu powstawania odpadów i recyklingowi, jeżeli prowadzi do znacznych nieefektywności w wykorzystaniu materiałów lub w bezpośrednim lub pośrednim wykorzystaniu zasobów naturalnych lub jeżeli znacznie zwiększa wytwarzanie, spalanie lub unieszkodliwianie odpadów bądź jeśli długotrwałe usuwanie odpadów może spowodować znaczną i długotrwałą szkodę dla środowiska; 5. Uznaje się, że działanie powoduje znaczące szkody w zapobieganiu zanieczyszczeniom i ich kontroli, jeżeli prowadzi do znacznego wzrostu emisji zanieczyszczeń do powietrza, wód lub gleb 6. Uznaje się, że działanie wyrządza znaczną szkodę ochronie i przywracaniu różnorodności biologicznej i ekosystemów, jeżeli jest znacząco szkodliwe dla dobrego stanu i odporności ekosystemów lub dla stanu ochrony siedlisk i gatunków, w tym tych, które są przedmiotem zainteresowania Unii Europejskiej. |
|  | Uwaga ogólna |  | Konieczne jest zapewnienie transparentności przy wyborze wszystkich projektów (jasnymi, obiektywnymi kryteriami) oraz prowadzenia nadzoru przy wprowadzaniu Planu w życie. | Zapewnienie transparentności oraz nadzoru przy wyborze projektów uwzględniających powyższe uwagi jest kluczowe z punktu widzenia realizacji założeń KPO. Projekty dotyczące rozwiązań prozdrowotnych oraz posiadające potencjał poprawy i ochrony zdrowia publicznego powinny dostać absolutne pierwszeństwo. Niejasne zasady wyboru projektów grożą przeforsowywaniem rozwiązań przynoszących korzyści jedynie określonym grupom, a nie całemu społeczeństwu. |
|  | Uwaga ogólna |  | Edukacja ekologiczna, rozumiana jako rozwój świadomości oraz umiejętności i kompetencji dotyczących kwestii środowiskowych powinna być realizowana horyzontalnie w ramach wszystkich komponentów Krajowego Planu Odbudowy. Szczególnie istotną rolę do odegrania ma kształcenie ustawiczne związane z wypełnieniem luk w zawodach związanymi z wdrażaniem technologii OZE oraz środków poprawy efektywności energetycznej. Brak kluczowych kompetencji w gospodarce będzie skutkował wzrostem cen, a nie wyników. | Zgodnie ze zidentyfikowanymi wyzwaniami oraz strategicznymi celami Unii Europejskiej ranga celów środowiskowych uległa znaczącemu wzmocnieniu. Niezbędnym warunkiem skutecznej realizacji celów środowiskowych jest edukacja ekologiczna rozumiana jako działania dotyczące wiedzy, świadomości i umiejętności dotyczących kwestii ekologicznych. Równie istotne jest zaangażowanie obywateli i społeczności w proces wprowadzania zmian. Dlatego też edukacja ekologiczna, podobnie jak kwestie dot. zrównoważonego rozwoju, powinna być traktowana horyzontalnie będąc koniecznym uzupełnieniem wszystkich działań inwestycyjnych. |
|  | 1.3 Cele i obszary wsparcia | 15-16 | Uzupełnić zapis w celach KPO “Wzrost kapitału społecznego i jakości życia, w szczególności poprzez zapewnienie poprawy stanu zdrowia obywateli oraz wyższej jakości edukacji i kompetencji dostosowanych do potrzeb nowoczesnej gospodarki” o zapis “oraz zielonej transformacji”. | Cel trzeci KPO dotyczący wyższej jakości edukacji i kompetencji powinien być szerzej stosowany (nie tylko w kwestiach gospodarczych) i spójny z pozostałymi celami. Z uwagi na skalę wyzwań ekologicznych (w tym kryzys klimatyczny i jego skutki) wyzwania te powinny być traktowane w sposób horyzontalny i odnosić się do wszelkich działań wspieranych w ramach KPO. |
|  | Uwaga ogólna |  | Zgodnie z wymogami rozporządzenia (UE) 2021/241 w Krajowym Planie Odbudowy należy uwzględnić działania służące ochronie bioróżnorodności.  W przypadku Polski powinny to być przede wszystkim niezbędne reformy legislacyjne służące wzmocnieniu ochrony bioróżnorodności. Absolutnym minimum powinno być usunięcie naruszeń prawa unijnego, tj.:  - nowelizacja Ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (ustawy OOŚ) oraz powiązanych specustaw z celu pełnego wdrożenia Dyrektywy EIA oraz Konwencji z Aarhus i zapewnienia skutecznego dostępu do wymiaru sprawiedliwości w sprawach dotyczących środowiska.  - Nowelizacja Ustawy o lasach, która obecnie wyklucza możliwość zaskarżenia przez zainteresowaną społeczność i NGO decyzji zatwierdzających plany urządzania lasu oraz zwalnia gospodarkę leśną z obowiązków wynikających ze ścisłej ochrony gatunkowej zwierząt. Celem nowelizacji powinna być pełna transpozycja dyrektywy siedliskowej i ptasiej do porządku prawnego  - Nowelizacja Prawa Wodnego w celu zmiany przepisów uniemożliwiających skuteczną ochronę wód i realizację celów Ramowej Dyrektywy Wodnej, w tym przepisów dotyczących obowiązku prowadzenia prac utrzymaniowych,  - Zmiana przepisów dotyczących funkcjonowania oczyszczalni ścieków w celu m.in. wprowadzenia jednolitych wymogów dotyczących jakości oczyszczonych ścieków odprowadzanych do środowiska oraz obowiązku stałego monitorowania ich jakości. | W projekcie KPO brak działań dotyczących ochrony bioróżnorodności, które zgodnie z wymogami rozporządzenia (UE) 2021/241 powinny tam być obowiązkowo uwzględnione. W projekcie KPO nie zawarto żadnych działań służących ochronie gatunków, ekosystemów, korytarzy ekologicznych, ani działań dotyczących wzmocnienia ochrony czy powiększenia obszarów chronionych.  Najważniejszym działaniem na rzecz ochrony bioróżnorodności w przypadku Polski jest wzmocnienie prawnych mechanizmów jej ochrony i doprowadzenie krajowych przepisów do pełnej zgodności z wymogami UE. Polskie przepisy dotyczące ochrony przyrody i środowiska są w wielu obszarach niespójne z dyrektywami unijnymi i nie zapewniają poziomu ochrony zgodnego z wymogami UE, czego odzwierciedleniem są postępowania naruszeniowe toczące się przeciwko Polsce.  W szczególności niedostosowane do unijnych wymogów są przepisy regulujące kilka kategorii działań, które mają być wspierane w ramach Krajowego Planu Odbudowy, takich jak budowa i modernizacja dróg, kolei i sieci energetycznych (elektrycznych i gazowych) oraz wykorzystanie biomasy leśnej na cele energetyczne.  W myśl Wytycznych technicznych Komisji nt. stosowania zasady “do no significant harm”, wspierane działania muszą być realizowane zgodnie z przepisami UE dotyczącymi ochrony środowiska. Niezgodność krajowych przepisów z wymogami unijnymi uniemożliwi uznanie w/w projektów za spełniające kryteria zasady “do no significant harm”.  Szczegółowe opisy i uzasadnienia konieczności w/w reform przedstawia dokument <http://www.ratujmyrzeki.pl/dokumenty/KRR_OCHRONA_WOD_I_BIOROZNORODNOSCI_KPO.pdf> |
|  |  |  | Do Krajowego Planu Odbudowy należy włączyć sfinansowanie i realizację Krajowego Programu Renaturyzacji Wód Powierzchniowych.  Jednocześnie w zawartym w KPO programie reform należy uwzględnić wprowadzenie zmian w powstającym Planie Przeciwdziałania Skutkom Suszy, który obecnie nie odnosi się do systemowych przyczyn zjawiska suszy i koncentruje na działaniach hydrotechnicznych, które nie przyczynią się do złagodzenia skutków suszy. | W Krajowym Planie Odbudowy należy uwzględnić działania służące wzmocnieniu odporności gospodarki na skutki zmian klimatu, w tym przede wszystkim działania dotyczące zapobiegania suszy z wykorzystaniem rozwiązań ekosystemowych (nature based solutions), zgodnie z zaleceniami przekazanymi Polsce przez Unię Europejską w ramach procedury Semestru Europejskiego. Realizacja Krajowego Programu Renaturyzacji Wód Powierzchniowych, w połączeniu z wprowadzeniem postulowanych przez Koalicję Ratujmy Rzeki zmian do Planu Przeciwdziałania Skutkom Suszy oraz wdrożeniem wspomnianych wyżej reform prawnych, byłaby najbardziej efektywnym i kompleksowym sposobem na uwzględnienie w KPO działań chroniących gospodarkę przed negatywnymi skutkami suszy.  Szczegółowe informacje nt. sposobu realizacji i uzasadnienia dla tego działania przedstawia dokument <http://www.ratujmyrzeki.pl/dokumenty/KRR_OCHRONA_WOD_I_BIOROZNORODNOSCI_KPO.pdf> |
|  | 1.4.1. Zgodność KPO z 6 filarami…; 2. Powiązanie z semestrem europejskim; A1.1. | 22, 33, 60 | Odnośnie planu wdrożenia „reformy planowania i zagospodarowania przestrzennego, polegającej m.in. na wsparciu 2350 gmin w przygotowaniu dokumentów planistycznych oraz przygotowaniu przeszło 4 tys. ha uzbrojonych terenów” - z treści KPO wynika, że reforma i wsparcie mają służyć poprawie warunków do inwestycji dla przedsiębiorstw, co nie powinno być podstawowym celem bardzo w Polsce potrzebnej reformy planowania przestrzennego. Należy przynajmniej zaznaczyć konieczność jednoczesnego realizowania poprzez tę reformę innych celów, takich jak np. ochrona terenów cennych przyrodniczo, redukcja emisji gazów cieplarnianych i innych zanieczyszczeń powietrza, adaptacja do skutków zmiany klimatu. Jednocześnie należy podkreślić potrzebę włączenia mieszkańców gmin w proces planowania.  Ponadto należy uspójnić i doprecyzować opis planowanej reformy, tak aby jasne było, jaki ma być zakres “planów ogólnych” i czy ma być on węższy czy poszerzony w stosunku do obecnie przygotowywanych dokumentów planistycznych oraz czemu mają służyć wprowadzane zmiany, poza poprawą warunków dla przedsięwzięć biznesowych.  Ponadto należy wskazać, czy i w jaki sposób tworzenie planów ogólnych ma być powiązane z innymi obszarami planowania strategicznego, na które gminy mają mieć możliwość pozyskania wsparcia (w ramach B3.1.). | Planowanie przestrzenne jest kwestią złożoną i na jego reformę długo w Polsce czekamy, m.in. dlatego, że wiele elementów wymaga naprawy, a wiele spośród pojawiających się zróżnicowanych propozycji zmian budzi kontrowersje i wątpliwości. Takie spłycanie celów reformy, sprowadzanie ich do poprawy warunków inwestycji znacząco zwiększa ryzyko, że efekty reformy będą co najmniej mieszane. Na poziomie lokalnym, dla co najmniej części objętych wsparciem gmin, przygotowane w pośpiechu plany mogą stać się przyczyną konfliktów społecznych lub zniszczenia cennych zasobów przyrodniczych - szczególnie, że plany wsparcia nie obejmują ewentualnych odszkodowań dla właścicieli terenów prywatnych, których dotkną ograniczenia co do zakresu ich wykorzystania.  Zapisy dotyczące planów reformy są niespójne i niejasne, ponieważ na str. 33 jest mowa o zastąpieniu studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego przez plany ogólne o zdecydowanie węższym zakresie, co ma pozwolić przygotowywać je szybciej, na str. 60 jest zapis o stopniowym odejściu od przygotowywania dwóch niezależnych dokumentów odnoszących się do rozwoju społeczno-gospodarczego i kwestii przestrzennych, na rzecz jednej zintegrowanej strategii i towarzyszących jej dokumentów planistycznych na poziomie gminy. Użycie określenia “zintegrowanej” świadczy o tym, że mamy mieć do czynienia z jednym dokumentem o poszerzonym zakresie (choć oczywiście może on być węższy od łącznego zakresu dwóch oddzielnych dokumentów). Należy założyć, że przeprowadzenie złożonej reformy na poziomie krajowym zajmie sporo czasu, a bez dobrze sformułowanych przepisów oraz kompleksowych wytycznych dla gmin i szkoleń dla pracowników gmin i specjalistów, gminy nie będą w stanie prawidłowo wykorzystać środków na opracowanie nowego, silnie zmodyfikowanego typu planów (ponieważ nigdy wcześniej takich nie przygotowywali). Tymczasem gminy mogą zająć się opracowywaniem innych dokumentów strategicznych, na których przygotowanie teoretycznie będą mogły pozyskać dofinansowanie w ramach komponentu B. W teoretycznej sytuacji, gdy jedna gmina najpierw pozyska srodki na plan adaptacji do zmiany klimatu, a później po jego przygotowaniu na plan ogólny, w jaki sposób zapewni spójność tych dokumentów. Czy nie będzie musiała przygotowanego planu adaptacji aktualizować? Należy w sposób przekrojowy podejść do wszystkich narzędzi wsparcia dostępnych w ramach KPO i zapewnić spójną realizację zadań. |
|  | 1.2. Wyzwania rozwojowe | 11 | 2. Transformacja kluczowych sektorów gospodarki do modelu niskoemisyjnego, przy wykorzystaniu szans rozwoju w obszarze zielonych technologii, poprawy efektywności energetycznej (…).  (...) rosnącego zapotrzebowania na energię kluczowa będzie poprawa efektywności energetycznej we wszystkich sektorach gospodarki, w domach i budynkach publicznych, oraz zwiększenie wykorzystania OZE, rozwój technologii wodorowych, (...)  Jeśli w dalszej części EE wiązana jest ze wszystkimi sektorami gospodarki w myśl zasady EE first- (wpierw EE), warto podkreślić to w zdaniu głównym oraz przy opisie problemu i rozwiązania. | Co do zasady właściwe jest używanie frazy poprawa efektywności energetycznej (EE).  EE jest narzędziem uniwersalnym i horyzontalnym, zakłada działania TRWAŁE oparte na faktach i poddane analizie w czasie. |
|  | 1.2. Wyzwania rozwojowe | 13 | 5. Rozwój zrównoważonego transportu (…)).  zmniejszenie presji transportu na środowisko i klimat zwłaszcza dzięki poprawie jego efektywności energetycznej oraz (…) W niewystarczającym stopniu wykorzystywane są wskazywane przy analizie poprawy efektywności energetycznej niskoemisyjne i zeroemisyjne rozwiązania (...) | Znowelizowana w 2019 roku dyrektywa EED nie pozwala już na wyłączenie sektora transportu przy ustalaniu wysokości obowiązkowego celu oszczędności energii. Nowelizowana polska ustawa o efektywności energetycznej (EE) nakłada NOWE obowiązki i CELE na sektor paliwowy. Poprawa EE daje narzędzia do podejmowania korzystnych dla środowiska i gospodarki decyzji. |
|  | 1.2. Wyzwania rozwojowe | 13 | Wyzwanie o charakterze horyzontalnym. Należy dodać zdanie:  “Stosowanie na tych obszarach rozwiązań energooszczędnych, które wskazywane są przy analizach związanych z poprawą efektywności energetycznej ograniczy obszary ubóstwa energetycznego i umożliwi pokonanie trudności rozwojowych.” | Analizy poprawy EE dokonywane często przy poszanowaniu "cyklu życia " produktu ułatwią trwały skok cywilizacyjny w wielu obszarach przy poszanowaniu zasad gospodarności. Niezamożny nie powinien pozwalać sobie na niskiej jakości, pozornie tylko tańsze rozwiązania. |
|  | 1.3 (..) Wskaźniki KPO | 14 | Oczekiwanymi rezultatami realizacji celu strategicznego KPO są ograniczenie energochłonności gospodarki oraz zwiększenie produktywności gospodarki. | Żaden z dotychczasowych Wskaźników KPO nie odnosi się do oszczędzania zasobów środowiska (green growth). Wzięto pod uwagę zapis:  s. 96 Zmniejszenie zużycia energii.  Polska wykazuje dynamiczny wzrost gospodarczy, który idzie w parze z ograniczeniem zasobo- i energochłonności (decoupling). |
|  | 1.3 (..) Wskaźniki KPO | 14 | Dodać wskaźnik zielonego wzrostu: .  ENERGOCHŁONNOŚĆ gospodarki. | Wzrost produktywności winien łączyć się z poprawą efektywności energetycznej w przemyśle i usługach. Cel ten i tak wynika z zapisów KPEiK, a wprowadzenie go ułatwi formułowanie ambitnych celów w poszczególnych sektorach i regionach. |
|  | 1.3(..)  Oczekiwanymi rezultatami podejmowanych interwencji u | 15 | Dodać rezultat: .  -Wzrost ilości skumulowanych oszczędności energii finalnej (pierwotnej) wskutek zrealizowanych interwencji o np.100 ktoe do roku 2027. | Cel Polski w zakresie skumulowanych oszczędności jest zdefiniowany w KPEiK do 2030, warto jednak mierzyć realizację tego celu na etapach pośrednich. Wzrost świadomości znaczenia EE wśród osób wdrażających interwencje KPO przyczyni się do poprawy wyników. Oszczędności energii w oczywisty sposób będą generowane w procesach realizacji interwencji. |
|  | Uwaga ogólna, Cz.I. punkty 1.2., 1.3., 1.4.1.,  Cz.II. komponent A i Komponent B | 12-15, 19, 25, 50-94, 94-132, itd | Horyzontalnym celem KPO jest wzmacnianie spójności społecznej i terytorialnej kraju. Wykorzystanie energii towarzyszy, każdemu działaniu człowieka związanego z produkcją towarów, ich transportem, dostawą usług, komunikacją czy zapewnieniem oczekiwanego przez użytkującego energię komfortu pracy lub życia.  Koncepcję poprawy efektywności energetycznej czy też skutki jej wdrożenia jest równie trudno „zaszufladkować” i ograniczyć do jednego obszaru np. gospodarki niskoemisyjnej, czy energetycznej ze względu na jej horyzontalny wymiar przenikający wszystkie sektory gospodarki. Racjonalne gospodarowanie każdym zasobem, zwykle wiąże się z możliwością wykazania i udokumentowania poprawy efektywności energetycznej lecz często możliwość ta nie jest wykorzystana. Przyczyną tego jest brak wiedzy lub osąd, iż koszty działań dodatkowych są nadmierne lub zbędne. | Przykładem uznania pierwszoplanowej roli efektywnego wykorzystania energii w gospodarce jest wiodąca zasada przyjęta w dokumentach unijnej polityki energetycznej "energy efficiency first" (‘wpierw efektywność energetyczna’). Przyjąć można, iż najtańszą energią jest ta, którą „oszczędzamy” jednocześnie wciąż zaspokajając dotychczasowe potrzeby. „Wytwarza” ją racjonalne wykorzystanie czyli poprawa efektywności energetycznej. Zdaniem wielu EE (efektywność energetyczna) powinna być uznawana jako jedno z „zielonych” źródeł energii gdyż tak jak energia jest potencjalnie ’wszechobecna’ oraz ’odnawialna’ i ’niewyczerpywalna’.  Polska zdefiniowała w KPEiK do 2030 wiążący cel w zakresie skumulowanych oszczędności, ale warto jest mierzyć realizację tego celu na etapach pośrednich oraz przy każdych wspieranych finansowo działaniach. Wzrost świadomości znaczenia EE wśród osób wdrażających interwencje KPO przyczyni się do poprawy wyników podjętych inwestycji.. |
|  | 1.4.1 Zgodność (,,,) | 18/19 | Najwięcej środków (3 811 mln euro) zostało zarezerwowane na kompleksowe działania w obszarze poprawy efektywności energetycznej i zmniejszenia zanieczyszczeń powietrza pochodzących ze źródeł niskiej emisji. Planuje się m. in.  - znaczne zasilenie (3 201 mln euro) realizowanego od kilku lat programu „Czyste powietrze”,co pozwoli na zwiększenie tempa oraz liczby (dodatkowo ok. 860 tys. sztuk) wymienianych nieefektywnych energetycznie źródeł ciepła na ekologiczne tj. NIE ZASILANE PALIWAMI KOPALNYMI LUB STAŁYMI, w budynkach jednorodzinnych; | Pierwsza zmiana ma charakter leksykalny, druga jest krytyczna, gdyż biorąc pod uwagę taksonomię działalności i długofalową politykę energetyczną nie jest właściwym pobieżne i krótkoterminowe rozwiązanie problemu, który powróci po kilku latach do pozornych beneficjentów.  Pozorny beneficjent w ciągu kilkunastu lat będzie nieuchronnie zmuszony do powtórnej, kosztownej ingerencji w system ogrzewania budynku bez gwarancji otrzymania powtórnego wsparcia, a pierwsza interwencja będzie wspierała de facto technologie SCHYŁKOWE. |
|  | 1.4.1  III filar inteligentny, trwały wzrost gospodarczy sprzyjający włączeniu społecznemu, | 21-22 | Realizacja KPO jest (…) w III Filarze RRF – inteligentny i trwały wzrost gospodarczy sprzyjający włączeniu społecznemu (….).  W ramach komponentu A (...) transformacji w kierunku energooszczędnej, pro-środowiskowej, zrobotyzowanej i cyfrowej gospodarki:  - 400 mln euro na wsparcie dla inwestycji przedsiębiorstw (mikro i MŚP) w produkty, usługi, kompetencje pracowników i kadry związane z wprowadzeniem „zielonych” rozwiązań oraz poprawy efektywności energetycznej (….)  \*871 mln euro - przeznaczono na wsparcie zwiększenia potencjału do tworzenia i absorpcji innowacji oraz technologii cyfrowych skutkujących poprawą efektywności energetycznej | Pierwsza zmiana ma charakter leksykalny – zniekształcono definicję III Filaru RRF.  Jeśli w opisie komponentu A odniesiono się WŁAŚCIWIE do koncepcji energooszczędnej i cyfrowej gospodarki to kolejne zapisy dotyczące poprawy efektywności energetycznej są niezbędnym uzupełnieniem JUŻ PRZYJĘTEGO zapisu.  To właśnie w sektorze MMŚP brak kompetencji kadr do  wdrażania przedsięwzięć energooszczędnych, a cyfryzacji najczęściej towarzyszy niezauważenie poprawa efektywności energetycznej. |
|  | 1.3. Cele i obszary wsparcia (komponenty KPO) | str 13 | Dodać do tego rozdziału następujący obszar wsparcia:  Postulujemy wykorzystanie koncepcji transformacji energetyki w trybie innowacji przełomowej (z paliw kopalnych w kierunku rynków elektroprosumeryzmu) zarówno na rzecz pobudzenia innowacyjności technologicznej w całej gospodarce jak i zwiększenia jej odporności na kryzysy społeczne.    Są to:  1˚ - rozwój elektrotechnologii w przemyśle, w tym w wielkim przemyśle (np. w hutnictwie). Taki rozwój jest skutkiem samoistnej (naturalnej) integracji elektrotechnologii z elektroprosumeryzmem. Dlatego, że wspólne/jednakowe jest działanie paradygmatu egzergetycznego (uwzględniającego jakość energii i jej ślad węglowy w całym cyklu życia danej technologii energetycznej) w energetyce paliw kopalnych oraz w przemysłach energochłonnych (w energetyce przemysłowej procesowej),    2˚ - przyspieszenie rozwoju przemysłu 4.0. Możliwość takiego przyspieszenia wynika z pętli sprzężeń zwrotnych. Elektroprosumeryzm wytwarza zapotrzebowanie na usługi bilansujące w procesie użytkowania napędowej energii elektrycznej wytwarzanej w źródłach OZE → przemysł 4.0 ma unikatowe możliwości w zakresie odpowiedzi na to zapotrzebowanie, mianowicie w postaci usług DSM/DSR → w rezultacie dochodzi również do samoistnej integracji elektroprosumeryzmu z przemysłem 4.0. W tym wypadku głównie na mocy paradygmatów wirtualnego i elektroprosumenckiego,    3˚- rozwój elektroprosumenckich multitechnologii w gospodarce GOZ (w Polsce zwłaszcza w gospodarce odpadami w aglomeracjach miejskich, gospodarce osuwającej się w dramatyczny kryzys). Ten rozwój fundamentalnie uzasadniony jest paradygmatami: egzergetycznym, ale także elektroprosumenckim. Chodzi o multitechnologie, które w jednym procesie obejmują w szczególności produkcję energii elektrycznej i jej użytkowanie (minimalizują różne rodzaje energii odpadowej w tym procesie). Unikatową możliwością jest wykorzystanie multitechnologii elektroprosumenckich w gospodarce GOZ do aktywizacji obszarów wiejskich za pomocą rolnictwa elektroprosumenckiego (energetycznego): w produkcji roślinnej (utylizacja odpadów), w produkcji hodowlanej (obory, chlewnie, kurniki), w przetwórstwie rolno-spożywczym (utylizacja odpadów). Inną unikatową możliwością wykorzystania multitechnologii elektroprosumenckich jest powiązanie gospodarki GOZ z przemysłem chemicznym (produkcja nawozów azotowych, produkcja wodoru),    4˚ - przyspieszenie transformacji cyfrowej poprzez skierowanie jej na rynki elektroprosumeryzmu. W szczególności dlatego, że inteligentna infrastruktura, technologie AI są – na mocy paradygmatów wirtualizacyjnego, ale także elektroprosumenckiego – fundamentalną podstawą elektroprosumeryzmu. | Proponowana możliwość zastosowania innowacyjności technologicznej oraz zwiększenie odporności gospodarki na kryzysy w zgodności z koncepcją elektroprosumeryzmu w KPO powinna być bezwzględnie wykorzystana. W pierwszym z aspektów (pobudzenie innowacyjności technologicznej) wskazuje się tu charakterystyczne (ważne, ale tylko cztery, wybrane z wielu) obszary rozwojowe kwalifikujące się do pobudzenia.  Elektroprosumeryzm to wschodzący dział gospodarki i energetyki opartej o efektywność energetyczną oraz OZE zmierzający do zaspokojenia wszystkich potrzeb energetycznych ( też dotyczących budownictwa/ mieszkalnictwa, transportu i ciepła) w oparciu o konkurencyjny rynek rozproszonej, odnawialnej energii elektrycznej, budowanej oddolnie z wielu, różnych źródeł i podmiotów z wykorzystaniem systemów i narzędzi informatycznych.    Wszystkie obecne rynki paliw kopalnych (węgla kamiennego i brunatnego, gazu ziemnego, ropy naftowej, paliw jądrowych) i bardzo liczne rynki współistniejące (w tym trzy rynki końcowe: energii elektrycznej, ciepła i paliw transportowych) zostaną zastąpione w kraju czterema rynkami elektroprosumeryzmu ( ale np. w Subregionie Wałbrzyskim w programie sprawiedliwej transformacji są przewidziane pierwsze trzy z poniższych). Te rynki to:  1 ̊ – rynek wschodzący 1 energii elektrycznej – rynek czasu rzeczywistego (RCR) – na infrastrukturze sieciowej niskiego i średniego napięcia (nN-SN) oraz 110 kV,  2 ̊ – rynek bezsieciowy urządzeń elektroprosumeryzmu (urządzenia domu pasywnego, w tym pompy ciepła, źródła OZE, samochody elektryczne …),  3 ̊ – rynek bezsieciowy usług elektroprosumeryzmu (termomodernizacja trzeciej generacji – wykorzystująca najnowsze materiały i systemy takie jak pompa ciepła czy rekuperacja w celu ograniczenia rocznego zapotrzebowania na energię nawet poniżej 40 kWh/m², bilansowanie, sprzedaż sąsiedzka energii z kontraktami zawieranymi bezpośrednio np. za pomocą technologii Blockchain, …),  4 ̊ – rynek offshore( morskiej energetyki wiatrowej) dla potrzeb korytarza infrastrukturalno-urbanistycznego północ-południe obejmującego największe miasta, autostrady, magistrale kolejowe i przemysł, czyli obszary o dużej gęstości energii.    Dlaczego elektroprosumeryzm?  Ponieważ jest wielokrotnie bardziej efektywny i prowadzi do radykalnego ograniczenia emisyjności oraz docelowo neutralności klimatycznej.    Zapewnia 3-krotnie wyższą wydajność energetyczną względem rynków końcowych (energii elektrycznej, ciepła i paliw transportowych) energetyki paliw kopalnych WEK (wielkoskalowa energetyka korporacyjna) w Polsce, a 6-krotnie wyższą względem rynków energii chemicznej energetyki paliw kopalnych WEK w Polsce, i podobnej na świecie, ale względem rynków energii chemicznej i jądrowej.  Takie wydajności potwierdzane na gruncie 3 paradygmatów naukowych (prosumenckiego, egzergetycznego, wirtualizacyjnego) są najbardziej efektywną drogą do realizacji celów Funduszu Sprawiedliwej Transformacji, Europejskiego Zielonego Ładu tj. neutralności klimatycznej. |
|  |  |  | Według KPO „działania w zakresie zrównoważonej infrastruktury gazowej planowane są do wsparcia w pierwszej kolejności ze środków Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności”.   Żaden projekt oparty o paliwa kopalne nie powinien być finansowany z KPO. Środki przeznaczone na rozwój gazu nie przyczynią się do odbudowy zgodnej z Zielonym Ładem będącej podstawą KPO, lecz do gazowego Lock-inu i zwiększenia kosztów energii dla biznesu i odbiorców indywidualnych, co przełoży się na spadek konkurencyjności polskiej gospodarki oraz zwiększenie ubóstwa energetycznego. Tym samym osiągnięty zostanie efekt przeciwny do założeń KPO. | KPO bazuje na Polityce energetycznej Polski do 2040 r., która zakłada głęboką zależność polskiego systemu energetycznego od paliw kopalnych i jest niespójna z celami klimatycznymi UE w horyzoncie 2030 i 2050.  PEP2040 zakłada znaczny wzrost wykorzystania gazu ziemnego jako „paliwa przejściowego”, w tym rozbudowę infrastruktury przesyłowej i zwiększenie mocy wytwórczych z 2.7 GW do 8.1GW do 2030, co stawiałoby Polskę na trzeciej pozycji wśród producentów energii z gazu w UE. Polska planuje też największy wzrost zużycia gazu ziemnego w całej Unii Europejskiej – z 14 TWh w 2019 roku do 54 TWh w 2030, w tym w ciepłownictwie i transporcie, jako „paliwa niskoemisyjnego”. Jednocześnie planowany rozwój OZE jest mało ambitny i niewystarczający do osiągnięcia celów klimatycznych, a przy tym blokowany przez brak odpowiednich rozwiązań legislacyjnych. PEP2040 poważnie niedoszacowuje wzrostu cen uprawnień do emisji CO2 w horyzoncie 2030, a w konsekwencji ryzyko, że budowana obecnie infrastruktura gazowa będzie nieopłacalna, a jej funkcjonowanie uzależnione od subsydiów. Co więcej, PEP2040 nie zakłada znaczącego rozwoju zielonego wodoru, co stwarza poważne ryzyko, że gazowa infrastruktura przesyłowa będzie w rzeczywistości wykorzystana do transportu gazu kopalnego, lub mieszanki gazu kopalnego z niewielkim udziałem wodoru. |
|  | Uwaga ogólna, Cz.I. punkty 1.2., 1.4.1., 1.4.4., 2., 2.1,  Cz.II. komponent B i Komponent E | 11, 19, 25, 38, 42-95, 94-132, 203 -205 itd. | KPO wielokrotnie odnosi się do wspierania rozwoju technologii wodorowych, zaczynając od opisu wyzwań rozwojowych, a kończąc na bardziej szczegółowych opisach poszczególnych reform i inwestycji wpisanych do komponentów B i E. W dokumencie nie wskazano jednak nigdzie, że chodzi o zeroemisyjne technologie wodorowe, czyli związane z wytwarzaniem wodoru w procesie elektrolizy z wykorzystaniem odnawialnych źródeł energii oraz magazynowaniem i wykorzystaniem tego zielonego wodoru. Należy to doprecyzować, szczególnie w bardziej szczegółowych opisach celów, reform i inwestycji w komponencie B. W innym wypadku m.in. założenie co do przyczynienia się B2.1. do realizacji celów klimatycznych w 100% (str. 125) pozostanie całkowicie nieprawdziwe i będzie wymagało modyfikacji, przy czym bardzo trudno będzie oszacować rzeczywisty wpływ planowanych reform i działań na klimat, może okazać się wręcz negatywny i łamać zasadę „niewyrządzania znaczącej szkody” – „do no significant harm”(DNSH). | Przykładowo - sposób sformułowania celu (tabela str. 99) - Stworzenie polskiej gałęzi gospodarki wodorowej oraz wzrost wykorzystania paliw alternatywnych – nie wyklucza wykorzystania paliw kopalnych do produkcji wodoru ani wykorzystania gazu ziemnego jako paliwa alternatywnego – tymczasem wspieranie inwestycji w paliwa kopalne jest sprzeczne z celami UE. Pierwszy element reformy, czyli przygotowanie Polskiej Strategii Wodorowej (str. 108), jest w trakcie realizacji i projekt dokumentu podczas konsultacji społecznych został skrytykowany m.in. za zasadę „technologicznej neutralności”, a także za nadmiernie rozdmuchane plany inwestycji w budowę gazowej sieci przesyłowej, która będzie wykorzystywana głównie do przesyłu gazu ziemnego lub gazu ziemnego z niewielkimi domieszkami wodoru; przeszacowany jest w nim także potencjał wykorzystania wodoru w transporcie zbiorowym.  Wodór nie jest pierwotnym źródłem energii lecz nośnikiem energii, którego wytworzenie jest związane ze znacznymi stratami energii. Z tego względu jego znaczenie może pozostać ograniczone. Konieczne jest realistyczne oszacowanie rzeczywistego potencjału „zielonego” wodoru – jedynego, z którego stosowanie możemy rozważać w długiej perspektywie – i wskazanie tych obszarów i sektorów, w których wykorzystanie go może wystarczająco szybko zapewnić efekty w odpowiedniej skali oraz w których nie będzie możliwe zastosowanie bardziej efektywnych energetycznie i kosztowo alternatyw (przy zachowaniu oczekiwanego efektu środowiskowego).  Wykorzystanie wodoru w każdym przypadku powinno być brane pod uwagę dopiero po tym, gdy upewnimy się co do niemożności bezpośredniego wykorzystania energii elektrycznej z OZE oraz narzędzi oszczędzania energii i efektywności energetycznej.  Cel ograniczenia globalnego wzrostu temperatury do 1.5°C, a także cele Europejskiego Zielonego Ładu oraz dążenia do neutralności klimatycznej nie pozostawią przestrzeni dla jakiegokolwiek typu wodoru produkowanego z wykorzystaniem paliw kopalnych. |
|  | 1.2. Wyzwania rozwojowe | 13 | Polskie miasta nie posiadają spójnych systemów tras rowerowych, co nie pozwala na pełny rozwój potencjału w 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 miast wschodnio-niemieckich). Skokowy wzrost zainteresowania transportem rowerowym w sytuacji pandemii udowodnił odporność tego środka transportu na kolejne fale pandemii. | Czas pandemii pokazał, że rower stanowi najbezpieczniejszy środek transportu biorąc pod uwagę kryteria zachowania dystansu społecznego, jak i kwestie obciążenia środowiskowego 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 chcą 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. |
|  | 1.2. Wyzwania rozwojowe | 15 | Rezultat: Wzrost udziału ruchu rowerowego w podróżach ogółem. | 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 w 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. |
|  | 1.2. Wyzwania rozwojowe | 16 | Zmiana brzmienia komponentu E KPO na:  zwiększanie zrównoważonej dostępności transportowej, w szczególności poprzez zapewnienie odpowiedniej jakości usług zbiorowych przewozów publicznych na potrzeby zeroemisyjnego transportu publicznego oraz rozbudowy sieci dróg rowerowych. | 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 w 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. |
|  | 1.4.1. Zgodność KPO z 6 filarami wynikającymi z art. 3 rozporządzenia ws. RRF | 19-20 | 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. | 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 w 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. |
|  | 1.4.1. Zgodność KPO z 6 filarami wynikającymi z art. 3 rozporządzenia ws. RRF | 23 | 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).” | 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 w 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. |
|  | 2. POWIĄZANIE Z SEMESTREM EUROPEJSKIM | 34-35 | 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. | 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 jest bezemisyjnym środkiem transportu, co wspierać będzie rozwój zrównoważonej, zielonej mobilności. |
|  | 2. POWIĄZANIE Z SEMESTREM EUROPEJSKIM | 39 | 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”. | 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 jest bezemisyjnym środkiem transportu, co wspierać będzie rozwój zrównoważonej, zielonej mobilności. |
|  | 2. POWIĄZANIE Z SEMESTREM EUROPEJSKIM | 41 | 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”. | 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 jest bezemisyjnym środkiem transportu, co wspierać będzie rozwój zrównoważonej, zielonej mobilności. |
|  | 2. POWIĄZANIE Z SEMESTREM EUROPEJSKIM | 44 | 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” | 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. |
| KOMPONENT A „ODPORNOŚĆ I KONKURENCYJNOŚĆ GOSPODARKI” | | | | |
|  | Cel główny: Zapewnienie odporności gospodarki na kryzysy oraz tworzenia wysokiej jakości miejsc pracy. Cel szczegółowy: A1.1.2 | 55-56 | Proponuje się uzupełnienie zapisu o wsparciu działania przedsiębiorstw wytwórczych w kierunku transformacji niskoemisyjnej o wymóg posiadania przez nie strategii osiągnięcia neutralności klimatycznej nie później niż do 2050 roku. | Bez uzupełniania zapisów KPO o kryteria przyznawania dotacji (w tym związane z neutralnością klimatyczną) środki przeznaczane na transformację niskoemisyjną mogą doprowadzić do błędnych decyzji inwestycyjnych nie sprzyjających ograniczeniu emisji gazów cieplarnianych na wymaganym przez UE poziomie. |
|  | II. OPIS (...)  Komponent A | 50-94 | Należy wprowadzić definicję dot. używanych w dokumencie określeń “zielone …”  Np. zielone rozwiązania w przedsiębiorstwach to takie, które w sposób wymierny wpływają korzystnie na środowisko, służą poprawie efektywności energetycznej dając policzalne, udokumentowane lub/i zgłoszone do rejestrów oszczędności energii. Postulujemy, aby wszelkie wykorzystanie określenia “zielony” oznaczało zgodność z Europejską Taksonomią Zrównoważonego Rozwoju. | W zapisach KPO niepokoi częstość zazieleniania pojęć wytrychów, za którymi można ukryć wszystko.  np. zbitka słów typu [stosowanie "zielonych" rozwiązań w przedsiębiorstwach]. |
|  | II. OPIS (...)  Komponent A  2. Główne Wyzwania i Cele  a. Wyzwania | 52 | Jednocześnie, konieczne jest (….)zwiększenie odporności polskiej gospodarki (…). Szczególna uwaga powinna zostać poświęcona działaniom, które sprzyjać będą zwiększaniu produktywności polskiej gospodarki oraz ograniczeniu jej energochłonności , zapewnieniu odpowiednich dla nowoczesnej gospodarki zasobów ludzkich,(….) oraz zmniejszania presji na środowisko naturalne, a także rozwoju nowych gałęzi zielonej gospodarki w tym zwłaszcza usług energetycznych dotyczących poprawy efektywności energetycznej. | Polska nie zrealizuje swych klimatyczno-energetycznych zobowiązań koncentrując się jedynie na zwiększeniu produktywności bez pomiarów i analiz związanych z określeniem skali uzyskiwanych „przy okazji” oszczędności energii. Zwiększenie wśród inwestorów świadomości znaczenia REJESTRACJI i zgłaszania osiąganej poprawy efektywności energetycznej jest działaniem niezbędnym i nisko-kosztowym. Usługi energetyczne zdefiniowane są w dyrektywie ESD 2006/32/WE – i art.,18 EED 2012/27.UE |
|  | II. OPIS (...)  Komponent A  2. Główne Wyzwania i Cele  a. Wyzwania | 53 | Transformacja gospodarki, w tym modeli biznesowych krajowych przedsiębiorstw, zgodnie z wymogami energooszczędnej gospodarki o obiegu zamkniętym (GOZ). | Wprowadzenie słowa energooszczędne uwypukla istotne znaczenie racjonalnego wykorzystania zasobów energii w GOZ. |
|  | II. OPIS (...)  Komponent A  2. Główne Wyzwania i Cele  b. Cele A1 | 55/56 | Przewiduje się wsparcie dla przedsiębiorstw wytwórczych w zakresie inwestycji - w przedsięwzięcia służące poprawie efektywności energetycznej oraz obniżające emisyjność procesów przemysłowych. Działanie wynika również z postulatów sektora przemysłu w ramach prac nad Białą Księgą Przemysłu. | Przeformułowanie zapisu z uwzględnieniem frazy przedsięwzięcia służące poprawie efektywności energetycznej jasno nawiązuje do definicji zawartych w ustawie o efektywności energetycznej z 2016. Ustawa ta zapewnia REFINANSOWANE powyższych działań z grupy A1.1.2. jeśli są właściwie zgłoszone i generują ponad 10 toe oszczędności energii finalnej. |
|  | II. OPIS (...)  Komponent A  2. Główne Wyzwania i Cele  b. Cele A3 | 57 | Poza budowaniem kompetencji na potrzeby rozwoju nowoczesnej gospodarki istotne jest, aby przedsiębiorstwa kształtowały wśród pracowników również odpowiednie zielone kompetencje np. związane z energooszczędną GOZ, co będzie skutkowało szybszym tempem budowania zielonej gospodarki. | Rynek usług energetycznych generujących oszczędności energii dopiero się tworzy, podobnie kompetencje związane z analizami EGZERGETYCZNYMI i badaniem śladu węglowego są nikłe wśród kadry inżynierskiej. GOZ dopiero tworzy nowe kompetencje, pojęcia i definicje. |
|  | II. OPIS (...)  Komponent A  3. Opis Reform i Inwestycji  A.1. b-Inwestycje A1.1.2. | 62 | Polityka naprawcza (post-COVID) może przyczynić się do osiągnięcia celów zarówno gospodarczych, jak i klimatycznych. Inwestycjom modernizacyjnym przynoszącym wymierną poprawę efektywności energetycznej muszą towarzyszyć działania transformacyjne. | Zamiast sprawność - efektywność energetyczna .  Dodatkowo poprawa winna być wymierna - potwierdzona obliczeniami lub pomiarem.. |
|  | II. OPIS (...)  Komponent A  3. Opis Reform i Inwestycji  A2/ b-Inwestycje A2.1.2. | 68 | Wdrożenie zasad gospodarki w obiegu zamkniętym (GOZ) pozwalających na zmniejszenie presji działalności człowieka na środowisko przy jednoczesnym zapewnieniu wzrostu produktywności oraz energooszczędności. | W GOZ wzroście produktywności towarzyszy energooszczędność lub zmniejszenie energochłonności. |
|  | II. OPIS (...) Komponent A  3. Opis Reform i Inwestycji  A3/ b-Inwestycje A3.1.1. | 76 | Centra te będą realizowały europejską koncepcję doskonałości zawodowej oraz adresowały potrzebę rozwoju kadr dla GOZ. | Kompetencje związane z analizami EGZERGETYCZNYMI i badaniem śladu węglowego są nikłe wśród kadry inżynierskiej. GOZ dopiero tworzy nowe kompetencje, pojęcia i definicje. |
|  | Wdrożenie reformy planowania i zagospodarowania przestrzennego | 65 | Proponuje się zmianę charakteru działania. Proponujemy do wyboru dwie formy wykorzystania środków z obecnego działania polegającego na opracowaniu dokumentów planistycznych oraz planów zagospodarowania:  wykorzystanie tych środków na uzbrojenie (wyposażenie terenów w niezbędne media i infrastrukturę) zgodną zapisami dokumentów planistycznych opracowanych już zgodnie z założeniami reformy. Ograniczenie tych środków tylko dla gmin, które zdążą wykonać plany w odpowiednim czasie do 2024 roku.  wykorzystanie środków na przeprowadzenie w kilku gminach w Polsce pełnego pilotażu wdrażania reformy planowania przestrzennego w nowej formule (przed podjęciem reformy jako aktu prawnego) od momentu podjęcia uchwały o sporządzeniu planu ogólnego, poprzez uchwalenie na jego podstawie planów szczegółowych i uzbrojenie terenu na podstawie nowych planów. Pilotaż powinien być przedmiotem weryfikacji założeń reformy (w przypadku stwierdzenia defektów) i promocji dobrych praktyk w nim zrealizowanych (jeśli takie dobre praktyki będą). | Reforma systemu planowania przestrzennego jest bardzo istotnym elementem przemian, jakie muszą zajść w Polsce, aby efektywniej i lepiej chronić przyrodę i środowisko (w tym klimat), zarządzać przestrzenią, w szczególności przestrzenią publiczną oraz realizować inwestycje celu publicznego (ogólnospołecznego). Jednak reformy tej nie da się skutecznie przeprowadzić finansując wszystkim gminom sporządzenie nowych planów, ponieważ istotą reformy nie są złe zapisy planów - jest to jedynie jeden z objawów niesprawności systemu. W skutecznej reformie to nie koszt planów będzie największym wyzwaniem, ale koszt potencjalnych odszkodowań dla właścicieli terenów oraz koszt uzbrojenia terenów po uchwaleniu planów (tak jest w każdym systemie planowania przestrzennego w krajach, które taki system posiadają). Ponadto sfinansowanie wszystkim gminom w Polsce dokumentów planistycznych nie może być uznane za efektywne wydatkowanie środków z funduszy UE, zwłaszcza, że nie ma w tym przypadku żadnego bezpośredniego wpływu działania na redukcję emisji gazów cieplarnianych, wzrost bioróżnorodności czy ochronę powietrza. W historii wydatkowania funduszy UE dwukrotnie zdarzyło się, że dokumenty planistyczne były sfinansowane z tych funduszy i za każdym razem okazywało się, że nie są to dokumenty o wystarczającej jakości, aby kierować rozwojem gmin w długim okresie i istotnie zmieniać rzeczywistość. Za każdym razem opracowane dokumenty stały się w większym stopniu martwe już po ich uchwaleniu lub służyły jedynie doraźniemy pozyskaniu środków UE i to głównie poprzez wykazanie, że taki dokument się posiada. Ponadto realizacja dokumentów planistycznych ze środków UE siłą rzeczy musi być realizowana w krótkim okresie, kiedy te środki są dostępne - w tym przypadku do 2026 roku - oznaczać to będzie konieczność skumulowania wiedzy i umiejętności sektora planowania przestrzennego w krótkim czasie oraz przygotowania planów, co będzie negatywnie odbijało się na jakości dokumentów, a także może negatywnie wpłynąć na wzrost kosztów ich wykonania. Wykonanie jednakowych dokumentów, na podstawie ogólnych wytycznych ustawowych, w krótkim i tym samym czasie wyeliminuje także możliwość uczenia się na błędach oraz ich uniknięcia z każdym kolejnym przygotowywanym planem. Natomiast po okresie wykonania planów nastąpi długa przerwa w wykonaniu kolejnych dokumentów tego typu, która z kolei będzie skutkowała erozją doświadczenia.  Ponadto należy zauważyć, że, aby ograniczyć suburbanizację nie ma potrzeby tworzenia planów zagospodarowania na 100% powierzchni kraju, ponieważ są one potrzebna tam, gdzie istnieje duże ryzyko przejęcia terenów na cele zabudowy poza kontrolą publiczną/społeczną. Zgodnie z danymi GUS w ciągu jednego roku dotyczy to znacznie mniejszej powierzchni kraju niż 1 promil powierzchni Polski - te tereny należy zidentyfikować i tam skoncentrować wykorzystanie środków z funduszy UE. Na pozostałym, nieobjętym planami obszarze należy wprowadzić zakaz zabudowy realizowanej bez planów zagospodarowania i wymaga to wprowadzenia tego typu rozwiązań za pomocą ustawy państwowej, a nie osobnych planów dla każdej gminy. |
|  | planowanie przestrzenne | 65 | Cel: “Zmniejszenie konfliktów przestrzennych oraz ograniczenie kosztów powodowanych przez suburbanizację.” należy uszczegółowić dodając po słowie suburbanizacja następujące:  “złą jakość powietrza, emisję gazów cieplarnianych, brak dostępu do usług komunalnych np. transportu publicznego, szkół, ośrodków zdrowia, publicznych terenów zielonych”. | Dodatkowe zapisy wskazują kierunek ustaleń proponowanych do wprowadzania w nowych planach zagospodarowania (po reformie), które konkretyzują kierunek rezultatów jakie można przez nie uzyskać. Doświadczenie realizacji dotychczasowych planów zagospodarowania pokazuje, że można za ich pomocą blokować możliwość użytkowania w nowych obiektach paliw stałych, promować użytkowania odnawialnych źródeł energii, zagęszczać zabudowę celem zwiększenia konkurencyjności transportu publicznego, tworzyć nowe tereny zielone. |
|  | planowanie przestrzenne | 65 | W zapisie “Zapewni to efektywne zarządzanie przestrzenią, w tym ograniczy presję urbanizacyjną na tereny zieleni, co będzie wkładem w zrównoważony rozwój i zieloną transformację.”  proponuje się dodać po słowach: “na tereny zieleni” następujące:  “ograniczy zanieczyszczenie powietrza oraz emisję gazów cieplarnianych, zwiększy dostępność transportu publicznego i lokalnych usług komunalnych”. | Dodatkowe zapisy wskazują kierunek ustaleń proponowanych do wprowadzania w nowych planach zagospodarowania (po reformie), które konkretyzują kierunek rezultatów jakie można przez nie uzyskać. Doświadczenie realizacji dotychczasowych planów zagospodarowania pokazuje, że można za ich pomocą blokować możliwość użytkowania w nowych obiektach paliw stałych, promować użytkowania odnawialnych źródeł energii, zagęszczać zabudowę celem zwiększenia konkurencyjności transportu publicznego, tworzyć nowe tereny zielone. |
|  | A2.1.4. Mobilność bezzałogowa | str. 59, 70, 83, 85 | Wskazane jest zredukowanie wsparcia na inwestycje w tym zakresie lub usunięcie tego elementu z KPO. Jeśli przyjęta będzie opcja zredukowania wsparcia, konieczne jest znacznie dokładniejsze wyjaśnienie celów wspierania rozwoju technologii w tym zakresie. Jednocześnie należy zmienić poziom realizacji celów klimatycznych ze 100% na maksymalnie 40% (jeśli opis celów inwestycji będzie jasno wskazywał, w jaki sposób rozwój mobilności bezzałogowej cele klimatyczne realizuje) lub na 0%, jeśli takiego wyjaśnienia w KPO nie będzie. | Trudno z treści KPO wywnioskować, dlaczego rozwój zastosowań bezzałogowych statków powietrznych poprzez inwestycje (str. 59) ma być celem samym w sobie, bez określenia czemu ma służyć i jakie polityki UE realizować. Brak oceny, czy i w jaki sposób realizacja zaplanowanych reform i inwestycji przysłuży się np. do cyfryzacji lub redukcji emisji. Jak na razie dysponujemy zbyt małą wiedzą na temat potencjalnego wpływu rozwoju i upowszechniania tych technologii na emisje gazów cieplarnianych, związane np. ze zmianą środków transportu towarów /potencjalnie głównie w dostawach lokalnych na bezzałogowe statki powietrzne/. Czy przenoszenie pojedynczych paczek dronami, będzie korzystniejsze od dobrze zaplanowanych od strony logistycznej dostaw elektryczną furgonetką lub elektrycznym rowerem towarowym? O wsparciu na upowszechnienia wykorzystania tych ostatnich nie ma w KPO mowy, choć zapewniłoby to tworzenie w miejskiej logistyce zielonych miejsc pracy nie wymagających zaawansowanych kwalifikacji i gwarantowałoby ograniczanie emisji. |
|  | A2.2.1. Program wsparcia rozwoju nowych technologii.. | 72 | Należy wykluczyć wsparcie badań i rozwoju w obszarze czystych technologii węglowych. | W ocenie większości specjalistów nie ma możliwości wykorzystania węgla jako paliwa tak, by całkowicie uniknąć emisji – sensowne byłoby zamiast tego inwestowanie w B+R w obszarze produkcji innowacyjnych materiałów i tworzyw węglowych, nadających się do wykorzystania w nowych zielonych gałęziach gospodarki |
| KOMPONENT B „ZIELONA ENERGIA I ZMNIEJSZENIE ENERGOCHŁONNOŚCI” | | | | |
|  | Zielona transformacja miast i obszarów funkcjonalnych | 120-121 | Proponujemy, aby projekt był nakierowany na główny cel → redukcję emisji gazów cieplarnianych, a głównym kryterium oceny projektów była redukcja emisji, którą projekt zrealizuje w relacji do środków jakie na nią wykorzysta (redukcja tCO2/tys. zł). | Projekt jest zdefiniowany zbyt ogólnie i zbyt kompleksowo (zieleń, drogi, elektromobilność, wyprowadzanie ruchu ze śródmieścia etc.). Projekt może dotyczyć bardzo różnych obszarów miasta. W szczególności niedobór publicznych terenów zielonych dotyczy często nowych terenów mieszkaniowych (zwykle poza śródmieściem), a problem wysp ciepła i ruchu drogowego dotyczy głównie śródmieść, a możliwości rozwoju tamże terenów zielonych są ograniczone. Projekt powinien być dodatkowo zawężony obszarowo. W obecnym brzmieniu projekt przypomina rewitalizację, ale jak rozumiemy nią nie jest. |
|  | B3.1.3. Zielona transformacja miast i obszarów funkcjonalnych, tabela | 100 | Konieczne są zmiany w sposobie sformułowania celu inwestycji – zmodyfikowany zapis powinien mieć brzmienie: „Zwiększenie odporności miast i ich obszarów funkcjonalnych na ryzyka związane ze zmianami klimatu oraz inne kryzysy, poprzez wsparcie inwestycji zwiększających ich możliwości zrównoważonego rozwoju i jednocześnie mających na celu osiągnięcie neutralności klimatycznej” | Jeśli mamy dążyć do „zielonej transformacji” to dążenie do rozwoju samego w sobie, bez wskazania jego charakteru i kierunków i bez bezpośredniego powiązania z dążeniem do klimatycznej neutralności nie będzie wystarczające. Bez tych zmian można wnioskować, że celem części inwestycji mógłby być jakikolwiek rozwój, także niezrównoważony oraz że nie wszystkie inwestycje muszą wpisywać się w dążenie do neutralności klimatycznej. |
|  | Komponent B | 94-132 | BRAK uwzględnienia szerokiego wsparcia dla działań edukacyjno-informacyjno-doradczych w ramach działań inwestycyjnych (za wyjątkiem wyzwania “zmniejszenie zużycia energii”). Szczególnie istotną rolę do odegrania ma kształcenie ustawiczne związane z wypełnieniem luk w zawodach związanymi z wdrażaniem technologii OZE oraz środków poprawy efektywności energetycznej. Brak kluczowych kompetencji w gospodarce będzie skutkował wzrostem cen usług, a nie pożądanego rezultatu wymiernego zmniejszenia presji wywieranej na środowisko naturalne. | Wszystkie interwencje (projekty) realizowane w ramach komponentu B powinny być uzupełnione o komponenty miękkie, budujące akceptację, wiedzę i kompetencje w zakresie zielonej transformacji - w szczególności niezbędne jest wzmocnienie funkcji konsultacyjno-doradczej w tym w aspekcie w zakresie: zmniejszania emisyjności, ograniczenia ubóstwa energetycznego oraz rozwoju różnych form energetyki obywatelskiej. |
|  | II. OPIS (...)  Komponent B  2. Główne Wyzwania i Cele  a Wyzwania | 96 | 3) Zmniejszenie zużycia energii zamienić na:  Zmniejszenie energochłonności polskiej gospodarki  Podobnie zamiast  Poprawa efektywności energetycznej  Zmniejszenie energochłonności polskiej gospodarki.  Dodać: Głównym narzędziem obniżenia energochłonności gospodarki są działania wdrażające środki poprawy efektywności energetycznej. Poprawa efektywności energetycznej ma charakter horyzontalny (itd….) | Pierwotny zapis jest zbyt ogólnikowy, nie stosowany w kontekście takiego agregatu jak „gospodarka” podobnie poprawa efektywności energetycznej odnosi się do inwestycji, procesów a nie do gospodarki. |
|  | II. OPIS (...)  Komponent B  2. Główne Wyzwania i Cele  a Wyzwania | 96, 94, 97, 99, 100,  108, 127 | Cel szczegółowy zamiast  B1 Poprawa efektywności energetycznej gospodarki: B1 Obniżenie energochłonności gospodarki Obniżenie energochłonności gospodarki przy inicjacji rozproszonych działań szeroko wdrażających środki poprawy efektywności energetycznej przyniesie (…..)  Str.100 błędne oznaczenie zamiast A Poprawa (…) B1 | Poprawa efektywności energetycznej PEE odnosi się do inwestycji, procesów a nie do gospodarki. Nie ma mierników PEE na takim szczeblu agregacji,  Na tak wysokim szczeblu agregacji i analiz danych wykorzystywane jest pojęcie „energochłonność” I energochłonność jest mierzalna, są dostępne statystyki. |
|  | Wiązka inwestycji:  B1.1.4. Efektywność energetyczna i OZE w przedsiębiorstwach – inwestycje o największym potencjale redukcji gazów cieplarnianych | 25, 38, 41, 94, 99, 107/8 , 125 Brak w tabeli na str 130 | Jej brak w tabeli na str 130 obnaża słabości wiązki.  Należy albo usunąć wiązkę  B1.1.4. Efektywność energetyczna i OZE w przedsiębiorstwach – inwestycje o największym potencjale redukcji gazów cieplarnianych  albo zwiększyć 50-100 krotnie planowaną alokację oraz podjąć pilne prace:  nad usuwaniem barier utrudniającym przedsiębiorstwom korzystanie z dofinansowań na „zielone inwestycje” i opłacalnego doradztwa;  nad nową nowelizację ustawy o efektywności energetycznej wdrażające koncepcje usług energetycznych z dyrektywy ESD 2006/32/WE, która zreformuje system „białych certyfikatów” z systemu RE-finansowania w system PRE-finansowania inwestycji u odbiorców końcowych energii | zderzenie rekordowo niskich nakładów 28mln € z opisem inwestycje o największym potencjale:  B1.1.4. Efektywność energetyczna i OZE w przedsiębiorstwach – inwestycje o największym potencjale redukcji gazów cieplarnianych  wskazuje na jak niski priorytet w Polsce nadaje się kosztowo-efektywnej transformacji gospodarki. Odwołanie do niskich wartości osiąganych w programie POiIŚ ukazuje brak refleksji nad przyczynami braku odpowiedzi przedsiębiorstw na zbiurokratyzowane oferty wsparcia.  Standardem w wielu krajach UE jest fakt, iż to właśnie przedsiębiorstwa (zwłaszcza z sektora MMŚP) są prekursorem „zielonych zmian”, energooszczędnych inwestycji. Skutecznie wspierany przez państwo jest definiowany w dyrektywach ESD i EED rynek usług energetycznych (efektywności energetycznej), doradztwa i wsparcia technicznego MMŚP (art.18 EED) Rynek ESCO i umów EPC, jeśli prawodawca wdrożył właściwie dyrektywę ESD 2006/32/WE wyjątkowo dobrze rozwija się w tym sektorze gospodarki. |
|  | II. OPIS (...)  Komponent B  3. Opis Reform i Inwestycji  B1/ b-Inwestycje B1.1.4. | 107 | B1.1.4. (....)  Wyzwania (Challenges) akapit 1 winny zostać uzupełnione o:  Przyczyną tego stanu rzeczy jest brak w Polsce systemowego rozwoju rynku usług energetycznych opisanych dyrektywą ESD 2006/32/WE z dnia 5 kwietnia 2006 r. w sprawie efektywności końcowego wykorzystania energii i usług energetycznych | NIepokoi brak refleksji autorów zapisów na faktem, iż Polska zajęła 3 od końca miejsce pod względem poziomu ekoinnowacji w państwach członkowskich UE (w 2017 r. zajęła 26 miejsce).  Po wskazaniu przyczyny (brak kadr, kompetencji oraz właściwych zapisów prawa) należy podjąć działania korygujące. Należy zacząć od kształcenia kadr i korekty przepisów.  Pojawia się realna groźba nieefektywnego wydatkowania znacznych środków w tym obszarze. |
|  | Komponent B | 43, 94, 103-104 | Wycofanie środków przeznaczonych na spalanie odpadów komunalnych w celu m.in. wytwarzania ciepła systemowego. Postulujemy przeznaczenie wyżej wspomnianych środków na inwestycje w OZE lub recykling. | Proponowane inwestycje na rzecz wykorzystania odpadów komunalnych i pochodzących z ich przetwarzania do wytwarzania ciepła systemowego są sprzeczne z Rozporządzeniem Parlamentu i Europejskiego i Rady (UE) 2020/852. Z uwagi na niski poziom i jakość selektywnej zbiórki odpadów komunalnych oraz recyklingu, który w sektorze komunalnym nie przekracza 25%, Polsce realnie grozi niezrealizowanie celów stojących wyżej w hierarchii postępowania z odpadami i zdefiniowanych przez dyrektywę ramową o odpadach 2008/98/WE. Przekształcenie istniejących ciepłowni w spalarnie i współspalarnie odpadów będzie co najmniej dziesięciokrotnie bardziej kosztowne niż inwestowanie w proporcjonalną wydajność innych metod przetwarzania i recyklingu odpadów, w tym przede wszystkim w instalacje do przetwarzania bioodpadów. Ponadto zastąpienie węgla odpadami w żaden sposób nie przyczyni się do dekarbonizacji sektora energetycznego, a wręcz go utrwali na kolejne dziesięciolecia, biorąc pod uwagę, że ilość generowanego CO2 ze spalania odpadów na jednostkę energii jest niemal taka sama, jak w przypadku spalania węgla.  Nieakceptowalne jest sklasyfikowanie inwestycji w "RDF i odpady komunalne lub Instalacje Termicznego Przekształcania Odpadów Komunalnych" w kategorii "zielona energia". Wszystkie obecnie realizowane i planowane tego inwestycje zakładają wykorzystanie odpadów pozostających po przetwarzaniu odpadów komunalnych, a w nich większość (do 74%) stanowią tworzywa sztuczne, a więc surowiec pochodzenia kopalnego, nie kwalifikujący się do "zielonej energii" i OZE. Z uwagi na konieczność radykalnego zwiększenia ilości bioodpadów poddawanych kompostowaniu lub do wytwarzania biogazu, proporcjonalnie będzie się zmniejszał ich udział w odpadach, które ewentualnie mogłoby trafić do spalania. |
|  | B3.1 | 115-119 | Pojęcie „wielkoobszarowe tereny zdegradowane” lub „wielkoobszarowe tereny poprzemysłowe”, występujące łącznie 24 razy w KPO, powinno zostać zastąpione pojęciem „tereny silnie zdegradowane” lub „silnie zdegradowane tereny poprzemysłowe” (SZTP) lub „tereny stwarzające istotne zagrożenia dla środowiska” | Pojęcie „wielkoobszarowe tereny zdegradowane” jest bardzo nieprecyzyjne. Zazwyczaj rozmiar ma mniejsze znaczenie dla kwestii remediacji zanieczyszczonych gleb, gruntów i wód podziemnych, a czynnikami istotniejszymi są skala degradacji środowiska (wyrażona przez rodzaj i stężenie zanieczyszczeń) oraz stopień skomplikowania (złożoności) danego przypadku zanieczyszczenia, na który składają się: warunki występowania zanieczyszczeń (budowa górotworu i warunki wodne), zabudowa powierzchni terenu oraz skomplikowane sprawy własnościowe i oddziaływania na społeczność lokalną (por. definicja pojęcia „megasite” wg EPA lub projektu TIMBRE). |
|  | B3.1 | 115-117 | Realizacja celu w zakresie likwidacji „bomb ekologicznych” powinna obejmować stworzenie wiarygodnej listy terenów zanieczyszczonych i miejsc gromadzenia odpadów, powodujących zanieczyszczenie środowiska lub stwarzających zagrożenie jego skażenia. Należy dodatkowo opracować wiarygodną metodykę oceny konkretnych przypadków terenów zanieczyszczonych jako posiadających specjalny status „terenu silnie zdegradowanego” lub „silnie zdegradowanego terenu poprzemysłowego” lub „terenu stwarzającego istotne zagrożenie dla środowiska”. Wspomniane tereny powinny być traktowane priorytetowo w zakresie remediacji i rewitalizacji. | Propozycja w przedstawionej formie funkcjonuje w przepisach dotyczących remediacji terenów zanieczyszczonych w USA tzw. Superfund Act. W ramach ww. regulacji przeprowadza się badania i remediację obszarów zanieczyszczonych przez substancje niebezpieczne uznanych za „superfund”. Aktualnie lista „superfund” liczy około 40 tys. obszarów z których około 1600 jest umieszczonych na tzw. krajowej liście priorytetowej. Obszary z KLP są to obszary silnie zanieczyszczone, dla których konieczne są długoterminowe badania i remediacje. Proponowana zmiana pozwoli wyseparować najbardziej niebezpieczne przypadki i skierować środki na remediację do najpilniejszych przypadków o dużej skali zagrożenia dla środowiska i okolicznych mieszkańców, co stanowi wypełnienie zasad optymalnego i celowego wydawania środków publicznych. |
|  | B3.1 | 118-119 | Program pilotażowy należałoby przeprowadzić na obszarze zanieczyszczonym wskutek działalności dawnych Zakładów Chemicznych „Zachem” w Bydgoszczy. Jest to bezsprzecznie największa „bomba ekologiczna” w Polsce charakteryzująca się występowaniem szerokiej gamy zanieczyszczeń zarówno nieorganicznych jak i organicznych oraz o największym stopniu skomplikowania warunków lokalnych i potencjalnych zagrożeń dla środowiska i okolicznych mieszkańców. Nie ma obecnie podmiotu odpowiedzialnego za powstałe zanieczyszczenia gdyż następca prawny „Zachemu” – Infrastruktura Kapuściska S.A. znajduje się w fazie upadłości i nie posiada środków na badania i remediację terenu. | Teren zanieczyszczony przez działalność kombinatu metalurgicznego w Nowej Hucie jest zanieczyszczony w stopniu bez porównania mniejszym niż tereny pozachemowskie. Skala problemów oraz oddziaływań na środowisko i okolicznych mieszkańców jest w Krakowie także zdecydowanie mniejsza niż w Bydgoszczy, gdzie zanieczyszczenia szeroka gama zanieczyszczeń organicznych i nieorganicznych zagraża co dnia ponad 10 000 tys. ludzi, cennemu przyrodniczo obszarowi Natura 2000 (siedliska ptasie), rzekom Brdzie i Wiśle, a w następstwie Morzu Bałtyckiemu, a także terenom rolniczym na ponad 1 000 hektarach pól uprawnych nawadnianych zanieczyszczoną wodą. Ponadto w Bydgoszczy nie ma żadnego podmiotu odpowiedzialnego za środowisko, natomiast większość obszarów zanieczyszczonych wskutek działalności kombinatu metalurgicznego w Nowej Hucie znajduje się we władaniu Arcelor Mittal Poland S.A. obecnie korzystającego ze środowiska, który powinien zostać zobowiązany do odpowiednich działań remediacyjnych i rekultywacyjnych. |
|  | B3.1. | 115-119 | Program pilotażowy należałoby przeprowadzić na obszarze zanieczyszczonym wskutek działalności dawnych Zakładów Produkcji Barwników Boruta w Zgierzu oraz na istniejących na tym terenie składowiskach odpadów poprodukcyjnych, w tym niebezpiecznych. Jest to bezsprzecznie największa „bomba ekologiczna” w centralnej Polsce, której oddziaływanie na środowisko naturalne, oraz zagrożenie z tym związane jest stwierdzone od minimum 20 lat. Nie ma obecnie podmiotu odpowiedzialnego za powstałe zanieczyszczenia, gdyż spółka zarządzająca składowiskami ogłosiła upadłość, a użytkowanie wieczyste terenu zostało wypowiedziane przez organ sądowy. Miasto Zgierz pragnie przejąć tereny, by doprowadzić stan środowiskowy do bezpiecznego poziomu poprzez podjęcie rekultywacji składowisk i śmieciowiska, a być może remediacji terenów skażonych i zdegradowanych wieloletnią działalnością Zakładów Boruta, oraz spółki wydzielonej do zarządzania istniejącymi i powstałymi składowiskami | Na terenie byłych zakładów Boruta istnieje wysypisko nie objęte żadnym systemem monitoringu. Wysypisko o potocznej nazwie „Za Bzurą” funkcjonowało w latach 1908-1995 i służyło do składowania bezpośrednio na gruncie odpadów poprodukcyjnych z produkcji barwników i półproduktów do produkcji barwników. Wysypisko położone nad brzegiem rzeki Bzury stanowi zagrożenie dla stanu rzeki, która jest dopływem rzeki Wisły, co w następstwie stanowi zagrożenie dla Morza Bałtyckiego.  W latach 90 tych ubiegłego wieku uruchomiono tzw. kwaterę I, gdzie składowano odpady niebezpieczne i inne niż niebezpieczne. W wyniku nieprawidłowej eksploatacji składowiska stało się ono kolejnym zagrożeniem dla rzeki Bzury, oraz wód podziemnych, co zostało potwierdzone w kontroli Najwyższej Izby Kontroli w 2019 roku. Badania wykonywane przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Łodzi potwierdzają negatywne oddziaływanie składowisk na środowisko, oraz potwierdzają zagrożenie dla zdrowia i życia ludzi. Wysoki stan zagrożenia dla środowiska i niebezpieczeństwo powstania dużej katastrofy środowiskowej potwierdziły również badania przez niezależne laboratorium. Obecnie stan prawny terenów jest regulowany sądownie, jak i administracyjnie, a wsparcie Marszałka Województwa Łódzkiego, Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska w Łodzi, oraz Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi jest dobrym prognostykiem, że ograniczenie wpływu na środowisko wspomnianych obszarów oraz unieszkodliwienie największej bomby ekologicznej w centralnej Polsce będzie przebiegało na zasadach współpracy organów na wielu szczeblach i przy kontroli tych organów. |
|  | B3.1.1 | 115-119 | Istnieje zasadna potrzeba utworzenia krajowego programu badań zdrowotnych dla osób żyjących na terenach jak i w sąsiedztwie terenów zanieczyszczonych wieloletnią działalnością przemysłu chemicznego oraz w sąsiedztwie tzw. bomb ekologicznych. | Program badań ma na celu przeciwdziałanie zwiększonej zachorowalności na choroby mogące wynikać z kontaktu z substancjami mutagennymi i kancerogennymi. Wcześniejsze wykrycie chorób wynikających z ekspozycji organizmu ludzkiego na związki niebezpieczne i szkodliwe pozwoli wyrównać szanse leczenia i poprawy jakości życia z mieszkańcami żyjącymi na terenach nie zdegradowanych i nie zanieczyszczonych. |
|  | B3.1 | 117 | Z Krajowego Planu Odbudowy należy wykreślić punkt dotyczący przyjęcia Ustawy o inwestycjach w zakresie przeciwdziałania skutkom suszy. | Zapisy przewidziane w projekcie ustawy przedstawionym w sierpniu 2020 r. są szkodliwe dla ochrony bioróżnorodności i zasobów wodnych w Polsce. Celem ustawy jest uproszczenie procedur udzielania pozwoleń na inwestycje “przeciwsuszowe”. U projekcie ustawy wymienia się konkretnie zbiorniki w Niepołomicach na Wiśle, w Ścinawie i Lubiążu na Odrze oraz w Piszu na Pisie, które będą miały udowodniony negatywny wpływ na środowisko przyrodnicze i zasoby wodne i nie przyczynią się do złagodzenia skutków suszy. Zapisy ustawy umożliwiłyby obchodzenie przepisów ochrony środowiska oraz budowę urządzeń hydrotechnicznych na obszarach chronionych i w rezerwatach. Ustanawiając arbitralny czterdziestopięcio dniowy limit na wydanie decyzji środowiskowej, ustawa uniemożliwiłaby rzetelne przeprowadzenie ocen oddziaływania na środowisko w przypadku projektów realizowanych na jej podstawie. Ustawa ograniczyłaby możliwość odwoływania się do sądu w przypadku projektów szkodliwych dla środowiska. Ponadto ustawa znosi wymóg uzyskania ponownej decyzji środowiskowej nawet w przypadku daleko idących zmian w projekcie, co otwiera furtkę do obchodzenia przepisów o ocenach oddziaływania na środowisko. Projektowana ustawa jest niezgodna z dyrektywą 2011/92/UE (Dyrektywą OOŚ) i z Konwencją z Aarhus oraz utrudni osiągnięcie celów Ramowej Dyrektywy Wodnej. Jako taka nie może być uznana za spełniającą kryteria zasady “do no significant harm” i musi zostać wykreślona z KPO.  Szczegółowe uzasadnienie zawarte jest w stanowisku Koalicji Ratujmy Rzeki w tej sprawie.  <http://www.ratujmyrzeki.pl/236-stanowisko-koalicji-ratujmy-rzeki-w-sprawie-projektu-ustawy-o-inwestycjach-w-zakresie-przeciwdzialania-skutkom-suszy> |
|  | Zielona transformacja miast i obszarów funkcjonalnych | 120-121 | “opracowywanie dokumentów strategicznych w zakresie adaptacji do zmian klimatu (planów dochodzenia do neutralności klimatycznej, planów adaptacji do zmian klimatu, w tym planów zazieleniania przestrzeni miejskiej);” - proponuje się wykreślenie tego elementu z dofinansowania | Opracowanie dokumentów przygotowawczych do wykorzystania funduszy unijnych nie powinno być co do zasady finansowane z funduszy unijnych. Jest to nieefektywne wykorzystanie środków finansowych, zwłaszcza w kontekście konieczności osiągnięcia konkretnych rezultatów w zakresie redukcji emisji gazów cieplarnianych. Środki powinny być przeznaczone na inwestycje, które te emisje obniżą. |
|  | B.3.1.3 | 120 | dodać do Wyzwań: Działań adaptacyjnych poprzez rozbudowę zielonej infrastruktury wymagają także przylegające obszary wiejskie, ze względu na konieczność ochrony produkcji rolnej przed skutkami zmian klimatycznych. | Obecne ujęcie w adaptacji do zmian klimatu koncentrujące się na miastach dyskryminuje otaczające je obszary wiejskie, które nie tylko są częścią obszarów funkcjonalnych, ale i wymagają działań adaptacyjnych dla utrzymania produkcji rolnej. Tę rolę powinna spełnić zielona infrastruktura poza miastami zbudowana ze szpalerów drzew i alej wzdłuż szlaków transportowych i wodnych, tam, gdzie dostępny pas gruntu na to pozwala. Trzeba chronić istniejące i odtwarzać/tworzyć nowe. |
|  | B.3.1.3 | 120 | Dodać do Celu: … wsparcie miast oraz przyległych obszarów wiejskich… | Obecne ujęcie w adaptacji do zmian klimatu koncentrujące się na miastach dyskryminuje otaczające je obszary wiejskie, które nie tylko są częścią obszarów funkcjonalnych, ale i wymagają działań adaptacyjnych dla utrzymania produkcji rolnej. Tę rolę powinna spełnić zielona infrastruktura poza miastami zbudowana ze szpalerów drzew i alej wzdłuż szlaków transportowych i wodnych, tam, gdzie dostępny pas gruntu na to pozwala. Trzeba chronić istniejące i odtwarzać/tworzyć nowe. |
|  | B.3.1.3 | 121 | Dodać w pierwszej pozycji na końcu „oraz obszarów wiejskich”:  - opracowywanie dokumentów strategicznych w zakresie adaptacji do zmian klimatu (planów dochodzenia do neutralności klimatycznej, planów adaptacji do zmian klimatu, w tym planów zazieleniania przestrzeni miejskiej oraz obszarów wiejskich); | Obecne ujęcie w adaptacji do zmian klimatu koncentrujące się na miastach dyskryminuje otaczające je obszary wiejskie, które nie tylko są częścią obszarów funkcjonalnych, ale i wymagają działań adaptacyjnych dla utrzymania produkcji rolnej. Tę rolę powinna spełnić zielona infrastruktura poza miastami zbudowana ze szpalerów drzew i alei wzdłuż szlaków transportowych i wodnych, tam, gdzie dostępny pas gruntu na to pozwala. Trzeba chronić istniejące i odtwarzać/tworzyć nowe. |
|  | B.3.1.3 | 121 | Dodać na końcu „Charakterystyki” punkt: - ochrona istniejącej i tworzenie nowej zielonej infrastruktury obszarów podmiejskich i przyległych wiejskich w oparciu o wszelkie dostępne dla sadzenia drzew powierzchnie, w tym zwłaszcza pasy drogowe. | Obecne ujęcie w adaptacji do zmian klimatu koncentrujące się na miastach dyskryminuje otaczające je obszary wiejskie, które nie tylko są częścią obszarów funkcjonalnych, ale i wymagają działań adaptacyjnych dla utrzymania produkcji rolnej. Tę rolę powinna spełnić zielona infrastruktura poza miastami zbudowana ze szpalerów drzew i alei wzdłuż szlaków transportowych i wodnych tam, gdzie dostępny pas gruntu na to pozwala. Trzeba chronić istniejące i odtwarzać/tworzyć nowe. |
|  | Rozwój OZE | 107-108 i 113 | Zbyt mało planów i środków skierowanych na rozwój OZE. Uwaga skupiona jest przede wszystkim na wiatrowych farmach morskich, a brak jest planów i środków na rozwój pozostałych OZE, takich jak energia słoneczna, wiatrowa lądowa, czy biogaz. Dotyczy to również wsparcia mixu OZE dla zbilansowania lokalnych wspólnot energetycznych, samorządowych, mieszkaniowych (spółdzielni, wspólnot mieszkaniowych), klastrów z wykorzystaniem zarządzania i bilansowania energii poprzez narzędzia Informatyczne i Wirtualne Systemy Elektryczne | Na bezpośrednie inwestycje w odnawialne źródła energii przewidziana została niewielka kwota w stosunku do całkowitego budżetu dostępnego dla komponentu B (6 347 mln euro) – na morską energetykę wiatrową przewidziano 437 mln EUR, na OZE w przedsiębiorstwach – 28 mln EUR, a na społeczności energetyczne 97 mln EUR. Podczas gdy przyjęty kilka lat temu przez UE pakiet „Czysta energia dla wszystkich Europejczyków” zakłada kompleksową transformację rynku energetycznego i równomierny, również bardzo lokalny dostęp do zielonej energii, polski Plan Odbudowy zdaje się zmierzać w zupełnie odwrotnym kierunku. Z całkowitej, niewielkiej sumy dedykowanej OZE, dominującą część przeznaczono na wielkoskalową, zcentralizowaną i skumulowaną docelowo w państwowych i prywatnych spółkach morską energetykę wiatrową.To hojne dofinansowanie budzi zdziwienie, gdyż w innych krajach UE offshore np. na Morzu Północnym jest rozwijany całkowicie komercyjnie bez udziału środków publicznych. Plan całkowicie pomija rozwój pozostałych, wymagających wsparcia rodzajów zielonej energii, czyli energii słonecznej, wiatrowej lądowej oraz biogazu. Tymczasem dla wszystkich tych typów OZE KPO powinien zawierać strategię dalszego rozwoju i udziału w osiągnięciu przez Polskę wymaganego poziomu udziału OZE w końcowym zużyciu energii brutto w roku 2030, a w odniesieniu do energetyki z wiatru na lądzie dokument powinien dodatkowo wskazywać, w jaki sposób zmieniona zostanie obowiązująca obecnie tzw. „ustawa odległościowa”. Plan zapowiada wprawdzie “usprawnienie procedur i przyspieszenie wdrażania rozwiązań z zakresu lądowej energetyki wiatrowej”, jednak nie wiadomo ani w jaki sposób, ani kiedy taka zmiana w prawie nastąpi. KPO nie zapewni Polsce również równomiernego i lokalnego dostępu do energii z OZE, ponieważ nie pozwolą na to tak skromne środki jak 28 mln EUR na OZE w przedsiębiorstwach i 97 mln EUR dla społeczności energetycznych. |
|  | Prosumeryzm energetyczny | 95-98 | Brak uwzględnienia wprowadzenia do systemu polskiego prawa dyrektywy UE 2018/2001 w sprawie promowania energii z OZE oraz dyrektywy (UE) 2019/944 (dyrektywy o rynku energii), w zakresie ich zapisów dotyczących wytycznych dla prosumentów i społeczności energetycznych. Polska jest zobowiązana wprowadzić przepisy transponujące dyrektywę REDII, na co zgodnie z dyrektywą Polska ma termin do 30.czerwca 2021 r. a dyrektywę o rynku energii - do 31 grudnia 2020 r. | Do 30 czerwca br., Polska zobowiązana jest do transpozycji dyrektywy UE 2018/2001 w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych (dyrektywa RED II), będącej częścią wspomnianego pakietu „Czysta energia dla wszystkich Europejczyków”. Celem tej dyrektywy jest osiągnięcie założonego celu redukcji emisji gazów cieplarnianych do 2030 r. poprzez znaczące zwiększenie udziału energii z OZE w końcowym zużyciu energii brutto w UE. Jednym ze sposobów realizacji tego celu jest transformacja energetyczna na szczeblu lokalnym poprzez rozwój energetyki obywatelskiej (rozwój prosumeryzmu). Tym samym, dyrektywa przewiduje zapewnienie wszelkich możliwych ułatwień sprzyjających powstawaniu i funkcjonowaniu prosumeryzmu energetycznego w różnych jego formach – prosumentów indywidualnych, prosumentów działających zbiorowo i społeczności energetycznych. Przede wszystkim, żaden prosument nie może podlegać jakimkolwiek nieuzasadnionym lub dyskryminacyjnym warunkom lub procedurom, więc państwa członkowskie mają obowiązek usunąć wszelkie nieuzasadnione bariery regulacyjne i administracyjne stojące na drodze ich rozwoju. Ponadto, zgodnie z postanowieniami RED II, wszyscy prosumenci mają prawo do produkcji, zużywania, magazynowania i sprzedaży energii odnawialnej. Powinni podlegać proporcjonalnym i przejrzystym procedurom oraz ponosić opłaty sieciowe, które realnie odzwierciedlają koszty ponoszone przez operatorów sieci. Dodatkowo, państwa członkowskie powinny zapewnić zainteresowanym obywatelom narzędzia ułatwiające dostęp do finansowania i informacji, jak również wspierać organy publiczne i samorządy w tworzeniu lokalnych społeczności energetycznych. |
|  | Prosumeryzm energetyczny | 95-98,oraz 128 | Brak przedstawienie projektu reform legislacyjnych i rozwiązań organizacyjnych, które umożliwiłyby powstawanie i rozwój prosumentów zbiorowych i społeczności energetycznych. Reformy te powinny zostać wprowadzone do 30. czerwca 2021r.  Jednocześnie zmiany wymagają restrykcyjne zapisy ustawy “Prawo energetyczne” dotyczące spółdzielni energetycznych jako podstawowej formuły prawno-organizacyjnej dla społeczności energetycznych. | Transformacja polskiego rynku energetycznego w kierunku wyznaczonym przez dyrektywę RED II wymaga daleko idących reform i to właśnie reformy powinny stanowić główny element Krajowego Planu Odbudowy. Prosument działający zbiorowo w polskim prawie nie istnieje, a społeczność energetyczna istnieje w postaci spółdzielni energetycznych, których model jest tak nieatrakcyjny, że pomimo wejścia przepisów w życie w 2019 roku, do dzisiaj nie zarejestrowano zgłoszenia ani jednej spółdzielni energetycznej. W Planie sygnalizuje się wprawdzie “rozszerzenie ram prawnych prosumenta w kierunku tzw. prosumentów grupowych i wirtualnych oraz obywatelskich społeczności energetycznych (m.in. klastry i spółdzielnie energetyczne, kontrakty PPA)” oraz wydanie rozporządzeń dotyczących rejestracji, bilansowania i rozliczeń, jednak na tym opis planowanych reform się kończy, więc nie można ocenić, jaki model prosumeryzmu energetycznego rząd planuje wprowadzić i czy będzie on spełniał założenia unijnej dyrektywy. Założenie, że do III kw. 2026 r. liczba wspartych społeczności energetycznych wyniesie 20, nie wskazuje niestety, by rząd planował wprowadzenie takich reform i wsparcia finansowego, które faktycznie wywołają zainteresowanie obywateli i dynamiczny rozwój społeczności energetycznych opartych na OZE. |
|  | OZE i prosumeryzm energetyczny | 95-98 | Brak zaplanowania wsparcia finansowego na rzecz ( i uwagi skierowanej na obywateli, w celu) informowania i doradztwa w zakresie OZE i prosumeryzmu energetycznego. Powinno to zostać zrealizowane do 30.06.21 | Uzupełnieniem zmian legislacyjnych i wsparcia finansowego na rzecz rozwoju prosumeryzmu energetycznego w Polsce powinno być przeprowadzenie kampanii informacyjno-promocyjnych skierowanych do obywateli oraz stworzenie szeroko dostępnej (najlepiej z poziomu gminy) sieci doradców energetycznych. Powinni to być dobrze przygotowani i szkoleni na bieżąco specjaliści, potrafiący doradzać, zarówno gminom, jak i jej mieszkańcom, w zakresie dostępnych i najbardziej korzystnych modeli prosumeryzmu i odnawialnych źródeł energii. Za właściwą legislacją i uruchomieniem programów dotacyjnych musi bowiem podążać pomoc dla obywateli, przedsiębiorstw, instytucji i gmin na poziomie lokalnym. |
|  | II) Struktura priorytetów w Komponencie B - zielona energia i zmniejszenie energochłonności | 93 | Postulat: Przemyślenie i przebudowa priorytetów w tym Komponencie z zachowaniem pewnego poziomu elastyczności | Uzasadnienie:  Priorytety w komponencie B są przypadkowe, wskazujące na raczej dobry lobbing dziedzin i technologii nie sprawdzonych, raczej na etapie badawczym (wodór) lub dziedzin, które są w pełni rynkowe -opanowane technologicznie i ekonomicznie i nie wymagają wsparcia z funduszy publicznych ( offshore)    Brak rzeczywistego zaangażowania w dziedziny kluczowe dla zielonej energii - tworzenia rynków dla nowych odnawialnych energii, produktów i usług w tym zmniejszenia energochłonności ( zmierzającego do pasywizacji budynków) |
|  | B2. Zwiększenie wykorzystania odnawialnych źródeł energii. | 93 | Dodać Reformy:  Stworzenie warunków prawnych i ekonomicznych dla rozwoju rynków odnawialnej i efektywnej energetyki obejmujących różne technologie ( rynków wschodzących elektroprosumenckich), które sukcesywnie zastąpią tradycyjne rynki paliw kopalnych(węgla, paliw i gazu) | KPO winien stworzyć warunki do efektywnej alokacji inwestycji w oparciu o analizę egzergetyczną i koszt termoekologiczny technologii ( liczenie i porównanie śladu węglowego w całym cyklu życia źródeł energii i technologii kopalnych i odnawialnych- patrz min analizy prof. Wojciecha Stanka , Politechnika Śląska ).  Elektroprosumeryzm posiada olbrzymi dorebek i podstawy naukowe ( [www.ppte2050.pl](http://www.ppte2050.pl/)) I zapewnia 3-krotnie wyższą wydajność energetyczną względem rynków końcowych (energii elektrycznej, ciepła i paliw transportowych) energetyki paliw kopalnych WEK (wielkoskalowa energetyka korporacyjna) w Polsce, a 6-krotnie wyższą względem rynków energii chemicznej energetyki paliw kopalnych WEK w Polsce, i podobnej na świecie, ale względem rynków energii chemicznej i jądrowej.  Takie wydajności potwierdzane na gruncie 3 paradygmatów naukowych (elektro-prosumenckiego, egzergetycznego, wirtualizacyjnego) są najbardziej efektywną drogą do realizacji celów Krajowego Programu Odbudowy i Europejskiego Zielonego Ładu tj. zmniejszenia emisyjności w kierunku neutralności klimatycznej. |
|  |  | 94-132 | Należy zobowiązać się do odejścia od wykorzystania węgla w energetyce i ciepłownictwie do 2030 r. | Wykorzystanie węgla w energetyce i ciepłownictwie jest jednym z głównym źródeł emisji zanieczyszczeń powietrza w Polsce, kraju pozostającym w czołówce najbardziej zanieczyszczonych europejskich miast. Wedle szacunków proceder ten skutkuje kilkoma tysiącami przedwczesnych zgonów rocznie, setkami tysięcy przypadków chorobowych oraz wysokimi zewnętrznymi kosztami zdrowotnymi. Oprócz emisji szkodliwych substancji, jak pyły zawieszone, tlenki siarki czy metale ciężkie, spalanie węgla w energetyce odpowiada za największą część antropogenicznych gazów cieplarnianych uwalnianych do atmosfery, które nasilają największe długoterminowe zagrożenie dla zdrowia publicznego, jakim jest zmiana klimatu i jej liczne konsekwencje. Więcej na ten temat: <https://bit.ly/3fsNasF> |
|  |  | 94-132 | HEAL Polska postuluje postawienie na pierwszym miejscu rozproszonej niskoemisyjnej energetyki odnawialnej. | Rozwiązania nisko- i zeroemisyjne są kluczowe z punktu widzenia ochrony zdrowia, biorąc pod uwagę liczne konsekwencje zdrowotne zanieczyszczeń powietrza i nasilającej się zmiany klimatu. Emisje z produkcji energii opartej o spalanie węgla przyczyniają się do kilkudziesięciu tysięcy przedwczesnych zgonów i wielomiliardowych kosztów zdrowotnych dla polskiej gospodarki z powodu zanieczyszczeń powietrza oraz trudnych do oszacowania (co najmniej 120 mld złotych do 2030 roku) kosztów konsekwencji zmiany klimatu <https://bit.ly/3dbNuZX>. Rozwój niskoemisyjnej energetyki rozproszonej bezpośrednio przełoży się na poprawę jakości powietrza i zdrowia publicznego mieszkańców. |
|  | B1.1.1. Inwestycje w źródła ciepła (chłodu) w systemach ciepłowniczych | 103 | Zwiększenie celu dla optymalizacji gospodarki cieplno-energetycznej z wykorzystaniem dostępnych nowoczesnych technologii do poziomu 100% efektywnych systemów ciepłowniczych do 2030 roku | Tylko całkowite wyeliminowanie nieefektywnych systemów ciepłowniczych pozwoli Polsce na realną kontrybucję do celu redukcyjnego UE na rok 2030 na poziomie co najmniej 55% redukcji w stosunku do 1990 roku. |
|  | B1.1.3 Termomodernizacja szkół | 105 | Zawężenie katalogu rozwiązań objętych wsparciem do głębokiej kompleksowej termomodernizacji wraz z obligatoryjną wymianą źródeł ciepła na źródła bezemisyjne | Jedynie obligatoryjne powiązanie inwestycji termomodernizacyjnych z wymianą źródeł ciepła na bezemisyjne pozwoli w pełni wykorzystać potencjał w zakresie oszczędności energii realizowany w ramach KPO. |
|  | B2.1. Poprawa warunków dla rozwoju i technologii wodorowych oraz innych paliw alternatywnych | 108 | Zawężenie katalogu działań wspierających rozwój gospodarki wodorowej jedynie do tych korzystających z energii pochodzącej ze źródeł odnawialnych | Tylko zawężenie projektów legislacyjnych sprzyjających rozwojowi technologii wodorowych do tzw. zielonego wodoru nada polskiej gospodarce odpowiedni impuls dla transformacji przedsiębiorstw opartych dziś na paliwach kopalnych, co jest zgodne z polityką UE w zakresie redukcji emisji gazów cieplarnianych na rok 2030 i 2050. |
|  | B1.1: Czyste Powietrze | 102 | Reformy programu Czyste Powietrze powinny zostać opisane w sposób bardziej szczegółowy – obecna wersja KPO nie opisuje jakie reformy zostaną przeprowadzone i jakie rezultaty zostaną w ich wyniku osiągnięte. Jedną z niezbędnych reform programu Czyste Powietrze jest usunięcie z niego dofinansowania dla kotłów węglowych. | Potrzeba zaprzestania finansowania kotłów węglowych w programie Czyste Powietrze wynika wprost z zapisów Polityki Energetycznej Polski do 2040 (PEP2040), która zakłada odejście od ogrzewania opartego o węgiel na terenach miejskich do 2030 roku, a na wiejskich do 2040 roku. Aby zrealizować ten cel należy jak najszybciej odejść od wspierania ze środków publicznych nowych instalacji węglowych. Czas użytkowania tego typu kotłów często przekracza 10 lat, a więc zakupione obecnie ze wsparciem z programu Czyste Powietrze kotły węglowe będą musiały być wymienione ponownie na inne źródła grzewcze przed 2030 rokiem. Zachęcanie do zakupu nowych kotłów węglowych poprzez oferowanie do nich dotacji w programie Czyste Powietrze jest niezgodne z celem PEP2040 oraz naraża osoby, które zdecydują się na tego typu zakup na niepotrzebne wydatki w przyszłości. W samym KPO czytamy, że: „Rdzeniem zielonej transformacji gospodarki jest transformacja energetyczna opisana w KPEiK oraz PEP2040. Będzie ona oparta na trzech filarach: tzw. sprawiedliwej transformacji, budowie zeroemisyjnego systemu energetycznego oraz działaniach na rzecz dobrej jakości powietrza.” Kontynuacja dofinansowania do instalacji węglowych utrudnia wdrożenie wyżej wspomnianej transformacji energetycznej. |
|  | B1.1: Czyste Powietrze | 102 | Należy określić docelowe wskaźniki, jakie ma spełnić program Czyste Powietrze w wyniku planowanych reform i zmian w programie. Obecnie KPO jedynie zdawkowo nadmienia o potrzebie zwiększenia inwestycji obsługiwanych w ramach programu. Aby do końca 2028 roku wymienić zakładane 3 miliony kotłów, które nie spełniają standardów emisyjnych należy zwiększyć tempo napływu i obsługi wniosków do przynajmniej 300 000 rocznie, a więc około 800 dziennie. Wskaźnik ten powinien być zapisany w KPO jako minimum. | Tempo wymiany pozaklasowych kotłów wspierane w ramach programu Czyste Powietrze jest stanowczo za wolne. Od początku istnienia programu do 29.01.2021 (a więc przez niemal 2,5 roku) złożono jedynie 149 000 wniosków o wymianę pozaklasowego źródła ciepła, co daje około 170 wniosków dziennie. Tak wolne tempo wymiany kotłów nie przełoży się na znaczącą poprawę jakości powietrza oraz uniemożliwi wdrożenie uchwał antysmogowych. Ostatnie szacunki wskazują, że w 13 województwach, które przyjęły uchwały antysmogowe do wymiany pozostało około 2,8 miliona pozaklasowych kotłów. Zgodnie z terminami uchwał antysmogowych, wszystkie te kotły muszą przestać działać w 2027 lub 2028 roku, w zależności od województwa [1]. Oznacza to wymianę średnio ponad 400 000 pozaklasowych kotłów rocznie. Możliwość wdrożenia uchwał antysmogowych jest ściśle powiązana z tempem udzielania wsparcia w programie Czyste Powietrze.  [1] Domy jednorodzinne w Polsce: źródła grzewcze, stan energetyczny, priorytety inwestycyjne, Polski Alarm Smogowy, Instytut Ekonomii Środowiska, 2021 |
|  | B1.1: Czyste Powietrze | 102 | Należy określić konkretne reformy dotyczące programu Czyste Powietrze, w tym reformy polegające na: dalszym uproszczeniu procedury wnioskowania o dofinansowanie, uproszczeniu procedury rozliczania dotacji i znacznego przyspieszenia rozliczania wniosków oraz wsparcia najuboższej grupy mieszkańców w zakresie wymiany pozaklasowych źródeł ciepła i poprawy efektywności energetycznej. W obecnym kształcie KPO wzmiankuje jedynie ogólnie o wprowadzeniu kolejnych usprawnień, ale nie przedstawia konkretów w tym względzie. | Skomplikowane procedury, szczególnie na etapie rozliczania wniosków, są jedną z przyczyn, dla których potencjalni beneficjenci rezygnują z inwestycji w nowe źródła ciepła. W obecnym kształcie program nie wspiera osób najuboższych w wymianie źródła ciepła. Wynika to z dwóch przyczyn: zbyt niskiego maksymalnego progu dofinansowania (60%) – ludzi ubogich nie stać na dołożenie 40% ze środków własnych oraz konieczności prefinansowania kosztów inwestycji. Wspomniane powyżej reformy są niezbędne dla znacznego przyspieszenia skali inwestycji wspieranych w ramach programu Czyste Powietrze. Tempo wymiany pozaklasowych kotłów w ramach programu Czyste Powietrze jest stanowczo za wolne. Od początku istnienia programu do 29.01.2021 (a więc przez niemal 2,5 roku) złożono jedynie 149 000 wniosków o wymianę pozaklasowego źródła ciepła, co daje około 170 wniosków dziennie. Tak wolne tempo wymiany kotłów nie przełoży się na znaczącą poprawę jakości powietrza oraz uniemożliwi wdrożenie uchwał antysmogowych. Ostatnie szacunki wskazują, że w 13 województwach, które przyjęły uchwały antysmogowe do wymiany pozostało około 2,8 miliona pozaklasowych kotłów. Zgodnie z terminami uchwał antysmogowych, wszystkie te kotły muszą przestać działać w 2027 lub 2028 roku, w zależności od województwa [1]. Oznacza to wymianę średnio ponad 400 000 pozaklasowych kotłów rocznie. Możliwość wdrożenia uchwał antysmogowych jest ściśle powiązana z tempem udzielania wsparcia w programie Czyste Powietrze.  [1] Domy jednorodzinne w Polsce: źródła grzewcze, stan energetyczny, priorytety inwestycyjne, Polski Alarm Smogowy, Instytut Ekonomii Środowiska, 2021 |
|  | B1.1: Czyste Powietrze | 102 | Narzędziem wspierającym realizację programu Czyste Powietrze powinna być szeroka, ogólnopolska kampania medialna, prowadzoną w trybie ciągłym, promująca wsparcie oferowane przez program w zakresie instalacji nowoczesnych źródeł ciepła i zwiększania efektywności energetycznej oraz informująca o konieczności wymiany systemów grzewczych zgodnie z uchwałami antysmogowymi. Potrzeba prowadzenia takiej kampanii jako narzędzia wspierającego realizację programu i związanych z nim reform powinna zostać zapisana w KPO. | Jedną z przyczyn wolnego tempa wymiany kotłów w ramach programu Czyste Powietrze jest niska świadomość konieczności dostosowania systemu grzewczego do wymagań uchwał antysmogowych, a więc zamiany pozaklasowego kotła na węgiel i drewno na inne rozwiązania grzewcze. Badania wskazują, że jedynie 45% właścicieli domów jednorodzinnych słyszało o uchwałach antysmogowych, zaledwie 16% badanych spontanicznie wskazuje wśród głównych zapisów uchwały na konieczność wymiany kotłów, a jedynie 14% zna termin, do którego należy wymienić pozaklasowe kotły. Spontaniczna znajomość programu Czyste Powietrze również nie jest zbyt wysoka – sięga zaledwie 19%. Co więcej, niemal połowa z badanych właścicieli domów jednorodzinnych, których źródła nie spełniają wymogów uchwał antysmogowych nie zamierza zmieniać źródła ciepła w najbliższym czasie [1]. Przytoczone wyniki badań wskazują, że istnieje pilna potrzeba wsparcia świadomości użytkowników pozaklasowych kotłów na paliwa stałe w zakresie zarówno dostępności programu Czyste Powietrze, jak i samego obowiązku dostosowania instalacji grzewczej do uchwał antysmogowych.  Tempo wymiany pozaklasowych kotłów w ramach programu Czyste Powietrze jest stanowczo za wolne. Od początku istnienia programu do 29.01.2021 (a więc przez niemal 2,5 roku) złożono jedynie 149 000 wniosków o wymianę pozaklasowego źródła ciepła, co daje około 170 wniosków dziennie. Tak wolne tempo wymiany kotłów nie przełoży się na znaczącą poprawę jakości powietrza oraz uniemożliwi wdrożenie uchwał antysmogowych. Ostatnie szacunki wskazują, że w 13 województwach, które przyjęły uchwały antysmogowe do wymiany pozostało około 2,8 miliona pozaklasowych kotłów. Zgodnie z terminami uchwał antysmogowych, wszystkie te kotły muszą przestać działać w 2027 lub 2028 roku, w zależności od województwa [1]. Oznacza to wymianę średnio ponad 400 000 pozaklasowych kotłów rocznie. Możliwość wdrożenia uchwał antysmogowych jest ściśle powiązana z tempem udzielania wsparcia w programie Czyste Powietrze.  [1] Domy jednorodzinne w Polsce: źródła grzewcze, stan energetyczny, priorytety inwestycyjne, Polski Alarm Smogowy, Instytut Ekonomii Środowiska, 2021 |
|  | B1.1: Czyste Powietrze | 102 | Wśród reform dotyczących poprawy jakości powietrza brak jest zapisów o nadzorze nad źródłami grzewczymi na paliwa stałe. W KPO należy uwzględnić reformę w tym obszarze, wprowadzającą okresowy nadzór nad źródłami grzewczymi na paliwa stałe – nowelizacja Ustawy Prawo budowlane oraz Prawo ochrony środowiska. Ponadto, w przypadku urządzeń na paliwa stałe dotowanych ze środków publicznych powinien zostać jak najszybciej wprowadzony wymóg dostosowania instalacji pod pomiary emisyjne prowadzone w trakcie okresowych kontroli (zmiany w regulaminie programu Czyste Powietrze). | Pomimo dużej popularności źródeł grzewczych na paliwa stałe (węgiel, biomasa), w przeciwieństwie do np. kotłów gazowych nie podlegają one obowiązkowym, okresowym kontrolom. Do tej pory w ramach programu Czyste Powietrze aż 42% wszystkich wymian w wersji programu do 15 maja 2020 oraz 33% wszystkich wymian w wersji programu po 15 maja 2020 stanowiły wymiany na nowy kocioł na paliwo stałe. Jest to zatem znacząca grupa w populacji dotowanych urządzeń. Wzorem systemu wdrożonego w Niemczech, należy zadbać o to aby każde nowe źródło grzewcze spełniało wymogi emisyjne określone w uchwałach antysmogowych, nie tylko w laboratorium ale również w rzeczywistości. W tym celu należy dokonać nowelizacji Prawa budowlanego, wprowadzając obowiązek okresowej kontroli źródeł grzewczych na paliwa stałe, a do regulaminu programu Czyste Powietrze wprowadzić obowiązek zapewnienia odpowiedniego otworu do pomiarów emisji. Dzięki temu możliwa będzie kontrola nad zanieczyszczeniami emitowanymi przez nowe urządzenia na paliwa stałe w warunkach rzeczywistego użytkowania. |
|  | B1.1: Czyste Powietrze | 102 | Wśród reform dotyczących poprawy jakości powietrza brak jest jakiegokolwiek odniesienia do uchwał antysmogowych przyjętych już przez 14 województw. KPO powinien w sposób bezpośredni nawiązywać od uchwał oraz terminów wymiany kotłów określonych w uchwałach. Wśród reform KPO powinien zawierać wzmocnienie z poziomu centralnego mechanizmów kontroli uchwał antysmogowych przez gminy oraz wojewódzkie inspekcje ochrony środowiska, a także alokować na ten cel odpowiednie środki. | Uchwały antysmogowe stanowią jedne z najważniejszych, jeśli nie najważniejsze, akty prawne w zakresie ochrony powietrza. To one nakładają obowiązek rezygnacji z ogrzewania za pomocą instalacji, które nie spełniają wymogów emisyjnych. Pierwsze obostrzenia nałożone przez uchwały wchodzą w życie w województwie podkarpackim oraz śląskim już 1.1.2022 r. – wprowadzając zakaz użytkowania kotłów starszych niż 10 lat lub bez tabliczki znamionowej. W województwach: łódzkim, mazowieckim oraz małopolskim od 2023 t. nie będzie można użytkować kotłów pozaklasowych, a w reszcie województw od 2024 r. W większości województw od 2027 lub 2028 roku nie będzie można użytkować kotłów na paliwa stałe innych niż klasa 5 lub spełniających wymogi ekoprojektu. Jak pokazują najświeższe dane, w województwach z uchwałami antysmogowymi wciąż pozostało do wymiany 2,8 mln kotłów, które nie spełniają wymogów klasy 5 lub ekoprojektu. Do końca 2021 roku w samym województwie podkarpackim pozostało do wymiany 111 tys. kotłów, a w województwie śląskim 144 tys. kotłów. [1] Bez skutecznej egzekucji i kontroli uchwał dojdzie do erozji tych aktów prawnych i nie przełożą się one na likwidację głównego źródła zanieczyszczenia powietrza w naszym kraju. Aby temu zapobiec KPO powinien wprowadzać rozwiązania systemowe, które wesprą samorząd lokalny oraz wojewódzkie inspektoraty ochrony środowiska w egzekucji tych aktów prawnych.  [1] Obliczenia własne na podstawie: Domy jednorodzinne w Polsce: źródła grzewcze, stan energetyczny, priorytety inwestycyjne, Polski Alarm Smogowy, Instytut Ekonomii Środowiska, 2021 |
|  | B1.1: Czyste Powietrze | 102 | Wśród reform dotyczących poprawy jakości powietrza brak jest zapisów o wprowadzeniu norm jakościowych dla pelletu z biomasy. Należy uzupełnić KPO w tym zakresie i dopisać konieczność nowelizacji ustawy o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw, a także wydania stosownego rozporządzenia w tym zakresie. | Kotły pelletowe to coraz bardziej popularne źródło ciepła dotowane w programie Czyste Powietrze. Obecnie około 17% wszystkich wymian w ramach programu Czyste Powietrze to właśnie kotły na biomasę. Od początku programu złożono ponad 35 tys. wniosków na kotły biomasowe. Pomimo, że węgiel został objęty w 2018 roku systemem nadzoru jakościowego – wprowadzono rozporządzenie określające minimalne normy jakościowe oraz system kontroli – na pellet nie nałożono żadnych obowiązkowych wymogów jakościowych. W związku z tym na rynek oprócz produktów dobrej jakości trafia pellet z domieszką odpadów czy niedozwolonych substancji wiążących. Spalanie tego typu produktów prowadzi nie tylko do emisji wielu toksycznych związków, ale również może uszkodzić instalację grzewczą. |
|  | Poprawa efektywności energetycznej gospodarki | 105 i 130 | Przewidziany budżet 3,2 mld EUR na inwestycje w zakresie poprawy efektywności energetycznej i wymiany źródeł ciepła w budownictwie jednorodzinnym i wielorodzinnym to stanowczo za mało. Niewystarczający jest również cel modernizacji na poziomie jedynie 860 tys. domów jednorodzinnych do 2026 roku. Cel ilościowy dla budownictwa wielorodzinnego nie został w ogóle określony. Należy zwiększyć cel modernizacyjny w zakresie budownictwa jednorodzinnego, określić cel ilościowy dla budownictwa wielorodzinnego w postaci liczby zlikwidowanych źródeł grzewczych niespełniających wymogów uchwał antysmogowych, a także zwiększyć i rozdzielić budżet na te dwa cele. Wnioskujemy o zwiększenie alokacji na budownictwo jednorodzinne do 4 mld EUR oraz utworzenie odrębnej alokacji na budownictwo wielorodzinne i publiczne w kwocie przynajmniej 10 mld EUR. W KPO należy oszacować całe potrzeby inwestycyjne związane z wdrażaniem uchwał antysmogowych (wymiana źródeł ciepła niespełniających wymogów emisyjnych) i przedstawić wiarygodny montaż finansowy na pokrycie tych kosztów, np. udział środków KPO, Funduszu Spójności czy Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. | Zaproponowany budżet (3,2 mld EUR) oraz cel w zakresie likwidacji źródeł w budownictwie jednorodzinnym (860 tys. domów jednorodzinnych) nie współgra ani z celem samego programu Czyste Powietrze (likwidacja 3 milionów kotłów pozaklasowych do 2028 roku), ani z potrzebami w zakresie wymian wynikającymi z uchwał antysmogowych (likwidacja 2,8 mln źródeł grzewczych, które nie spełniają wymogów uchwał antysmogowych). Urządzenia grzewcze nie spełniające wymogów emisyjnych znajdują się również w budownictwie wielorodzinnym – przykładowo, w wielu miastach Dolnego Śląska jest znacznie więcej wysokoemisyjnych źródeł w budownictwie wielorodzinnym niż jednorodzinnym. [1] Brak wskaźnika w zakresie likwidacji tych źródeł jest zupełnie niezrozumiały.  Szacowane przez ekspertów Banku Światowego zapotrzebowanie na środki unijne dla programu Czyste Powietrze przekracza 8 mld EUR w okresie do 2029. Mając na uwadze powyższe zaproponowana alokacja 3,2 mld EUR na budynki jednorodzinne i wielorodzinne nie zapewni odpowiedniego finansowania dla osiągnięcia celów programu Czyste Powietrze. Należy zwrócić uwagę, że pierwotna propozycja Ministerstwa Klimatu w zakresie wsparcia programu Czyste Powietrza ze środków Funduszu Odbudowy opiewała na kwotę 8 mld EUR.  [1] Program ochrony powietrza dla stref w województwie dolnośląskim, Wrocław 2020 |
|  |  | 102 | Należy wykluczyć możliwość wymiany pieców na węglowe w Programie Czyste Powietrze. | Spalanie węgla jest główną przyczyną silnie zanieczyszczonego powietrza w Polsce, przyczyniającego się rocznie do prawie 50 tys. przedwczesnych zgonów. Głównym źródłem zanieczyszczeń jest tzw. niska emisja, której dotyczy Program Czyste Powietrze. Dalsze spalanie węgla w domowych piecach i kotłach, choćby o lepszych parametrach, utrwali istniejące status quo i będzie zaprzeczeniem transformacji w stronę przyjaznych zdrowiu i środowisku źródeł energii. Więcej o skutkach zdrowotnych spalania węgla: <https://bit.ly/3sykguD> |
|  | Komponent B | 110 | Działanie B2.1.1. Rozwój technologii wodorowych i paliw alternatywnych dotyczy nieprzejrzystego pakietu działań o potencjalnie różnym wpływie na środowisko i klimat, co uniemożliwia jego ocenę pod kątem spełnienia zasady “nie czyń poważnych szkód” i poprawności przypisanego markera klimatycznego (100%).    Należy doprecyzować zapisy tego punktu i wykazać osobno jego poszczególne komponenty, podając wartość wsparcia finansowego dla każdego z nich i każdemu oddzielnie przypisując marker klimatyczny zgodnie z załącznikiem VI do rozporządzenia:  - inwestycje w badania i rozwój w zakresie wodoru i paliw alternatywnych (marker 100% - kategoria interwencji 022)  -inwestycje w wytwarzanie wodoru i paliw alternatywnych zgodnie z zapisami dyrektywy 2018/2001 (tj. nie z paliw kopalnych), (marker klimatyczny 100%, kategoria interwencji 077)  -inwestycje w gazowe sieci przesyłowe i dystrybucyjne, które w myśl zapisów [Wytycznych technicznych dotyczących stosowania zasady „nie czyń poważnych szkód” (2021/C 58/01)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52021XC0218(01)&from=EN) mogą być objęte wsparciem w ramach KPO, wyłącznie jeśli w chwili budowy umożliwiają transport lub przechowywanie gazów odnawialnych i niskoemisyjnych (s. 14) oraz nie prowadzą do szkodliwych dla środowiska efektów uzależnienia (lock-in) (s.6) ani nie generują znacznych emisji gazów cieplarnianych w całym cyklu życia (s. 5). W przypadku takich inwestycji należy w KPO udowodnić spełnienie zasady “nie czyń poważnych szkód” zgodnie z wymogami opisanymi w Wytycznych technicznych, tj. wykazać, że nie prowadzą one do utrwalenia zależności od paliw kopalnych (efektu lock-in) i że nie wiążą się ze znacznymi emisjami metanu w całym cyklu życia. (marker 0% - kategoria interwencji 034a2).  Inwestycje w wytwarzanie wodoru i paliw alternatywnych z paliw kopalnych nie powinny być objęte wsparciem w myśl zapisów Załącznika III do [Wytycznych technicznych dotyczących stosowania zasady „nie czyń poważnych szkód” (2021/C 58/01)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52021XC0218(01)&from=EN), ponieważ działalność taka wiąże się ze znacznymi emisjami gazów cieplarnianych w cyklu życia, i w związku z tym nie spełnia kryterium “nie czyń poważnych szkód” w odniesieniu do łagodzenia zmian klimatu. | W świetle zapisów projektu Polskiej Strategii Wodorowej (PSW) i dostępnych danych o dojrzałych projektach wodorowych w Polsce mało realistyczne wydaje się przeznaczenie całej przewidzianej wartości wsparcia, tj. 797 mln euro, na “rozwój technologii wodorowych” spełniający kryteria [rozporządzenia ustanawiającego Instrument na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/HTML/?uri=CELEX:32021R0241&from=EN#ntr19-L_2021057PL.01006301-E0019), tj. kwalifikujący się do objęcia markerem klimatycznym 100% i zgodny z zasadą “nie czyń poważnych szkód”.  Powyższe kryteria spełniają jedynie inwestycje w badania i rozwój w zakresie wodoru i paliw alternatywnych, inwestycje w wytwarzanie wodoru i paliw alternatywnych zgodne z zapisami dyrektywy 2018/2001 o OZE (kryterium tego nie spełnia wytwarzanie wodoru z paliw kopalnych), oraz - w wyjątkowych i uzasadnionych przypadkach - inwestycje w gazowe sieci przesyłowe i dystrybucyjne, jeśli w chwili budowy umożliwiają transport lub przechowywanie gazów odnawialnych i niskoemisyjnych oraz nie prowadzą do szkodliwych dla środowiska efektów uzależnienia (lock-in) (s.6) ani nie generują znacznych emisji gazów cieplarnianych w całym cyklu życia - co wyklucza możliwość wsparcia dla znaczącej rozbudowy sieci gazowych przesyłowych i dystrybucyjnych, które w przewidywalnej przyszłości posłużą do transportu gazu ziemnego, jako prowadzących wprost do efektu lock-in, czyli utrwalenia zależności od gazu ziemnego. |
|  | 2. Główne Wyzwania i Cele | 96 | Odnośnie planowanego “zapoczątkowania procesu „zazieleniania” sieci gazowych” - nie należy zakładać, że taki proces będzie zachodził w skali na tyle znaczącej, by uzasadniało to inwestycje w infrastrukturę gazową. | Potencjał wytwarzania biometanu jest przeszacowany i należałoby założyć, że będzie wykorzystywany głównie lokalnie, w związku z czym nie będzie zbyt dużego zapotrzebowania na infrastrukturę liniową. Należy też przyjąć, że mieszanka metanu z domieszką biometanu nie będzie spełniała wymogów paliwa zeroemisyjnego, w związku z tym inwestowanie w tym obszarze nie będzie zgodne z długofalową polityką klimatyczną UE. |
|  | B 1.1.1 B 1.1.4 | 94 | Należy wykluczyć wsparcie finansowe dla na kogeneracji z wykorzystaniem gazu. | ? |
|  | B 2.1.1 | 94 | Należy wykluczyć wsparcie infrastruktury przesyłowej dla gazu ziemnego, w tym ‘hydrogen-ready’. | Biorąc pod uwagę brak wsparcia dla energetyki odnawialnej, produkcja zielonego gazu nie zostanie rozwinięta w Polsce w horyzoncie czasowym uzasadniającym budowę infrastruktury, która posłuży przede wszystkim wykorzystaniu gazu kopalnego. |
|  |  | 94 | Należy wycofać wszelkie subsydia dla inwestycji opartych o paliwa kopalne, aby uniknąć zablokowania osiągnięcia innych celów; w tym uniemożliwić finansowanie inwestycji gazowych, które w KPO nie mogą się znaleźć jako paliwo kopalne wpływające na zanieczyszczenie i emisje GHG | Z punktu widzenia zdrowia publicznego - zarówno pod kątem emisji szkodliwych substancji zanieczyszczających powietrze, jak i emisji gazów cieplarnianych nasilających groźne dla zdrowia zjawisko zmiany klimatu - dofinansowywanie spalania paliw kopalnych jest działaniem obniżającym jakość zdrowia publicznego oraz zwiększającym liczbę przedwczesnych zgonów i licznych chorób. Gaz ziemny również jest paliwem kopalnym o wysokiej emisyjności, dlatego jego wykorzystanie i dofinansowywanie nie może zostać zaakceptowane z punktu widzenia ochrony zdrowia ludzi. Więcej na ten temat: <https://bit.ly/3u6XxGD> |
|  | B3.1. Zrównoważone wykorzystanie środowiska naturalnego | 117, 121 | Do listy dokumentów strategicznych, których opracowanie może być wspierane w ramach KPO należy dodać Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej.  Jeśli w ramach wdrażania KPO mają powstawać plany dochodzenia do neutralności klimatycznej, należy też doprecyzować, czego miałyby dotyczyć i jakie elementy obejmować, ponieważ nie są to rodzaje dokumentów, które obecnie powstają w miastach.  Jednocześnie należy znacząco zwiększyć pulę środków na realizację inwestycji w ramach B3.1.3. Zielona transformacja miast i obszarów funkcjonalnych (obecnie 460,4 mln euro), a potrzebne jest co najmniej dwukrotnie więcej. | Opracowanie Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej także wiąże się z kosztami związanymi m.in. z zatrudnieniem zewnętrznych wykonawców, a są równie potrzebne dla zapewnienia spójności działań służących ograniczaniu emisji zanieczyszczeń oraz dążeniu do osiągnięcia neutralności klimatycznej. Nie da się zapewnić skutecznego dążenia do neutralności klimatycznej zajmując się tylko adaptacją i zielenią miejską, choć oba obszary działań są konieczne.  Zwiększenie co najmniej dwukrotnie puli środków na realizację inwestycji jest konieczne, ponieważ obecnie jest ona po prostu zbyt mała, by umożliwić istotnej w skali kraju liczbie gmin realizację choćby części z długiej listy inwestycji, które mogą być wsparciem objęte, a skala potrzeb w tym zakresie - tak w miastach małych i średnich, jak i w dużych metropoliach, jest ogromna. Konieczne jest też zapewnienie jasnych i przejrzystych zasad przyznawania wsparcia. |
|  | B2 | 97-98 i dalej | KPO musi jednoznacznie wykluczać wsparcie dla energetyki wodnej jako szkodliwej środowiskowo i mogącej pogłębiać kryzys klimatyczny (“do no significant harm”). | Hydroenergetyka to nie „zielona” energia. Przynosi znikome korzyści w osiągnięciu neutralności klimatycznej UE. Ma nieodwracalny wpływ na dostęp do wody, przyrodę i różnorodność biologiczną. Nie jest możliwe przeprowadzenie zrównoważonej transformacji energetycznej bez uwzględniania potrzeb środowiska przyrodniczego. W świetle zobowiązań wynikających z Europejskiego Zielonego Ładu finansowe wspieranie inwestycji szkodliwych dla różnorodności biologicznej i ochrony przyrody jest nie do zaakceptowania. Infrastruktura hydrotechniczna m.in. przerywa ciągłość rzek jako korytarzy ekologicznych, wpływa negatywnie na hydromorfologię cieków oraz na stan ekosystemów wodnych i od wód zależnych. Wspieranie jej rozwoju jest sprzeczne z celami środowiskowymi Ramowej Dyrektywy Wodnej. Stoi również w sprzeczności z właściwą adaptacją do zmian klimatu, w której kluczową rolę odgrywają „zdrowe” ekosystemy wodne i od wód zależne (tereny podmokłe związane z naturalnie funkcjonującymi rzekami) oraz rozwiązania oparte o potencjał ekosystemów tj. renaturyzacja rzek i ich dolin (a nie ich przegradzanie). |
| KOMPONENT D „EFEKTYWNOŚĆ, DOSTĘPNOŚĆ I JAKOŚĆ SYSTEMU OCHRONY ZDROWIA” | | | | |
|  |  | 167-196 | Wszelkie działania i inwestycje zapisane w KPO nie mogą negatywnie wpływać na zdrowie publiczne. Dlatego do każdego poszczególnego projektu należy wprowadzić Ocenę Oddziaływania na Zdrowie. Ocena powinna obejmować szczegółowy szereg czynników wpływających na bezpośrednio i pośrednio na zdrowie psychofizyczne oraz jakość życia obywateli. Powinna uwzględniać m.in. wpływ inwestycji na: jakość powietrza, poziom hałasu, bioróżnorodność. | Ocena Oddziaływania na Zdrowie powinna stanowić kluczowy dokument analizujący kwestię wpływu na zdrowie wszelkich działań, inwestycji i programów.  Aktualne umieszczenie OOZ w Ocenie Oddziaływania na Środowisko (OOŚ) jest niewystarczające dla pełnej ochrony zdrowia lokalnych społeczności (a z punktu widzenia transgranicznego charakteru zanieczyszczeń całości społeczeństwa). Więcej informacji na temat OOŚ: <https://bit.ly/3w7Xhc3> |
|  |  |  | Jednym z podstawowych kryteriów stosowanych przy wyborze projektów powinno być zapewnienie, że zastosowano zasadę do no significant harm, ze szczególnym uwzględnieniem zdrowia publicznego pod kątem środowiskowym.  Należy wprowadzić jawną ocenę kosztów zdrowotnych i korzyści do wszelkich działań naprawczych oraz potraktować priorytetowo te, które przynoszą największe korzyści dla zdrowia, klimatu i czystego powietrza;  Ocena zewnętrznych kosztów zdrowotnych każdej inwestycji lub reformy powinna zawierać: KOSZT DLA SŁUŻBY ZDROWIA, LECZENIA, UTRATY ZDROWIA. | Zasada Do No Significant Harm (<https://bit.ly/3w7SkAc>) ma na celu zapewnienie ochrony zdrowia publicznego przed negatywnym wpływem czynników środowiskowych, związanych z zanieczyszczeniem powietrza, wód, gleb czy zmiany klimatu, które łącznie skutkują dziesiątkami tysięcy przedwczesnych zgonów i setkami tysięcy chorób rocznie, generując koszty zdrowotne obciążające całe społeczeństwo.  Zgodność planu z ww. Zasadą powinno stanowić absolutny warunek akceptacji KPO.  Wybór rozwiązań stawiających na rozwiązania zgodne z ochroną środowiska i klimatu będzie skutkował zdecydowaną poprawą zdrowia publicznego i zmniejszeniem zewnętrznych kosztów zdrowotnych.  Kompleksowa ocena oddziaływania na zdrowie powinna składać się z istotnych komponentów uwzględniających nie tylko koszt służby zdrowia, ale również tzw. zewnętrzne koszty zdrowotne, jak np. utracone dni pracy czy obniżoną produktywność. Więcej na ten temat: <https://bit.ly/39nOoBs> |
|  |  |  | Do KPO należy wprowadzić pojęcie zdrowia środowiskowego, które powinno zostać wprowadzone i wzmocnione w programie kształcenia studentów medycyny (KPO zakłada dwukrotne zwiększenie liczby studentów medycyny).  Należy wprowadzić nomenklaturę „choroby klimatozależne” oraz przeznaczyć część środków z Komponentu D na profilaktykę chorób klimatozależnych. | W KPO nie znajduje się określenie “zdrowie środowiskowe”, które jest kluczowym zagadnieniem w kwestii ochrony zdrowia publicznego w Polsce. Czynniki środowiskowe odpowiadają za co najmniej kilkadziesiąt tysięcy przedwczesnych zgonów i kilkaset tysięcy chorób rocznie oraz generują wielomiliardowe koszty zdrowotne.  Naszym zdaniem należy znacząco zwiększyć liczbę przedmiotów i godzin tych zajęć studentów medycyny, które dotyczą zdrowia środowiskowego, negatywnego wpływu degradacji i zanieczyszczeń środowiska oraz zmiany klimatu na zdrowie, zwłaszcza w chwili, gdy sami studenci medycyny apelują o ww. zmiany: <https://bit.ly/2PEnZbo>  Nomenklatura “chorób klimatozależnych” używana jest już między innymi przez Narodowy Instytut Zdrowia Publicznego - Państwowy Zakład Higieny w raportach dotyczących wpływu zmiany klimatu na zdrowie publiczne <https://www.pzh.gov.pl/klimat/publikacje/raporty/>, dlatego naszym zdaniem powinna znaleźć się - z odpowiednią częścią przeznaczonych środków - w KPO |
|  |  |  | Należy wprowadzić aktualne zagadnienia w zakresie nauki o klimacie i środowisku do programu nauczania studentów medycyny oraz do szkoleń dla pracowników służby zdrowia; | Należy znacząco zwiększyć liczbę przedmiotów i godzin tych zajęć studentów medycyny, które dotyczą zdrowia środowiskowego, negatywnego wpływu degradacji i zanieczyszczeń środowiska oraz zmiany klimatu na zdrowie. Jak wspomniano powyżej, m.in studenci medycyny apelują o ww. zmiany: <https://bit.ly/2PEnZbo>  Istotne jest również wprowadzenie regularnych szkoleń dot. skutków zmiany klimatu oraz zanieczyszczeń powietrza dla pracowników służby zdrowia oraz należyte przygotowanie służby zdrowia do przyszłych wyzwań związanych z wpływem zmiany klimatu na zdrowie publiczne <http://healpolska.pl/wplyw-zmiany-klimatu-na-zdrowie-raport/> |
| KOMPONENT E „ZIELONA, INTELIGENTNA MOBILNOŚĆ” | | | | |
|  | Komponent E | 197 - 221 | BRAK uwzględnienia szerokiego wsparcia dla działań edukacyjno-informacyjno-doradczych w ramach działań inwestycyjnych | Wszystkie interwencje (projekty) realizowane w ramach komponentu E powinny być uzupełnione o komponenty miękkie, budujące akceptację, wiedzę i kompetencje w zakresie zielonej, inteligentnej mobilności |
|  | Mobilność | 200 | Zmiana zapisu: „walkę z wykluczeniem komunikacyjnym” na „ograniczenie skali wykluczenia komunikacyjnego” | Jest to cel programu zatem i zapis powinien mieć charakter celu. „Walka” jest działaniem i nie może być celem samym w sobie. |
|  | Mobilność | 200 | Zmiana zapisu: „stref niskoemisyjnych,” na „strefy czystego transportu”. Zmiana potrzebna jest także w dalszej części dokumentu, gdzie zwrot “strefy niskoemisyjne” się powtarza. | Proponuje się wprowadzenie nomenklatury zgodnej z obowiązującymi aktami prawnymi w Polsce, czyli „stref czystego transportu” według Ustawy o elektromobilności. |
|  | Mobilność | 200 | Zmiana zapisu: „Zwiększenie udziału zeroemisyjnego transportu„ na „zwiększenie udziału zeroemisyjnego transportu w krajowym podziale zadań przewozowych (modal split)” | Obecny zapis nie mówi w czym ma się zwiększać udział zeroemisyjnego transportu. Treść punktu sugeruje, że zwiększy się ilość zeroemisyjnego taboru, a także może się zwiększyć zasięg sieci transportu zbiorowego kosztem transportu drogowego czemu mogą służyć „strefy czystego transportu”, co będzie wprost prowadziło do zwiększenia się udziału transportu w modal split. |
|  | Mobilność | 201 | Wykreślenie zapisu: „W ramach działań związanych z poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego zakłada się budowę nowych obwodnic pozwalających na wyprowadzenie ruchu z obszarów zurbanizowanych.” | Budowa obwodnic nie jest środkiem bezpieczeństwa ruchu drogowego, a jeśli już go poprawia to robi to mniej efektywnie niż fotoradary czy środki uspokojenia ruchu w miastach. Budowa obwodnicy nie musi prowadzić do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, a wręcz przeciwnie. Po pierwsze, budowa obwodnicy podwaja długość dróg, na których może dojść do wypadku. Po drugie, dzięki obwodnicy potencjalnie maleje ruch drogowy na odcinku zabudowanym, co bez poprawy jakości drogi zachęca do przekraczania dozwolonej prędkości na terenie zabudowanym i może skutkować cięższymi skutkami wypadków. Poprawę bezpieczeństwa przynosi dopiero przebudowa „starej” drogi i przystosowanie jej do parametrów bezpieczeństwa oczekiwanych dla terenu zabudowanego - jeśli już takie działania powinno podlegać dofinansowaniu z KPO. Budowa dróg nie przyczyni się do ograniczenia emisji gazów cieplarnianych. |
|  | E2.1. Zwiększenie konkurencyjności sektora kolejowego | 206-207 | “Celem reformy jest zwiększenie roli sektora kolejowego w systemie transportowym poprzez stymulowanie jego dalszego rozwoju, determinującego możliwość zwiększenia udziału w przewozach.” proponuje się na uzupełnienie celu o zdanie: , tj.dodanie po zakończeniu zdania zwrotu “poprzez zwiększenie liczby pociągów pasażerskich i intermodalnych kursujących po istniejących i nowych liniach kolejowych”. | W sytuacji pandemii COVID-19 zapewnienie zwiększenia udziału w przewozach może być zapewnione także poprzez zmniejszenie udziału innych środków transportu w przewozach, ale nie to jest i powinno być celem reformy, o której wcześniej napisano, że powinna “zatrzymać trend spadkowy udziału kolei w przewozach”. Dlatego proponuje się konkretyzację zapisu. |
|  | E2.1. Zwiększenie konkurencyjności sektora kolejowego | 206-207 | “Reforma pozwoli na obniżenie kosztów po stronie przewoźników i zapewnienie utrzymania zdolności przewozowej przez okres ograniczonego popytu na usługi, zapewnienie utrzymanie konkurencyjności transportu kolejowego i uniknięcie spadku udziału tego sektora w transporcie w okresie występowania stanów nadzwyczajnych, stanu epidemii bądź stanu zagrożenia epidemicznego.” Propozycja zmiany - dodanie po słowach “zapewnienie utrzymania” następującego zwrotu “i wzrostu”. | Przytoczony w tym miejscu efekt reformy mija się z celem wymienionym w celu całego działania, tj. z zapewnieniem zwiększenia udziału kolei w przewozach. Planowana reforma ma według tego zwrotu jedynie zatrzymać spadek, a nie zwiększyć udział w przewozach, dlatego proponuje się dodać wskazany zapis. |
|  | E2.1. Zwiększenie konkurencyjności sektora kolejowego | 207 | Po zdaniu: “Niezależnie od wprowadzenia tego typu rozwiązań w epizodycznej ustawie dotyczącej Covid-19, zakłada się zmianę ustawy o transporcie kolejowym i wprowadzenie stałych rozwiązań, tak aby w sytuacji kolejnego zagrożenia podejmowane w tym zakresie działania mogły ograniczać się wyłącznie do uzgodnienia źródeł finansowania zarządców infrastruktury kolejowej.” proponuje się dodać zakończenie “oraz aby poza okresami zagrożenia powodować zapewnienie na każdej linii kolejowej optymalnej dla pasażerów częstotliwości kursowania pociągów pasażerskich” | Należy zauważyć, że proponowana reforma powinna zostać uzupełniona o rozwiązania pozwalające na stałe obniżyć stawki dostępu do torów dla przewoźników kolejowych pasażerskich, ale w konkretnym celu --> zwiększenia przez nich częstotliwości kursowania pociągów. Bez zwiększenia częstotliwości kursowania pociągów kolej nie będzie w stanie zwiększyć swojego udziału w przewozach, a obniżanie stawek nie będzie budowało stabilności przewoźników kolejowych, a jedynie zapewniało im możliwość przetrwania - stabilność przewozów musi być bowiem warunkowana odpowiednią ilością pasażerów, a ta pojawi się dopiero przy zapewnieniu optymalnej częstotliwości kursowania pociągów. Minimalną liczbą pociągów na liniach regionalnych powinno być 6-8 pociągów w dobie w jednym kierunku (co 2 godziny), podczas gdy na wielu liniach mamy do czynienia z usługą świadczoną tylko 2-3 razy na dobę. Optymalną częstotliwością powinno być kursowanie pociągów co 1 godzinę. Kalkulacja stawek dostępu do torów dla pociągów pasażerskich powinna uwzględniać możliwość zamówienia minimalnej jakościowo częstotliwości kursowania np. w postaci opłaty ryczałtowej, a dopiero powyżej tej częstotliwości w postaci dodatkowej opłaty od każdego dodatkowego pociągu, ewentualne inne rozwiązanie premiujące zapewnienie optymalnej częstotliwości kursowania. |
|  | E.2.1.1 Linie kolejowe | 208 | Dodanie sformułowania po słowach “dlatego niezbędne jest dalsze podejmowanie działań w zakresie poprawy stanu infrastruktury kolejowej” - “w szczególności jej elektryfikacji”. | Strategia Mobilności UE zakłada do 2030 roku przewozy pasażerskie na odległościach do 500 km wyłącznie w standardzie niskoemisyjnym. Niestety na Polskiej sieci kolejowej, w tym obsługującej połączenia międzymiastowe o znaczeniu regionalnym lub krajowym, wciąż występują linie kolejowe, po których poruszają się pociągi z napędem spalinowym, czyli wysokoemisyjne, a nie niskoemisyjne (na prąd) lub zeroemisyjne (na zielony prąd, wodór). Przy tych liniach kolejowych położone są często wielotysięczne miasta, np. Grudziądz, Gorzów Wielkopolski, Starogard Gdański, Chojnice, Augustów, Suwałki, Zamość, Nysa. Dzięki KPO należy wyposażyć wszystkie te linie w trakcję elektryczną, jako wkład w osiągnięcie neutralności klimatycznej do roku 2050. Działanie to powinno zapewnić obniżenie kosztów trasowania pociągów, głównie dalekobieżnych do ww. miast oraz lepsze wykorzystanie taboru, który zamierza się pozyskać poprzez zakup w ramach działania E2.1.2. |
|  | Mobilność | 212 | Utworzenie w priorytecie Zielona, zrównoważona mobilność projektu polegającego na budowie ogólnokrajowej sieci dróg rowerowych - Sieć Krajowych Tras Rowerowych zgodnie z koncepcją przedstawioną w Parlemencie: <https://www.sejm.gov.pl/Sejm9.nsf/agent.xsp?symbol=POSIEDZENIAZESP&Zesp=732>. Wielkość programu minimum 1,6 mld eur | Koncepcja przedstawiona w Parlamencie: <https://orka.sejm.gov.pl/opinie9.nsf/dok?OpenAgent&732_20210209_1>  Nowe drogi rowerowe będą stanowić nowy istotny czynnik rozwoju turystyki, która jest sektorem najbardziej doświadczonym przez pandemię COVID-19 (zamknięte hotele, restauracje). Drogi rowerowe zwiększą chęć lokalnej ludności do poruszania się rowerem, a tym samym zwiększą poziom zdrowia lokalnej ludności. Nowe drogi rowerowe pozwolą w wielu miejscach na oddzielenie ruchu rowerowego i samochodowego, a także na lepsze zwrócenie uwagi na ruch rowerowy w miejscach kolizyjnych, co przyczyni się do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego. |
|  | 2. Główne Wyzwania i Cele | 198- 200 | Należy wskazać na konieczność aktualizacji dokumentów strategicznych, na których oparto plany reform i inwestycji w zakresie rozwoju zielonej, inteligentnej mobilności, w tym SOR oraz Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku. Cele reform i inwestycji przewidzianych w tym komponencie powinny znacząco wykraczać poziomem ambicji poza ramy wyznaczane przez te dokumenty. | Dokumenty strategiczne są nieaktualne, ponieważ zostały przyjęte przez zaakceptowaniem przez rząd Polski ram Europejskiego Zielonego Ładu oraz przyjęcia przez UE nowego wyższego celu redukcyjnego na rok 2030 - 55%. Jeśli KPO ma odpowiadać obecnemu poziomowi ambicji europejskiej polityki klimatycznej - a z punktu widzenia odpowiedzialności za zdrowie i życie obywateli, w tym odpowiedzialności międzypokoleniowej powinno - należy zaplanować w ramach KPO możliwie szybką aktualizację Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku, która da podstawy do znacznie szybszej redukcji emisji gazów cieplarnianych, a także innych zanieczyszczeń powietrza. |
|  | Uwaga ogólna do tego komponentu | 197-221 | Brak spójności odnośnie kierunku rozwoju transportu i planowanego tempa przechodzenia na transport zeroemisyjny. We wszystkich miejscach w dokumencie, gdzie użyto zwrotów “pojazdy niskoemisyjne/zasilane paliwami alternatywnymi”, “flota niskoemisyjna/zasilana paliwami alternatywnymi” “autobusy niskoemisyjne/zasilane paliwami alternatywnymi” w kontekście wsparcia inwestycji, należy je zastąpić zwrotami “pojazdy zeroemisyjne”, “flota zeroemisyjna”, “autobusy zeroemisyjne” | W celu szczegółowym - E1. Zwiększenie udziału zeroemisyjnego transportu oraz przeciwdziałanie i zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko (str. 200) – jest mowa o transporcie zeroemisyjnym i flocie zeroemisyjnej, co jest właściwym podejściem, jednak w Celach inwestycji E1.1.2. (str. 201) wpisano tabor zasilany paliwami alternatywnymi i infrastrukturę do ich tankowania, co rodzi znaczące ryzyko wsparcia w ramach KPO gazu ziemnego – paliwa kopalnego i tym samym złamanie zasady DNSH. Ten sam problem pojawia się w opisie reformy E1.1. (str. 202), a także w opisie inwestycji E1.1.2. (str. 205) – wymienione są pojazdy zasilane paliwami alternatywnymi i autobusy niskoemisyjne, choć uwzględnione w KPO powinny być jedynie zeroemisyjne! Każda inwestycja w tabor gazowy na potrzeby transportu publicznego lub infrastrukturę do tankowania gazu, każda długoterminowa umowa podpisana przez gminę na dostawy gazu, będzie nas oddalać od celu całkowitego przejścia transportu publicznego na zeroemisyjność. Jednocześnie wsparcie w zakresie zakupów taboru zeroemisyjnego oraz budowy instalacji do ładowania na potrzeby użytkowania tego taboru powinno być znacząco zwiększone, by liczba zakupionych pojazdów nie była mniejsza od planowanej mimo skoncentrowania się na pojazdach zeroemisyjnych. |
|  | E2. Zwiększenie dostępności ... | 201 | Należy wykluczyć z KPO wsparcie na budowę obwodnic. | Budowa obwodnic nie przyczynia się do ograniczenia ruchu samochodowego w ogóle, tylko do ruchu samochodów w centrach miast - co przekłada się na lokalną redukcję zanieczyszczenia powietrza (poprzez przeniesienie jej gdzie indziej), ale nie redukuje emisji gazów cieplarnianych, może nawet przyczyniać się do ich wzrostu, a jednocześnie często wiąże się ze zniszczeniem terenów cennych przyrodniczo i w tym kontekście może być niezgodna z zasadą DNSH. Budowa obwodnic nie daje też rezultatów w zakresie poprawy bezpieczeństwa adekwatnych do poniesionych wydatków. Wskazane jest dofinansowanie zastosowania szeregu innych narzędzi, bardziej skutecznych i mniej kosztownych, w tym np. wprowadzania zmian w infrastrukturze drogowej uspokajających ruch w centrach miast, poprawa jakości i rozbudowa infrastruktury pieszej i rowerowej zwiększającej bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów, tworzenia na obrzeżach miast parkingów P+R. Nie można więc poprawą bezpieczeństwa uzasadniać włączenia budowy obwodnic do tego komponentu KPO, czy w ogóle do KPO. Ponadto przewidziane wsparcie dla budowy obwodnic, szczególnie przy zastosowaniu nieprzejrzystych i/lub niewłaściwych kryteriów wyboru inwestycji (których w dokumencie nie podano), niesie wysokie ryzyko wykorzystania środków na budowę dróg, które w rzeczywistości nie będą nawet pełniły funkcji obwodnic. |
|  | Reforma E1.1. | 203 | Należy uzupełnić/doprecyzować opis planowanych nowelizacji ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (PTZ) oraz ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej | Planowane nowelizacje są niewątpliwie potrzebne, ale trudno ocenić ich potencjalną skuteczność, ponieważ opisy planowanych zmian nie są wystarczająco szczegółowe. Brak informacji o kierunkach i zakresie tych nowelizacji, w oparciu o które można by stwierdzić, czy i w jakim stopniu przyczynią się one do osiągnięcia potrzebnych rezultatów, szczególnie w zakresie zwiększenia udziału środków transportu zbiorowego w przewozach osób ogółem (potrzebnych, a nie tych przewidzianych obecnie w KPO, bo te są mało ambitne - zahamowanie trendu spadkowego udziału autobusów w transporcie pasażerskim ogółem, gdy powinien być planowany wzrost tego udziału). |
|  | 3. Opis Reform i Inwestycji, tabela | 201, 204- 205, 218, | Cel inwestycji E1.1.1. Wsparcie przemysłu dla gospodarki zeroemisyjnej - Zwiększenie potencjału przedsiębiorstw do produkcji rozwiązań zeroemisyjnych – jest niejasny - należy go doprecyzować lub znacznie zmniejszyć wsparcie w tym obszarze. | Nie określono, o jaki konkretnie obszar wsparcia chodzi - czy produkcję baterii, czy autobusów elektrycznych, czy samochodów, Wiadomo że celem jest zwiększenie potencjału przedsiębiorstw, ale nie określono, jakich. Jednocześnie założono, iż te inwestycje będą realizować cele klimatyczne w 100% - brak uzasadnienia tego założenia. Przewidziany poziom wsparcia jest olbrzymi - 1 164 mln euro, tymczasem liczba przedsiębiorstw, które powinny otrzymać wsparcie do II kw. 2026 ma wynosić jedynie 3 /słownie - trzy!/. Niewątpliwie wynika z tego, iż ma to być wsparcie silnie skoncentrowane. Tym bardziej powinno być jasne, czego dokładnie ono dotyczy i tak ogromna skala wydatków przewidziana na zaledwie trzy przedsięwzięcia powinna być wyczerpująco uzasadniona. Dodatkowo niepokoi nieprzejrzysty tryb wyłaniania przedsięwzięć za pośrednictwem istniejącego funduszu (na str. 206 wskazano, że chodzi o wsparcie pośrednie poprzez Fundusz Transformacji Zeroemisyjnej), w oparciu o jego strategię inwestycyjną (bliżej w KPO nie określoną). |
|  | E1.1.2. Zeroemisyjny transport zbiorowy | 205 | Opis Wyzwania należy następująco uzupełnić: „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 zeroemisyjne, a także zakup trolejbusów i budowa infrastruktury dla nich, rozwój miejskiego transportu szynowego oraz rozwój innych środków transportu zeroemisyjnego (w tym rowerów elektrycznych).”  W podobny sposób należy zmodyfikować opis Celu: „Zwiększenie liczby oraz udziału taboru autobusów zeroemisyjnych wraz z infrastrukturą do zasilania, zwiększenie taboru trolejbusów i tramwajów oraz tworzenie i rozbudowa systemów roweru miejskiego w oparciu o rowery elektryczne, w tym elektryczne rowery towarowe (cargo).” Kwotę dla tego obszaru inwestycyjnego należy w miarę możliwości zwiększyć. | Jest niezrozumiałe, dlaczego twórcy dokumentu tak wąsko traktują rozwój miejskiej elektromobilności w zakresie usług publicznych. Niewątpliwie wymiana floty autobusów jest potrzebna, ale równie niezbędne są inwestycje w tabor tramwajów i trolejbusów. Ten komponent całkowicie pomija też konieczność wsparcia wykorzystania w miastach rowerów elektrycznych, choć wiadomo, że z takich rowerów mogą chętniej korzystać osoby mniej sprawne fizycznie lub mające do pokonania większe odległości i dostępność takich pojazdów może skłonić ich do rezygnacji z samochodu, a co za tym idzie w znaczący sposób wpłynąć na natężenie ruchu w miastach. Rowery elektryczne cargo są doskonałym rozwiązaniem dla osób, które wsiadają do samochodu, kiedy muszą zrobić większe zakupy.  Dodatkowo należy rozważyć możliwość wsparcia zakupu rowerów elektrycznych i elektrycznych cargo przez mieszkańców, a także przez firmy kurierskie, mikroprzedsiębiorstwa wykonujące własne dostawy itd. |
|  | E2.1. Zwiększenie konkurencyjności sektora kolejowego | 207 | Należy uzupełnić zakres planowanych reform o reformę opłat drogowych obejmującą silniejsze powiązanie poziomu opłat z emisyjnością pojazdów oraz objęcie większej ilości km dróg obowiązkiem opłat. | W opisie reformy zapisano redukcję obciążeń kosztowych transportu kolejowego, natomiast pominięto bardzo potrzebną reformę opłat drogowych, która także mogłaby się przyczynić do zwiększenia udziału przewozów kolejowych. Planowana reforma opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej może przynieść efekty, ale samo uchylanie opłat nie wystarczy i na dłuższą metę jest niekorzystne. Do wyrównywania kosztów wykorzystania transportu drogowego i kolejowego potrzebna jest też kompleksowa reforma opłat drogowych, której nie przewidziano. |
|  | E2.1.1. Linie kolejowe | 208- 209 | Należy wprowadzić do KPO przejrzyste kryteria wyboru inwestycji, obejmujące m.in wymóg zapewnienia przez każdą z inwestycji trwałego ograniczenia wykluczenia transportowego oraz przewidzieć publiczną dostępność kompletnych informacji na temat przebiegu procedury wyboru oraz nadzór obywatelski. | Rzeczywisty wpływ planowanych inwestycji w kolejową infrastrukturę liniową na zwiększanie udziału transportu zbiorowego, szynowego, w transporcie osób i towarów, przekładającego się na ograniczanie emisji gazów cieplarnianych i innych zanieczyszczeń, będzie w dużym stopniu zależało od kryteriów wyboru inwestycji. Niepokoi fakt, iż wybór projektów ma przebiegać w trybie pozakonkursowym, uznaniowo. |
|  | E2.1.2. Pasażerski tabor kolejowy | 209 | Należy wyodrębnić pulę środków na zakup taboru na potrzeby regionalne i lokalne przez JST, w trybie konkursowym. . | W tym obszarze inwestycyjnym wskazano przede wszystkim zakupy taboru na poziom ponadregionalny, bez procedury konkursowej, z projektami wskazywanymi do finansowania indywidualnie (przez jedna firmę - PKP Intercity S.A.) Pominięto ogromne potrzeby w zakresie wymiany i zwiększania taboru, które na etapie wstępnych prac nad KPO były zgłaszane z poziomu samorządowego. |
|  | E2.2.1. Bezpieczeństwo transportu | 212 | Należy wykluczyć z zakresu wsparcia inwestycje przyczyniające się do ułatwienia ruchu samochodowego kosztem sprawności transportu publicznego autobusowego lub komfortu i bezpieczeństwa przemieszczania się pieszo - zatoki autobusowe, kładki - i zastąpić je inwestycjami w rozwiązania służące spowalnianiu ruchu samochodów, poprawie komfortu i bezpieczeństwa przemieszczania się pieszo i na rowerze.  Należy też zaznaczyć, iż przy budowie chodników i ścieżek rowerowych będą brane pod uwagę wytyczne dotyczące bezpiecznych odległości mijania się pieszych i rowerzystów (związanych z pandemią).  Ponadto należy przekierować część funduszy do wykorzystania w trybie konkursowym przez JST . | W opisie charakterystyki przedsięwzięć uwzględniono rozwiązania ułatwiające ruch samochodowy, a utrudniające realizację usług transportu zbiorowego, co do których są badania potwierdzające, iż nie zwiększają one bezpieczeństwa np. budowa zatok autobusowych (obecnie specjaliści zalecają zastąpienie ich anty-zatokami, utrudniającymi samochodom osobowym omijanie autobusu podczas postoju). Natomiast budowanie kładek (również przewidziane) jest oceniane przez ekspertów jako wykluczające – korzystniejsze jest wprowadzanie przejść dla pieszych na poziomie gruntu, a tylko z wyniesieniem przejścia do nad poziom ulicy do wysokości chodnika, dobraniem zmienionej, widocznie innej nawierzchni oraz zastosowaniem przewężeń i wysp azylu dających pieszym możliwość bezpiecznego odpoczynku na dłuższym przejściu. Założenia dla tych inwestycji są pod tym względem przestarzałe. Przewidziana budowa krótkich odcinków infrastruktury liniowej (70 km drogowych obejść miejscowości) niesie ze sobą znaczące ryzyko przeznaczenia środków na budowę dróg, nie będących nawet obwodnicami i nie pełniących funkcji wyprowadzania ruchu samochodowego z miast. Tego typu inwestycje nie powinny być objęte wsparciem w ramach KPO. Przewidziane inwestycje w budowę magazynów konserwatorskich nie mieszczą się we wskazanym podstawowym celu tego obszaru inwestycyjnego.  Wadą tego obszaru planowanych inwestycji jest też brak możliwości skorzystania ze środków na te cele przez samorządy, które również mają potrzeby w zakresie inwestycji zwiększających bezpieczeństwo drogowe na drogach lokalnych. |
|  |  | 200 | Należy wprowadzić promocję i zachęty dla aktywności pieszej i rowerowej w celu minimalizowania szkodliwych dla zdrowia emisji z transportu;  Należy zaproponować projekty w miastach mające na celu poprawę zdrowia (w tym psychicznego) i dobrobytu mieszkańców: zazielenianie miast, ochrona ekosystemów i terenów zielonych (utrudnianie tzw. “betonozy”), promocja aktywnej mobilności, budowa infrastruktury przyjaznej dla pieszych i rowerzystów, nie priorytezowanie ruchu samochodowego nad pieszym i rowerowym (wydzielanie części ulic dla ruchu rowerowego; poszerzanie chodników). | Emisje z transportu drogowego są jednym głównych źródeł zanieczyszczenia powietrza w Polsce, przyczyniając się do tysięcy przedwczesnych zgonów i stanów chorobowych rocznie. Tlenki azotu i ozon troposferyczny należą do głównych związków szkodliwych dla zdrowia publicznego. Przestrzeń zielona w miastach wpływa pozytywnie na stan zdrowia publicznego, począwszy od redukcji zjawiska miejskiej wyspy ciepła, po zapewnianie chłodu w dni upalne, które podwyższają ryzyko zdarzeń sercowo-naczyniowych i zgonów. Z kolei siedzący tryb życia i brak ruchu wpływa znacząco na rozwój tzw. chorób cywilizacyjnych, skutkujących problemami z metabolizmem, układem sercowo-naczyniowym, układem nerwowym i in. Zmiany w zakresie minimalizowania emisji z transportu, tworzenie Stref Czystego Transportu, promocja niskoemisyjnego transportu zbiorowego, pieszego i rowerowego oraz zazielenianie miast przełożą się bezpośrednio na poprawę zdrowia publicznego mieszkańców miast, zarówno w sferze fizycznej, jak i psychicznej - projektowanie miast przyjaznych mieszkańcom, wzmacniających więzi międzyludzkie, w tym sąsiedzkie, oraz zachęcających do aktywności fizycznej w dobrych warunkach środowiskowych powinno być priorytetem dla włodarzy miast. Przyczyni się to także do zmniejszenia zewnętrznych kosztów zdrowotnych oraz kosztów funkcjonowania służby zdrowia. |
|  | 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 | 206 | 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 uwarunkowań w miastach 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 na rynku handlu internetowego oraz konsolidację rynku logistycznego, które wytwarzają 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 (dostawy na 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 systemu 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 inwestycje 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 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 na zakup 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 - 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. | W kontekście wyzwań, jakie przyniosła pandemia COVID-19 konieczne 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 użytkowanych paliw 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 POIIŚ 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 podstawie ryczałtowej wartości 715 tys. euro X 190 pojazdów. |
|  | Komponent E „Zielona, inteligentna mobilność”  1. Opis Komponentu  Podsumowanie komponentu „Zielona, inteligentna mobilność” | 197 | Dodanie komponentu E1.1.3 „Wsparcie rozwoju infrastruktury rowerowej” | 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 to 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). 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.  Trzeba przy tym zaznaczyć, 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. nierekreacyjnej 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. |
|  | Komponent E „Zielona, inteligentna mobilność”  2. Główne Wyzwania i Cele, a. Cele, Cele Szczegółowe E1 | 197-200 | 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. | 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, że 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 podwyższego 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. |
|  | Komponent E „Zielona, inteligentna mobilność”  3. Opis Reform i Inwestycji | 201 | 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  Zwiększenie udziału rowerów transportowych w ruchu logistycznym w obszarach o szczególnym zagęszczeniu ruchu | 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. |
|  | Komponent E „Zielona, inteligentna mobilność”  3. Opis Reform i Inwestycji, opis reform a. Reformy, Reforma E1.1. Wzrost wykorzystania transportu przyjaznego dla środowiska | 202-203 | 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 w 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 miast 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 na dystansie tzw. ostatniej mili. | 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. |
|  | Komponent E „Zielona, inteligentna mobilność”  3. Opis Reform i Inwestycji, opis reform a. Reformy, Reforma E1.1. Wzrost wykorzystania transportu przyjaznego dla środowiska | 202 | 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. | 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. |
|  | Komponent E „Zielona, inteligentna mobilność”  3. Opis Reform i Inwestycji, opis reform a. Reformy, Reforma E1.1. Wzrost wykorzystania transportu przyjaznego dla środowiska | 203 | 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 będzie to 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. | 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 pasa 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 konieczne 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. |
|  | Komponent E „Zielona, inteligentna mobilność”  6. Zielony wymiar komponentu | 216 | 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 poprzez 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. | 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. |
|  | Komponent E „Zielona, inteligentna mobilność”  Tabela 1a i 1b. Wpływ na transformację ekologiczną i cyfrową | 218 | 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%. | 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 konieczne 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. |
|  | Komponent E „Zielona, inteligentna mobilność”  9. Kamienie milowe, wskaźniki, harmonogram realizacji | 219 | 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 | 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 konieczne 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. |
|  | Komponent E „Zielona, inteligentna mobilność”  9. Kamienie milowe, wskaźniki, harmonogram realizacji | 219,220 | 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. | 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 konieczne 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. |
|  | E | 197-221 | KPO musi jednoznacznie wykluczać wsparcie dla rozwoju transportu śródlądowego jako szkodliwego środowiskowo (“do no significant harm”). | Pod względem emisji gazów cieplarnianych, żegluga towarowa wprawdzie jest korzystniejsza od transportu samochodowego, natomiast przegrywa ze współczesną koleją, której efektywność energetyczna znacznie wzrosła, np. w USA w ostatnich latach dwukrotnie. Najnowsze dane Europejskiej Agencji Środowiska pokazują, że w transporcie towarowym kolej emituje trzykrotnie mniej CO2od żeglugi (odpowiednio: 15,6 i 50,6 gCO2/tkm), a w transporcie pasażerskim, różnica ta jest ośmiokrotna.  Konsekwencją wdrożenia programu rozwoju śródlądowych dróg wód w Polsce będzie zniszczenie ponad 1000 km swobodnie płynących rzek, o zmiennych przepływach, zróżnicowanej szerokości, głębokości, strukturze koryta, linii brzegowej, z meandrami (górna Odra, Bug) i dynamicznym układem wysp w nurcie (Wisła, Bug) oraz łącznością koryta z przyległymi terenami zalewowymi. Aby uzyskać zakładane parametry dróg wodnych V klasy (Odra) i co najmniej IV klasy (pozostałe), rzeki, które latem mają kilkadziesiąt centymetrów głębokości, a podczas dużych wezbrań – kilka metrów, zostaną zamienione w kanały o stałej głębokości co najmniej 2,8 m. Koryta zostaną w kilkuset miejscach przekopane na nowo dla zapewnienia odpowiednio łagodnych łuków na zakrętach (promień łuku wymagany dla klas IV i Va: 650 m, dla kl. Vb: 800 m). Z uwagi na zbyt niskie i nieregularne przepływy, uzyskanie głębokości tranzytowej na środkowej Odrze, środkowej i dolnej Wiśle oraz Bugu, wiąże się z budową kilkudziesięciu stopni wodnych, które zmienią każdą z tych rzek w kaskadę silnie zeutrofizowanych zbiorników wodnych. W praktyce, kaskadyzacja oznacza całkowitą likwidację ciągłości ekosystemu rzecznego. Ponadto, konieczne będzie zbudowanie obwałowań i budowli regulacyjnych zapewniających odpowiednią szerokość szlaku żeglownego (40 m dla IV klasy i 50 m dla V), w konsekwencji odcinających doliny od koryt i likwidujących pojemność retencyjną dolin rzecznych.  Stabilizacja poziomu wody i likwidacja niskich stanów wód w korytach rzek związana z „przystosowaniem” ich do żeglugi, ograniczenie zasięgu i głębokości wylewów, a także trwałe zaburzenia poziomu wód gruntowych terenów przyległych zagrożą realizacji celów środowiskowych określonych w Ramowej Dyrektywie Wodnej.  Więcej: http://www.ratujmyrzeki.pl/dysk\_KRR/dokumenty/Stanowisko\_KRR\_Budowa\_drog\_wodnych.pdf |