Lp.	Podmiot zgłaszający uwagę	Województwo	Część KPO	Str.	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Stanowisko
1.	Osoba prywatna	dolnośląskie	Komponent E	197-221	Postulat wsparcia budowy nowej infrastruktury tramwajowej i trolejbusowych, a także nowego taboru tramwajowego i trolejbusowego	Tramwaje oraz trolejbusy to bez wątpienia elementy „zielonej, inteligentnej mobilności" w miastach. To ekologiczne środki transportu, których wprowadzenie pozwala na zmniejszenie udziału komunikacji indywidualnej (użytkującej obecnie przede wszystkim pojazdy spalinowe) w miastach. Budowa nowej infrastruktury (odcinki linii, ale także zajezdnie, stacje zasilające itd.) umożliwi: - obniżenie emisji gazów cieplarnianych emitowanych obecnie przez komunikację indywidualną lub autobusy napędzane ON - zmniejszenie liczby pojazdów na ulicach miast (mniejsze korki) - wspieranie zrównoważonej urbanizacji - polepszenie jakości powietrza w miastach - polepszenie mobilności mieszkańców miast poprzez skrócenie czasu przejazdu środkami komunikacji zbiorowej Jest to zgodne z reformą E1.1 Wzrost wykorzystania transportu przyjaznego dla środowiska inwestycje E1.1.1.Wsparcie przemysłu dla gospodarki niskoemisyjnej E1.1.2.Zeroemisyjny transport zbiorowy	**Uwaga uwzględniona.** Tabor szynowy (tramwaje) został dopisany do Komponentu E. Wsparcie będzie możliwe z części pożyczkowej.
2.	Rowerowy Białystok	podlaskie	Komponent E	0	Proszę o uwzględnienie transportu rowerowego, najlepiej na szczycie priorytetów, a na pewno ponad projektami okołosamochodowymi.	Nie rozumiem, dlaczego pominięto w dokumencie transport rowerowy. Trudno o bardziej "zielony" i inteligentny środek transportu niż taki, który nic nie kosztuje, niczego nie emituje, obniża wydatki na ochronę zdrowia, może być użytkowany przez niemal każdego, nie zabija i nie zajmuje miejsca.	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
3.	Kolej Gór Izerskich - stowarzyszenie	dolnośląskie	Komponent E	209	Inwestycje powinny być realizowane nie tylko przez PKP PLK S.A. ale również przez podmioty ujęte w Krajowym Programie Utrzymaniowym -„Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku" tj. czterej zarządcy infrastruktury kolejowej (wskazani w decyzji wykonawczej Komisji Europejskiej z 6 lipca 2016 r. w sprawie strategicznego znaczenia	Pozostali zarządcy uwzględnieni w Krajowym Programie Utrzymaniowym do 2023 w swoich zasobach posiadają linie kolejowe, które z pkt widzenia danego regionu mają istotne znaczenie dla prowadzenia komunikacji pasażerskiej. Bardzo często są to linie o słabym stanie technicznym wymagające kompleksowej modernizacji.	**Wyjaśnienie** Zapisy w komponencie „E" KPO wskazują na możliwość finansowania modernizacji regionalnych linii kolejowych. Kwota na linie kolejowe została zwiększona.

					infrastruktury kolejowej. Środki powinny być procentowo podzielone w zależności od długości linii posiadanych w zarządzaniu. Uwzględnienie zarządców linii kolejowych wskazanych w decyzji wykonawczej Komisji Europejskiej z 6 lipca 2016 r. w sprawie strategicznego znaczenia infrastruktury kolejowej ujętych w Krajowym Programie Utrzymaniowym - „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku" tj. 1. PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. 2. Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu, 3. „Euroterminal Sławków" Sp. z o.o. 4. Cargotor Sp. z o.o. jako podmioty mogące realizować inwestycje na zarządzanych przez siebie liniach kolejowych. Podział środków powinien być podzielony procentowo w zależności od posiadanych w swoich zasobach linii kolejowych.	Możliwość realizacji inwestycji poprzez dostęp do środków infrastrukturalnych w Krajowym Programie Odbudowy pozwoli przez w/w podmioty na modernizację zarządzanej i będącej w zasobach tych podmiotów infrastruktury kolejowej na sieci transportu kolejowego oraz utrzymanie i poprawę jakości (optymalizację) wykorzystania istniejącej infrastruktury kolejowej. Planowane inwestycje kolejowe zmniejszą istniejący na terytorium kraju stopień wykluczenia komunikacyjnego, doprowadzą do promocji zbiorowego transportu kolejowego co w efekcie zwiększy poziom udziału transportu kolejowego w transporcie osobowym jak i towarowym w skali kraju (i regionów)	
4.	Kolej Gór Izerskich - stowarzyszenie	dolnośląskie	Komponent E	209	Zmiana dotyczy zapisu: "Inwestycje będą realizowane przez PKP PLK S.A. " - należy również uwzględnić zarządców/właścicieli linii kolejowych wskazanych w decyzji wykonawczej Komisji Europejskiej z 6 lipca 2016 r. w sprawie strategicznego znaczenia infrastruktury kolejowej ujętych w Krajowym Programie Utrzymaniowym - „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku"przyjętym 16 stycznia 2018 r. uchwałą nr 7/2018 przez Radę Ministrów z nowelizacją z 5 stycznia 2021. Uwzględnienie zarządców/właścicieli linii kolejowych wskazanych w decyzji wykonawczej Komisji Europejskiej z 6 lipca 2016 r. w sprawie strategicznego znaczenia infrastruktury kolejowej ujętych w Krajowym Programie Utrzymaniowym - „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku"przyjętym 16 stycznia 2018 r. uchwałą nr 7/2018 przez Radę Ministrów z nowelizacją z 5 stycznia 2021 tj. 1. PKP PLK S.A 2. PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. 3. Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu, 4. „Euroterminal Sławków" Sp. z o.o. 5. Cargotor Sp. z o.o. jako podmioty mogące realizować inwestycje w ramach KPO na zarządzanych przez siebie liniach kolejowych. Podział środków powinien być przydzielony procentowo w zależności od posiadanych w swoich zasobach km linii kolejowych.	Dostęp do środków infrastrukturalnych w Krajowym Programie Odbudowy przez w/w podmioty pozwoli na modernizację zarządzanej i będącej w zasobach tych podmiotów infrastruktury kolejowej na sieci transportu kolejowego. Uwzględnienie zarządców/właścicieli linii kolejowych wskazanych w decyzji wykonawczej Komisji Europejskiej z 6 lipca 2016 r. w sprawie strategicznego znaczenia infrastruktury kolejowej ujętych w Krajowym Programie Utrzymaniowym - „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku"przyjętym 16 stycznia 2018 r. uchwałą nr 7/2018 przez Radę Ministrów z nowelizacją z 5 stycznia 2021 tj. 1. PKP PLK S.A 2. PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. 3. Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu, 4. „Euroterminal Sławków" Sp. z o.o. 5. Cargotor Sp. z o.o. jako podmioty mogące realizować inwestycje w ramach KPO na zarządzanych przez siebie liniach kolejowych. Podział środków powinien być przydzielony procentowo w zależności od posiadanych w swoich zasobach km linii kolejowych. Możliwość realizacji inwestycji poprzez dostęp do środków infrastrukturalnych w Krajowym Programie Odbudowy pozwoli	**Wyjaśnienie** Zapisy w komponencie „E" KPO wskazują na możliwość finansowania modernizacji regionalnych linii kolejowych. Kwota na linie kolejowe została zwiększona.

						przez w/w podmioty na modernizację zarządzanej i będącej w zasobach tych podmiotów infrastruktury kolejowej na sieci transportu kolejowego oraz utrzymanie i poprawę jakości (optymalizację) wykorzystania istniejącej infrastruktury kolejowej. Planowane inwestycje kolejowe zmniejszą istniejący na terytorium kraju/regionu stopień wykluczenia komunikacyjnego oraz doprowadzą do promocji zbiorowego transportu kolejowego co w efekcie zwiększy poziom udziału transportu kolejowego w transporcie osobowym jak i towarowym w skali danego regionu jak i kraju.	
5.	Osoba prywatna	łódzkie	Komponent E	205	brak wsparcia do budowy/rozbudowy sieci tramwajowych i metra oraz niezbędnego taboru. Budowy dróg rowerowych, węzłów przesiadkowych, infrastruktury uspokojenia ruchu, parkingów P&R.	sa to niezbędne elementy wpływające na poprawę jakości powietrza w dużych miastach, transport szynowy jest najbardziej ekologicznym środkiem transportu w dużych miastach	**Uwaga uwzględniona.** Tabor szynowy (tramwaje) został dopisany do Komponentu E. Wsparcie będzie możliwe z części pożyczkowej. Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
6.	Osoba prywatna	lubuskie	Komponent E	1	Nie ma słowa o wsparciu budowy linii tramwajowych. To wielki błąd. Nie pisze się o zakupie tramwajów, budowie i modernizacji sieci tramwajowych, drogach dla rowerów, parkingów P&R, węzłach przesiadkowych.	Inwestycje w sieć tramwajową są drogie ciężko jest samorządom je udźwignąć bez wsparcia w postaci dofinansowania z UE. Jednocześnie przynoszą one bardzo pozytywne rezultaty w ograniczaniu smogu, korków w mieście, są dużo bardziej efektywne pod względem zużycia surowców niż transport indywidualny. Pozostałe formy mobilności o których wspominam są ważne z tych samych względów (choć nieco tańsze).	**Uwaga uwzględniona.** Tabor szynowy (tramwaje) został dopisany do Komponentu E. Wsparcie będzie możliwe z części pożyczkowej. Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu

							(Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
7.	Urząd Gminy Czernikowo	Kujawsko-pomorskie	Komponent E	18	wsparcie w łącznej wysokości 2 687 mln euro zielonej transformacji sektora kolejowego (w ramach zwiększenia konkurencyjności sektora kolejowego), co obejmuje modernizację wybranych linii kolejowych (łącznie 530 km) w ramach Krajowego Programu Kolejowego - propozycja zamiany na "w szczególności w ramach Krajowego Programu Kolejowego"	Zamknięcie katalogu na zadania kolejowe nieuwzględnione w Krajowym Programie Kolejowym może zamrozić realizację niektórych inwestycji na długie lata bez względu na ich późniejszą priorytetyzację w okresie obowiązywania KPO. Wnoszę o zaakcentowanie w dokumencie w obrębie inwestycji E.2.1.2 możliwości realizacji inwestycji polegającej na przebudowie i modernizacji linii kolejowej nr 27 na odcinku Lipno-Toruń Wschodni - zadaniu od lat podnoszonemu oddolnie przez społeczeństwo wschodniej części województwa kujawsko-pomorskiego ze względu na istotność także w relacji ponadregionalnej (Toruń-Warszawa)	**Wyjaśnienie** Zapisy w komponencie „E" KPO wskazują na możliwość finansowania modernizacji regionalnych linii kolejowych. Kwota na linie kolejowe została zwiększona.
8.	Osoba prywatna	łódzkie	Komponent E	208	Przyspieszenie prac związanych z budową Kolei Dużych Prędkości i wykorzystanie do tego celu węzła Łódź Fabryczna. Przyspieszenie prac nad budową pod Łodzią tunelu dedykowanego KDP i wykorzystanie do tego celu już obecnych w Łodzi tarcz TBM, które zminimalizowałyby koszt takiej inwestycji.	Skrócenie czasu podróży międzymiastowych, zwiększenie ilości połączeń kolejowych krajowych i międzynarodowych w Łodzi.	**Wyjaśnienie** Wybór konkretnych linii kolejowych do wsparcia będzie zależał głównie od stopnia przygotowania inwestycji oraz priorytetów określanych przez Ministra Infrastruktury.
9.	Stowarzyszenie Mieszkańców Gminy Mirsk - ODNOWA	dolnośląskie	Komponent E	209	Zmiana dotyczy zapisu: "Inwestycje będą realizowane przez PKP PLK S.A. " - należy również uwzględnić zarządców/właścicieli linii kolejowych wskazanych w decyzji wykonawczej Komisji Europejskiej z 6 lipca 2016 r. w sprawie strategicznego znaczenia infrastruktury kolejowej ujętych w Krajowym Programie Utrzymaniowym - „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku" przyjętym 16 stycznia 2018 r. uchwałą nr 7/2018 przez Radę Ministrów z nowelizacją z 5 stycznia 2021.	Uzasadnienie: Dostęp do środków infrastrukturalnych w Krajowym Programie Odbudowy przez w/w podmioty pozwoli na modernizację zarządzanej i będącej w zasobach tych podmiotów infrastruktury kolejowej na sieci transportu kolejowego. Uwzględnienie zarządców/właścicieli linii kolejowych wskazanych w decyzji wykonawczej Komisji Europejskiej z 6 lipca 2016 r. w sprawie strategicznego znaczenia infrastruktury kolejowej ujętych w Krajowym Programie Utrzymaniowym - „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku" przyjętym 16 stycznia 2018 r. uchwałą nr 7/2018 przez Radę Ministrów z nowelizacją z 5 stycznia 2021 tj. 1. PKP PLK S.A 2. PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp.	**Wyjaśnienie** Zapisy w komponencie „E" KPO wskazują na możliwość finansowania modernizacji regionalnych linii kolejowych. Kwota na linie kolejowe została zwiększona.

						z o.o 3. Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu, 4. „Euroterminal Sławków" Sp. z o.o. 5. Cargotor Sp. z o.o. jako podmioty mogące realizować inwestycje w ramach KPO na zarządzanych przez siebie liniach kolejowych. Podział środków powinien być przydzielony procentowo w zależności od posiadanych w swoich zasobach km linii kolejowych.	
10.	Osoba prywatna	mazowieckie	Komponent E	205	brak uwzględnienia elektrycznego transportu szynowego	Elektryczny transport szynowy jest najbardziej przyjazną środowisku formą transportu, a polskie sieci tramwajowe i szybkiej kolei potrzebują modernizacji	**Uwaga uwzględniona.** Tabor szynowy (tramwaje) został dopisany do Komponentu E. Wsparcie będzie możliwe z części pożyczkowej.
11.	Rada Miejska w Olecku	Warmińsko-mazurskie	Komponent E		poparcie dla starań Zarządu Województwa Warmińsko-Mazurskiego o uwzględnienie w Krajowym Planie Odbudowy projektu pn.: "Kompleksowa budowa sieci dróg rowerowych w województwie warmińsko-mazurskim",	Warmia i Mazury są popularnym celem turystycznym, słynącym z doskonałej i urozmaiconej przyrody, zabytków oraz ciekawych tras pieszych i rowerowych. Są cenioną destynacją dla osób szukających wytchnienia od wielkomiejskiego zgiełku. Wysiłki skupione do tej pory na rozwoju bezpiecznych dróg rowerowych - duktów leśnych, dróg polnych, dróg szutrowych wijących się wokół Wielkich Jezior Mazurskich, przynoszą olbrzymie korzyści w postaci wzrostu zainteresowania sportami rowerowymi, rozwojem sezonowej turystyki rodzinnej. Sieć tego typu szlaków rowerowych wychodzi naprzeciw oczekiwaniom osób preferującym zdrowy, ekologiczny i aktywny tryb tycia. W powiązaniu infrastruktury rowerowej z nietuzinkowym otoczeniem przyrodniczym, zdecydowanie należy mówić o jej dużej wartości i wadze, stanowiącej ewidentny atut Polski północno-wschodniej. Doceniając istniejące szlaki rowerowe, celowym jest scalenie ich w jedną spójną sieć rozciągniętą po regionie. Tak przygotowana infrastruktura rowerowa będzie wyróżnikiem Warmii i Mazur. Stanie się nieoceniona dla rodzinnych wakacji, weekendów i aktywnego wypoczynku. Spójny system dróg rowerowych podniesie atrakcyjność oraz dostępność Warmii i Mazur dla turystów oraz mieszkańców.	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic

12.	Centralna Komisja Prakseologii	mazowieckie	Komponent E	wszystkie	Szanowni Państwo! 1. Stawiam tezę, że elektromobilność w sensie masowej produkcji polskich, elektrycznych samochodów osobowych to czysta DYWERSJA ! ! ! Są to auta niepraktyczne i droższe pod każdym względem. 2. Koncerny samochodowe zarabiają w większej mierze na sprzedaży części zamiennych, a tych jak wiadomo w samochodach elektrycznych wiele nie ma. Przez kilka pierwszych lat produkcji drobne części będą sprzedawane w znikomych ilościach, czyli z definicji produkcja samochodów elektrycznych jest deficytowa. 3. Urzędnicy zza biurka lub profesorowie z zakładów badawczo-rozwojowych wymyślili, że np. będzie się sprzedawać 100 000 polskich aut elektrycznych rocznie ? WOLNE ŻARTY ! ! ! 4. W czasie zabawy z polskimi samochodami elektrycznymi zachodnie koncerny sprzedadzą kolejne 2 mln aut tradycyjnych i hybrydowych. 1. Przestańcie tworzyć biurokratyczne dokumenty o niczym metodą kopiuj - wklej z poprzednich opracowań.	1. Ma być produkowany polski samochód typu mini VAN, ale w proporcjach 90 % napęd tradycyjny i hybryda oraz 10% samochód elektryczny. 2. Ma być rozwijany przemysł precyzyjny do produkcji samochodów tradycyjnych, bo będzie na nie zapotrzebowanie przez następne 25 lat. 3. Ma być na masową skalę wdrażane zasilanie CNG samochodów osobowych i ciężarowych, bo głównie transport komercyjny zanieczyszcza powietrze. 4. Ma być CNG, bo wydłuża żywotność silników - mniej śmieci do utylizacji. 5. Ma być CNG tak, by ludzie w warsztatach samochodowych mieli pracę przy montażu i utrzymaniu instalacji, szczególnie na prowincji. 6. Ma być CNG, bo pozwala równomiernie rozwijać infrastrukturę na terenie całego kraju, a sprężarki gazu ziemnego można szybko umieścić w każdym miejscu. Jak mi jest przykro, że nie ma kompetentnych ludzi do rozwoju polskiego przemysłu i organizacji produkcji.	**Uwaga nieuwzględniona.** Celem Inwestycji w zakresie wsparcia gospodarki zeroemisyjnej będzie wsparcie projektów dotyczących transportu lub energii, służących rozwojowi i upowszechnianiu technologii oraz skutkujących poprawą jakości środowiska naturalnego. Działania również będą służyć zwiększeniu potencjału wybranych sektorów do tworzenia rozwiązań produktowych wykorzystujących zeroemisyjne paliwa oraz do produkcji zeroemisyjnych paliw. Nie jest przewidziane wsparcie rozwoju CNG.
13.	duisport agency Polska Sp. z o.o.	mazowieckie	Komponent E	210	Wnioskujemy o dodanie do istniejącego zapisu w sekcji E2.1.3. Projekty intermodalne, Charakterystyka (Nature, type, size of investment), pierwszy akapit, drugie zdanie po słowie "przeładunku" następującej sentencji: "oraz zakup taboru kolejowego (wagonów intermodalnych) służących do transportu intermodalnego"	Dotychczas wszystkie konkursy intermodalne odbywały się z możliwością aplikowania o tabor co wynika z prostej logiki, że budowanie infrastruktury bez jednoczesnego wsparcia zakupów taboru uniemożliwiają rozwój transportu intermodalnego i konkurowanie kolejowego transportu z drogowym. Ponadto ze statystyk z ostatnich konkursów intermodalnych w Polsce wynika, że środki przeznaczone na same terminale nie wyczerpią wskazanej alokacji w KPO. Przy założeniu wykorzystania wskazanego rozporządzenia pomocowego dofinansowanie wyniesie 50% środków kwalifikowanych. Czyli obecnie jest w dotacji około 600 mln złotych, co daje około 1,2 mld złotych nakładów inwestycyjnych. Skrajnie nieprawdopodobne jest, że w Polsce do końca roku powstaną projekty z niezbędną dokumentacją projektową, które będą zdolne zaabsorbować tą kwotę. Wniosek jest taki, że jeśli katalog rzeczowy nie zostanie rozszerzony o projekty zakupu taboru do transportu intermodalnego alokacja nie	**Uwaga uwzględniona** Dodane zostały zapisy o wsparciu dla taboru intermodalnego

						zostanie wykorzystana, a rzeczona forma transportu będzie przegrywać z transportem drogowym.	
14.	Osoba prywatna	Dolnośląskie	Komponent E	197-220	Brak wspomnienia o transporcie tramwajowym / szynowym, jako elektrycznym, ekologicznym, efektywnym i sprawnym. Brak zawarcia informacji o potrzebie zmiany prawa, poprzez określenie przepisów, które obecnie nie istnieją i blokują rozwiązania infrastrukturalne i rozwój gospodarczy. Przykład: - budowa poziomych skrzyżowań linii kolejowych z tramwajowymi, obecny brak przepisów prawnych blokuje najgłośniejszą budowę we Wrocławiu - linii tramwajowej na Jagodno.	rak potrzebnej wzmianki, kiedy powszechnie wiadomo, że elektryczny transport zbiorowy (tramwajowy) jest potrzebny, a sprawny i dostępny pozwoli na zdecydowanie się obywateli (samodzielnie) do wyboru komunikacji miejskiej jako alternatywy dla podróży ulicami zakorkowanymi przez ruch spalinowy. Twórca planu nie wspomina (lub nie chce wspomnieć) o konkretnych rozwiązaniach, które mogą niskim kosztem jak np. stworzenie ustawy, odblokować rozwój gospodarczy w wielu miejscach w Polsce.	**Uwaga uwzględniona.** Tabor szynowy (tramwaje) został dopisany do Komponentu E. Wsparcie będzie możliwe z części pożyczkowej
15.	Polski Klub Ekologiczny Okręg Pomorski	pomorskie	Komponent E	203	Zapis o strefach czystego transportu w miastach w końcowej części uzupełnić o zapis : ...."hybrydowe"	Pojazd hybrydowy jest częściowo pojazdem elektrycznym , być może pod względem emisji korzystniejszym niż ten z napędem gazowym .	**Uwaga nieuwzględniona.** Zapisy KPO nie determinują konkretnych zapisów znowelizowanych ustaw. Obecny zapis jest założeniem, który na etapie dalszych prac legislacyjnych może ulec zmianie.
16.	Stowarzyszenie Akcja Miasto	dolnośląskie	Komponent E	209	Brak wsparcia dla linii kolejowych będących w gestii innych podmiotów niż PKP PLK np. jednostki samorządu terytorialnego. Należy umożliwić uzyskanie wsparcia przez zarządców innych niż PKP PLK. Brak wsparcia dla przewoźników regionalnych, mimo że w 2019 roku przewieźli około 85% pasażerów w kraju, a obsługują połączenia deficytowe. Należy umożliwić uzyskanie wsparcia dla przewoźników innych niż PKP Intercity.	PKP PLK nie jest jedynym zarządcą linii kolejowych na terenie Polski. PKP Intercity nie jest jedynym przewoźnikiem kolejowym na terenie Polski.	**Wyjaśnienie** Zapisy w komponencie „E" KPO wskazują na możliwość finansowania modernizacji regionalnych linii kolejowych. Kwota na linie kolejowe została zwiększona kilkukrotnie. W KPO znalazły się czytelne zapisy o możliwości zakupu taboru pasażerskiego dla przewozów regionalnych, wraz z przypisaniem kreślonej kwoty. Wsparcie zakupu taboru będzie możliwe zarówno z części dotacyjnej, jak i pożyczkowej. Całkowita kwota na zakup taboru zostanie zwiększona czterokrotnie.
17.	KD	dolnośląskie	Komponent E	209	Brak wsparcia dla linii kolejowych będących w gestii innych podmiotów niż PLK np. Jednostki Samorządu Terytorialnego. Brak wsparcia dla przewoźników regionalnych, mimo że w 2019 przewieźli około 85%	Brak wsparcia dla linii kolejowych będących w gestii innych podmiotów niż PLK np. Jednostki Samorządu Terytorialnego. Brak wsparcia dla przewoźników regionalnych,	**Wyjaśnienie** Zapisy w komponencie „E" KPO wskazują na możliwość finansowania modernizacji

					pasażerów w kraju, a obsługują połączenia deficytowe. Brak wsparcia dla linii kolejowych będących w gestii innych podmiotów niż PLK np. Jednostki Samorządu Terytorialnego. Brak wsparcia dla przewoźników regionalnych, mimo że w 2019 przewieźli około 85% pasażerów w kraju, a obsługują połączenia deficytowe.	mimo że w 2019 przewieźli około 85% pasażerów w kraju, a obsługują połączenia deficytowe.	regionalnych linii kolejowych. Kwota na linie kolejowe została zwiększona kilkukrotnie. W KPO znalazły się czytelne zapisy o możliwości zakupu taboru pasażerskiego dla przewozów regionalnych, wraz z przypisaniem określonej kwoty. Wsparcie zakupu taboru będzie możliwe zarówno z części dotacyjnej, jak i pożyczkowej. Całkowita kwota na zakup taboru zostanie zwiększona czterokrotnie.
18.	Osoba prywatna	dolnośląskie	Komponent E	209	Nieuwzględnianie przewoźników regionalnych,takich jak koleje wielkopolskie ,czy dolnośląskie w programie jest celowym działaniem na szkodę społeczeństwa. ***** ***	Mobilność to nie tylko połączenia między metropoliami dla ludzi pracujących, to głównie lokalne połączenia dla osób wykluczonych komunikacyjnie. ***** *** * **********	**Uwaga uwzględniona** W KPO znalazły się czytelne zapisy o możliwości zakupu taboru pasażerskiego dla przewozów regionalnych, wraz z przypisaniem określonej kwoty. Wsparcie zakupu taboru będzie możliwe zarówno z części dotacyjnej, jak i pożyczkowej. Całkowita kwota na zakup taboru została zwiększona czterokrotnie.
19.	Osoba prywatna	dolnośląskie	Komponent E	209	Brak wsparcia dla linii kolejowych będących w gestii innych podmiotów niż PLK np. Jednostki Samorządu Terytorialnego.	Brak wsparcia dla przewoźników regionalnych, mimo, że w 2019 przewieźli koło 85% pasażerów w kraju a obsługują połączenia deficytowe.	**Uwaga uwzględniona** W KPO znalazły się czytelne zapisy o możliwości zakupu taboru pasażerskiego dla przewozów regionalnych, wraz z przypisaniem określonej kwoty. Wsparcie zakupu taboru będzie możliwe zarówno z części dotacyjnej, jak i pożyczkowej. Całkowita kwota na zakup taboru została zwiększona czterokrotnie.
20.	Akcja Miasto	dolnośląskie	Komponent E	209	Brak wsparcia dla linii kolejowych będących w gestii innych podmiotów niż PLK np. Jednostki Samorządu Terytorialnego.	Brak wsparcia dla przewoźników regionalnych, mimo, że w 2019 przewieźli koło 85% pasażerów w kraju a obsługują połączenia deficytowe.	**Uwaga uwzględniona** W KPO znalazły się czytelne zapisy o możliwości zakupu taboru pasażerskiego dla przewozów regionalnych, wraz z przypisaniem określonej kwoty. Wsparcie

							zakupu taboru będzie możliwe zarówno z części dotacyjnej, jak i pożyczkowej. Całkowita kwota na zakup taboru została zwiększona czterokrotnie.
21.	Zaniepokojony Obywatel	dolnośląskie	Komponent E	209	Brak wsparcia dla linii kolejowych będących w gestii innych podmiotów niż PKP PLK np. jednostki samorządu terytorialnego. Brak wsparcia dla przewoźników regionalnych, mimo że w 2019 roku przewieźli około 85% pasażerów w kraju, a obsługują połączenia deficytowe.	Brak wsparcia dla linii kolejowych będących w gestii innych podmiotów niż PKP PLK np. jednostki samorządu terytorialnego.	**Wyjaśnienie** Zapisy w komponencie „E" KPO wskazują na możliwość finansowania modernizacji regionalnych linii kolejowych. Kwota na linie kolejowe została zwiększona.
22.	-	mazowieckie	Komponent E	205-206	Brak wsparcia zeroemisyjnego transportu rowerowego i tramwajowego. Środki powinny zostać przeznaczone przede wszystkim na komunikację zeroemisyjną zbiorową preferując transport szynowy i transport rowerowy.	Powinny zostać wydzielone środki na budowę bezpiecznych dróg rowerowych które są podstawą zeroemisyjnego transportu i zrównoważonej mobilności. To najtańszy możliwy środek transportu, wielu ludzi chętnie by codziennie dojeżdżało rowerem ale ze względów bezpieczeństwa nie może - chodzi przede wszystkim o drogi krajowe i wojewódzkie oraz część powiatowych oraz ich budowa w miejscach odseparowanych od ruchu i nie rzadko będąc najkrótszą trasą do pokonania np. na walach przeciwpowodziowych rzek przyczyniając się do rozwoju turystyki Polski i zdrowia mieszkańców. Brakuje też dodatkowych środków na rozbudowę sieci tramwajowych w miastach - zalety tego typu transportu zbiorowego są oczywiste. W miastach takich jak np. Warszawa większość mieszkańców korzysta z transportu publicznego oraz coraz więcej z roku na rok rowerowego wraz z rozwojem infrastruktury rowerowej. Na całym świecie widać, że tam gdzie sprawnie funkcjonuje komunikacja publiczna (szczególnie szynowa jak kolej, metro i tramwaj) oraz spójna i bezpieczna infrastruktura rowerowa to najwięcej obywateli rezygnuje z codziennych dojazdów własnym samochodem które jeszcze wiele lat będą przede wszystkim z silnikami spalinowymi.	**Uwaga uwzględniona.** Tabor szynowy (tramwaje) został dopisany do Komponentu E. Wsparcie będzie możliwe z części pożyczkowej. Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
23.	-	dolnośląskie	Komponent E	Kolej dojazdowa	Brak wsparcia dla linii kolejowych będących w gestii innych podmiotów niż PLK np. Jednostki Samorządu Terytorialnego. (Koleje Dolnośląskie)	Brak wsparcia dla przewoźników regionalnych, mimo, że w 2019 przewieźli koło 85% pasażerów w kraju a obsługują połączenia deficytowe.	**Wyjaśnienie** Zapisy w komponencie „E" KPO wskazują na możliwość finansowania modernizacji

							regionalnych linii kolejowych. Kwota na linie kolejowe została zwiększona.
24.	Miejski Zarząd Dróg i Transportu w Częstochowie	śląskie	Komponent E	202-205	E.1.1. Reforma : Wzrost wykorzystania transportu przyjaznego dla środowiska Uwagi: W ramach reform nie przewidziano środków eliminujących bariery dla integracji taryfowej w transporcie publicznym. Takie działania miałyby pozytywny wydźwięk na integrację multimodalną. Reforma powinna uwzględniać kompatybilność w działaniach z zakresu planistyki, Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. E1.1.1. Inwestycje w samochody elektryczne (..) Uwagi: Wskazane jest przeanalizowanie możliwości wprowadzenia finansowej pomocy czy też zmian w zakresie np. ulg z tytułu podatku lub innych ulg dla posiadaczy pojazdów zeroemisyjnych (publicznych czy prywatnych). Ogólne uwagi w zakresie Komponentu E - zrównoważonej mobilności: Wyspecyfikować konkretne działania , które będą sprzyjały rozwojowi ruchu rowerowego i pieszego jako części mieszanej mobilności.	1. Integracja taryf/biletów zdecydowanie zwiększyłaby dostępność publicznych środków transportu i nie tylko. 2. Rozwój elektromobilności (czy w sektorze prywatnym czy publicznym - samochody osobowe, dostawcze) nie jest wystarczający na dzień dzisiejszy. Zdecydowaną zachętą dla rozwoju zwłaszcza indywidualnej mobilności elektrycznej byłaby pomoc w postaci dofinansowania lub ulg podatkowych za wzorem rozwiązań wprowadzanych w państwach skandynawskich. Polska ma bardzo dobre założenia co do rozwoju elektromobilności (patrz: ustawa), niestety jednak brakuje rzeczywistych, wymiernych korzyści dla tego rynku by dać mu impuls dla rozwoju). Ruch rowerowy i pieszy wymaga zarówno odpowiedniej infrastruktury jak również szczególnych elementów w zakresie bezpieczeństwa ruchu. W dobie zrównoważonej mobilności ten rodzaj poruszania jest szczególnie zyskuje na wartości i znaczeniu szczególnie na obszarach miejskich. W świetle przepisów regulujących wprowadzanie w miastach stref zero-emisyjnych (ustawa o elektromobilności) inwestycje lub inne działania w ten rodzaj mobilności zrównoważy zapotrzebowanie w tej dziedzinie.	**Uwaga nieuwzględniona.** Działania w zakresie integracji taryf i biletów ograniczone są do krajowego kolejowego systemu biletowego. Drogi dla rowerów zostały uwzględnione w dokumencie, zarówno w części dotyczącej bezpieczeństwa transportu, jak i w innym komponencie dotyczącym miast. W ramach części dotyczącej bezpieczeństwa transportu przewidziano wiele działań związanych z ochroną pieszych np. przebudowa skrzyżowań, budowa chodników itp.
25.	Osoba prywatna	dolnośląskie	Komponent E	209	Brak wsparcia dla linii kolejowych będących w gestii innych podmiotów niż PKP PLK np. jednostki samorządu terytorialnego. Brak wsparcia dla przewoźników regionalnych, mimo że w 2019 roku przewieźli około 85% pasażerów w kraju, a obsługują połączenia deficytowe.	Potrzeba odbudować połączenia lokalne aby walczyć z wykluczeniem komunikacyjnym małych miast i miasteczek, gdzie pociągi IC się nie zatrzymują i nie dojeżdżają. Bez tego nie zmienimy nawyków ludzi aby korzystać z ekologicznych środków transportu.	**Wyjaśnienie** Zapisy w komponencie „E" KPO wskazują na możliwość finansowania modernizacji regionalnych linii kolejowych. Kwota na linie kolejowe została zwiększona. W KPO znalazły się czytelne zapisy o możliwości zakupu taboru pasażerskiego dla przewozów regionalnych, wraz z przypisaniem określonej kwoty. Wsparcie zakupu taboru będzie możliwe

							zarówno z części dotacyjnej, jak i pożyczkowej. Całkowita kwota na zakup taboru została zwiększona czterokrotnie.
26.	Osoba prywatna	dolnośląskie	Komponent E	201	Brak wsparcia dla budowy nowych linii tramwajowych i zakupu nowego taboru tramwajowego jako nisko emisyjnego środka komunikacji miejskiej, a także nowych linii metra (nie tylko w Warszawie ale także w innych dużych ośrodkach miejskich-Kraków, Wrocław) uniemożliwi realizację celu jakim jest poprawa jakości powietrza w dużych ośrodkach miejskich. Ponadto uniemożliwi realizacje od podstaw infrastruktury tramwajowej w mniejszych miastach a także wpłynie negatywnie na mobilność obywateli.	Zielona inteligentna mobilność to nie tylko zeroemisyjne autobusy ale przede wszystkim tramwaje i metro, których żywotność jest dłuższa niż autobusów. Bez rozwoju sieci tramwajowych i metra w dużych miastach a także budowy od podstaw w mniejszych miastach sieci tramwajowej nie zostanie zrealizowany skok cywilizacyjny, o którym mowa w KPO.	**Uwaga uwzględniona.** Tabor szynowy (tramwaje) został dopisany do Komponentu E. Wsparcie będzie możliwe z części pożyczkowej.
27.	Osoba prywatna	dolnośląskie	Komponent E	205	Projekt nie zawiera - a powinien - wsparcia w zakresie budowy (rozbudowy) sieci tramwajowych i metra oraz zakupu niezbędnego taboru, jak i węzłów przesiadkowych i parkingów P&R.	Rozwijanie publicznego transportu zbiorowego to jedno z ważnych źródeł uzyskania ekologicznej mobilności, także z korzyścią dla zdrowia społeczeństwa. Wymaga to właściwego systemu finansowania i długookresowego planowania.	**Uwaga uwzględniona.** Tabor szynowy (tramwaje) został dopisany do Komponentu E. Wsparcie będzie możliwe z części pożyczkowej.
28.	Osoba prywatna	dolnośląskie	Komponent E	206	Obecnie: "Wsparcie kapitałowe dla instytucji wspierających rozwój w Polsce przemysłu dla rozwiązań zeroemisyjnych w zrównoważonej mobilności" Wniosek o: "Wsparcie kapitałowe dla instytucji wspierających rozwój w Polsce przemysłu dla rozwiązań redukujących korki samochodowe i hałas uliczny w ramach zrównoważonej mobilności".	Obecny zapis (w praktyce auta elektryczne zamiast spalinowych) utrzymuje zamiast zmniejszać uciążliwości towarzyszące - stracony czas w korkach i pogorszenie zdrowia w wyniku hałasu samochodowego. KPO jest doskonałym momentem do systemowego rozwiązania tych problemów. Pierwszą jaskółką jest zaplanowane przejęcie odpowiedzialności za ustalanie norm hałasu przez Ministra Zdrowia od Ministra Środowiska (projekt nowelizacji Prawa ochrony środowiska), co jest następstwem uwzględnienia wyrażanej przeze mnie od 8 lat krytyki tej kwestii w licznych pismach do organów naczelnych Państwa.	**Uwaga nieuwzględniona.** Działania KPO w zakresie gospodarki zeroemisyjnej zakładają wsparcie projektów dotyczących transportu lub energii, służących rozwojowi i upowszechnianiu technologii oraz skutkujących poprawą jakości środowiska naturalnego. Działania również będą służyć zwiększeniu potencjału wybranych sektorów do tworzenia rozwiązań produktowych wykorzystujących zeroemisyjne paliwa oraz do produkcji zeroemisyjnych paliw. KPO promuje transport publiczny jako metodę na ograniczenie korków i hałasu z samochodów osobowych.
29.	PKP SA	mazowieckie	Komponent E	Uwaga ogólna	Uwaga ogólna Wśród zidentyfikowanych projektów inwestycyjnych brak zadań polegających na budowie lub przebudowie dworców kolejowych, stanowiących	Uwaga ogólna Dworce kolejowe są istotnym elementem systemu transportu kolejowego, nierzadko pełniąc rolę miejsca pierwszego	**Uwaga nieuwzględniona.** Środki są przeznaczone na modernizacje linii międzywojewódzkich i

					inwestycje komplementarne do modernizacji linii kolejowych. W związku z tym, wnioskujemy o modyfikację dokumentu i umożliwienie objęcia dofinansowaniem również inwestycji dworcowych.	kontaktu pasażera – swoistą wizytówkę kolei. Wyłączenie inwestycji dworcowych z KPO uniemożliwi pełne osiągnięcie celów założonych w Planie. W fiszce przekazanej do Ministerstw w toku prac nad KPO znalazły się założenia projektu polegającego na budowie lub przebudowie dworców kolejowych z zastosowaniem standardów i rozwiązań technicznych zgodnych z celami KPO, takimi jak zastosowanie rozwiązań energooszczędnych w celu przeciwdziałania skutkom zmiany klimatu czy zapewnienie dostępności infrastruktury dla wszystkich użytkowników. PKP S.A. realizuje Program Inwestycji Dworcowych na lata 2016-2023, którego zakres podlega aktualizacji w odniesieniu do możliwości realizacyjnych w perspektywie do końca roku 2023, jak również dostępności finansowania ze środków zewnętrznych. Dodatkowo, trwają prace nad identyfikacją priorytetów inwestycyjnych PKP S.A. w zakresie dworców kolejowych na lata 2024-2030. Uzupełnienie montażu finansowego programów inwestycji dworcowych, których horyzont realizacyjny koresponduje z KPO, umożliwi na budowę lub przebudowę większej liczby dworców kolejowych, w istotny sposób przyczyniając się do zwiększenia atrakcyjności sektora kolejowego.	regionalnych o największym potencjale. Wsparcie dworców będzie możliwe w ramach polityki spójności
30.	Urząd Miasta Piotrkowa Trybunalskiego	łódzkie	Komponent E	201	W projekcie KPO w Opisie Reform i Inwestycji jest zapis o obwodnicach, natomiast w skróconym opisie E2.2.1. Inwestycje związane z bezpieczeństwem transportu, w tym wybrane obejścia drogowe miejscowości – środki wspierające realizowany Program Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030...Realizacja w ramach wskazanych projektów. Czy to oznacza że dofinansowanie będzie dotyczyć tylko obwodnic z Programu Budowy 100 Obwodnic?	Zasadnym jest, aby każde miasto, które potrzebuje obwodnicy, mogło pozyskać dofinansowanie na ten cel. Zwiększy to bezpieczeństwo transportu, ograniczy ruch w centrach miast, a tym samym będzie prowadzić do redukcji emisji CO2	**Uwaga nieuwzględniona.** Budowa obwodnic będzie dotyczyć dróg krajowych, zarządzanych przez Generalną Dyrekcję Dróg i Autostrad. Wybór konkretnych lokalizacji będzie dokonywany przez Ministerstwo Infrastruktury po szczegółowej analizie potrzeb związanych z bezpieczeństwem.
31.	RegioJet a.s.	śląskie	Komponent E	209-210	Niniejszym wyrażamy swój sprzeciw dla wskazania określonego operatora (wraz z góry wskazaną inwestycją) jako beneficjenta Programu w punkcie E.2.1.2. Inwestycje w tabor kolejowy należy przeprowadzić na drodze konkursu umożliwiającego równy dostęp przewoźników państwowych, samorządowych jak i komercyjnych drogą konkursu.	Wskazanie określonego operatora i określonej inwestycji jest działaniem w kontrze do otwierania rynku połączeń kolejowych. Otwieranie rynku na konkurencję jest podstawowym warunkiem wzrostu jakości usług na kolei przy równoczesnym zmniejszaniu nakładów na połączenia dotowane. Środki KPO nie powinny być wykorzystywane do uprzywilejowywania	**Uwaga uwzględniona** W KPO znalazły się czytelne zapisy o możliwości zakupu taboru pasażerskiego dla przewozów regionalnych, wraz z przypisaniem określonej kwoty. Wsparcie zakupu taboru będzie możliwe zarówno z części dotacyjnej,

						określonego przewoźnika, co jest niezgodne z zasadami dysponowania środkami europejskimi. Na rynku istnieją pozostali przewoźnicy, którzy są zainteresowani wykorzystaniem środków z funduszu Recovery/KPO dla realizacji połączeń zamawianych przez organizatorów transportu. W przypadku Krajowego Planu Odbudowy należy bądź przeznaczyć środki na zakup taboru w ramach państwowego poolu taborowego, który następnie udostępniany będzie wybranemu w konkursie operatorowi, bądź określić zadania (wraz ze wskazaniem rodzaju taboru), na realizację których wybrany w konkursie przewoźnik uzyska dotację na realizację usług. Niniejszym RegioJet informuje, że jest również zainteresowany obsługą połączeń zamawianych i może stać się operatorem wskazanego w KPO taboru.	jak i pożyczkowej. Całkowita kwota na zakup taboru została zwiększona czterokrotnie.
32.	Urząd Miasta i Gminy w Busku-Zdroju	świętokrzyskie	Komponent E	197	Komponent E Rozwój transportu przyjaznego dla środowiska. Mówiąc o transporcie należy pamiętać o budowie i przebudowie całego układu komunikacyjnego - czyli środkach na przebudowę dróg, budowę dróg ścieżek rowerowych. Zwracamy uwagę na potrzebę środków na rozwój Punktu Centralnego Portu Komunikacyjnego w Busku-Zdroju z przystankiem Prezydenckim.	jw.	**Uwaga nieuwzględniona.** Komponent E zakłada rozwój zrównoważonego transportu, zarówno sektora kolejowego, jak i obwodnic w ramach bezpieczeństwa transportu. Ścieżki rowerowe będą mogły również być realizowane w ramach KPO także z innych komponentów dotyczących miast.
33.	Osoba prywatna	dolnośląskie	Komponent E	209	Wnoszę o dopuszczenie dofinansowania linii kolejowych innych zarządców niż PKP PLK np. jednostki samorządu terytorialnego (np. Dolnośląska Służba Dróg i Kolei), spółki prowadzące działalność przewozową użyteczności publicznej np. PKP SKM w Trójmieście, WKD Warszawa.	Zmiana pozwoli na zwiększenie efektywności wydatków na kolej, efekt synergii z inwestycjami taborowymi ze środków UE i stymulację samorządów do rywalizacji o udział w przedsięwzięciach inicjowanych przez rząd.	**Wyjaśnienie** Zapisy w komponencie „E" KPO wskazują na możliwość finansowania modernizacji regionalnych linii kolejowych. Kwota na linie kolejowe została zwiększona.
34.	Osoba prywatna	dolnośląskie	Komponent E	209	Brak wsparcia dla linii kolejowych będących w gestii innych podmiotów niż PKP PLK np. jednostki samorządu terytorialnego.	Brak wsparcia dla przewoźników regionalnych, mimo że w 2019 roku przewieźli około 85% pasażerów w kraju, a obsługują połączenia deficytowe.	**Wyjaśnienie** Zapisy w komponencie „E" KPO wskazują na możliwość finansowania modernizacji regionalnych linii kolejowych. Kwota na linie kolejowe została zwiększona.
35.	Gmina Miasta Sanoka	podkarpackie	Komponent E	208	W nawiązaniu do konsultacji społecznych dotyczących „Krajowego Planu Odbudowy" oraz biorąc pod uwagę potrzeby naszego regionu w zakresie poprawy stanu	Bezpośrednie połączenie kolejowe Sanoka z Rzeszowem i Warszawą jest kluczowym czynnikiem mającym wpływ na poprawę	**Uwaga nieuwzględniona.** Środki są przeznaczone na modernizacje linii

					infrastruktury kolejowej, uprzejmie proszę o uwzględnienie w ww. Planie (Komponent E „Zielona, inteligentna mobilność") możliwości finansowania budowy bezpośredniego połączenia kolejowego z Sanoka do Rzeszowa i Warszawy. Należy podkreślić, że zadanie to jest jednym z priorytetowych przedsięwzięć inwestycyjnych uwzględnionych w Programie inwestycyjnym Centralny Port Komunikacyjny, zapewniających dostępność transportową krajowych obszarów o strategicznym znaczeniu turystycznym.	jakości nie tylko turystyki, ale również na rozwój społeczno-gospodarczy naszego regionu. Szybkie połączenie kolejowe z Rzeszowem umożliwi mieszkańcom Sanoka i subregionu Bieszczad podejmowanie pracy w stolicy województwa podkarpackiego, natomiast ruch turystyczny, który obecnie wynosi ponad 250 tys. osób odwiedzających Sanok może ulec znacznemu zwiększeniu. Nie bez znaczenia jest fakt, że Sanok słynie z wielu atrakcji turystycznych, w tym historycznych i kulturowych. Jedną z nich jest niewątpliwie Park Etnograficzny Muzeum Budownictwa Ludowego w Sanoku, nagrodzony w 2019r. przez Polską Organizację Turystyczną w kategorii najlepszy produkt turystyczny. Budowa bezpośredniego połączenia kolejowego Sanoka z Rzeszowem i Warszawą również doskonale wpisuje się w założenia Rządowej Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju, wzmacniając Sanok jako miasto tracące funkcje społeczne. Dzięki jej realizacji miasto Sanok po niemalże 140 latach od utworzenia kolei zostanie połączone ze stolicą Polski. Biorąc powyższe pod uwagę oraz mając na względzie potrzeby naszego regionu w zakresie poprawy stanu infrastruktury kolejowej, uprzejmie proszę Pana Ministra o poparcie inicjatywy Gminy Miasta Sanoka dotyczącej możliwości finansowania w ramach „Krajowego Planu Odbudowy" budowy bezpośredniego połączenia kolejowego z Sanoka do Rzeszowa i Warszawy.	międzywojewódzkich i regionalnych o największym potencjale. Wybór konkretnych odcinków do finansowania z KPO będzie zależał także od stanu przygotowania i możliwości realizacji do połowy 2026 r.
36.	Rada Powiatu Złotów	Wielkopolskie	Komponent E	E 1.1	Brak wyznaczonej puli na rozwój transportu rowerowego czyli rozbudowy tras rowerowych(patrz Dania i Holandia)	Transport rowerowy jest transportem wybitnie ekologicznych. Poza tym ruch wpływa na poprawę zdrowia co też jest jednym z celów KPO a nie widać tego w planowanych środkach na transport rowerowy.	**Uwaga nieuwzględniona.** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

37.	Polskie Stowarzyszenie Przewoźników Autokarowych	mazowieckie	Komponent E	16	Polskie Stowarzyszenie Przewoźników Autokarowych pragnie przedstawić swoje uwagi w sprawie konsultacji społecznych dot. projektu Krajowego Planu Odbudowy. Polskie autokary wykorzystywane w transporcie międzynarodowym są w dużej mierze pojazdami nowoczesnymi, ekologicznymi, spełniającymi bardzo wysokie normy ekologiczne. Niestety z uwagi na trwającą pandemię i brak zleceń pojazdy te są unieruchomione, a ich natychmiastowe wprowadzenie do eksploatacji będzie niemożliwe po tak długiej przerwie. Najbliższy sezon będzie należeć do sezonu straconego. Wielogodzinne konsultacje z producentami autokarów nie pozostawiają złudzeń – ponowne uruchomienie taboru po tak długim okresie wyłączenia z ruchu będzie związane z dodatkowymi inwestycjami rzędu 10 000 euro/autokar. Na ten cel Firmy będą potrzebować wsparcia w ramach funduszu odbudowy. Firma EvoBus Polska należąca do koncernu Daimler przesłała do Stowarzyszenia oficjalne pismo w powyższej sprawie. W załączniku przesyłamy wspomniane pismo. Firma EvoBus Polska zadeklarowała swoją gotowość do podjęcia niezbędnych wyjaśnień i dalszych rozmów. Fundusz odbudowy jest niezbędny w celu odnowienia taboru na bardziej ekologiczny, nowej generacji z normami emisji spalin Euro 6. Mając na celu ochronę środowiska i podjęcie działań zmierzających do jak największej jego ochrony, przedstawiamy naszą propozycję poprzez uzyskanie wsparcia w postaci 40% dopłaty do autokaru nowej generacji z Euro 6, a 70% dopłaty do autokaru elektrycznego. Posiadanie autokarów elektrycznych jest nierozłącznie związane z tworzeniem baz ekologicznych wyposażonych w instalacje fotowoltaiczne celem korzystania z energii odnawialnej, na które również są niezbędne środki pomocowe. Projekt Krajowego Planu Odbudowy powinien mieć na celu zapewnienie bezpieczeństwa obywateli poprzez zarówno bezpieczne przywrócenie do ruchu wyłącznego taboru, jak również podjęcie działań zmierzających do jego odnowienia wraz z najwyższymi standardami norm ekologicznych. Z poważaniem, Rafał Jańczuk Polskie Stowarzyszenie Przewoźników Autokarowych pragnie przedstawić swoje uwagi w sprawie konsultacji społecznych dot. projektu Krajowego Planu Odbudowy. Polskie autokary wykorzystywane w transporcie międzynarodowym są w dużej mierze pojazdami nowoczesnymi, ekologicznymi, spełniającymi bardzo wysokie normy ekologiczne. Niestety z uwagi na trwającą pandemię i brak zleceń pojazdy te są unieruchomione, a ich natychmiastowe wprowadzenie do eksploatacji będzie niemożliwe po tak długiej przerwie. Najbliższy sezon będzie należeć do sezonu straconego. Wielogodzinne	Polskie Stowarzyszenie Przewoźników Autokarowych pragnie przedstawić swoje uwagi w sprawie konsultacji społecznych dot. projektu Krajowego Planu Odbudowy. Polskie autokary wykorzystywane w transporcie międzynarodowym są w dużej mierze pojazdami nowoczesnymi, ekologicznymi, spełniającymi bardzo wysokie normy ekologiczne. Niestety z uwagi na trwającą pandemię i brak zleceń pojazdy te są unieruchomione, a ich natychmiastowe wprowadzenie do eksploatacji będzie niemożliwe po tak długiej przerwie. Najbliższy sezon będzie należeć do sezonu straconego. Wielogodzinne konsultacje z producentami autokarów nie pozostawiają złudzeń – ponowne uruchomienie taboru po tak długim okresie wyłączenia z ruchu będzie związane z dodatkowymi inwestycjami rzędu 10 000 euro/autokar. Na ten cel Firmy będą potrzebować wsparcia w ramach funduszu odbudowy. Firma EvoBus Polska należąca do koncernu Daimler przesłała do Stowarzyszenia oficjalne pismo w powyższej sprawie. W załączniku przesyłamy wspomniane pismo. Firma EvoBus Polska zadeklarowała swoją gotowość do podjęcia niezbędnych wyjaśnień i dalszych rozmów. Fundusz odbudowy jest niezbędny w celu odnowienia taboru na bardziej ekologiczny, nowej generacji z normami emisji spalin Euro 6. Mając na celu ochronę środowiska i podjęcie działań zmierzających do jak największej jego ochrony, przedstawiamy naszą propozycję poprzez uzyskanie wsparcia w postaci 40% dopłaty do autokaru nowej generacji z Euro 6, a 70% dopłaty do autokaru elektrycznego. Posiadanie autokarów elektrycznych jest nierozłącznie związane z tworzeniem baz ekologicznych wyposażonych w instalacje fotowoltaiczne celem korzystania z energii odnawialnej, na które również są niezbędne środki pomocowe. Projekt Krajowego Planu Odbudowy powinien mieć na celu zapewnienie bezpieczeństwa obywateli poprzez zarówno bezpieczne przywrócenie do ruchu wyłącznego taboru, jak również podjęcie działań zmierzających do jego odnowienia wraz z najwyższymi standardami norm ekologicznych. Z	**Uwaga nieuwzględniona** Wsparcie w zakresie zakupu zero i niskoemisyjnych autobusów związane jest z reforma w zakresie zwiększania roli regularnego transportu publicznego w miastach i poza aglomeracjami. Wsparcie w KPO w tym obszarze dedykowane jest podmiotom publicznym, w szczególności jednostkom samorządu terytorialnego.

					konsultacje z producentami autokarów nie pozostawiają złudzeń – ponowne uruchomienie taboru po tak długim okresie wyłączenia z ruchu będzie związane z dodatkowymi inwestycjami rzędu 10 000 euro/autokar. Na ten cel Firmy będą potrzebować wsparcia w ramach funduszu odbudowy. Firma EvoBus Polska należąca do koncernu Daimler przesłała do Stowarzyszenia oficjalne pismo w powyższej sprawie. W załączniku przesyłamy wspomniane pismo. Firma EvoBus Polska zadeklarowała swoją gotowość do podjęcia niezbędnych wyjaśnień i dalszych rozmów. Fundusz odbudowy jest niezbędny w celu odnowienia taboru na bardziej ekologiczny, nowej generacji z normami emisji spalin Euro 6. Mając na celu ochronę środowiska i podjęcie działań zmierzających do jak największej jego ochrony, przedstawiamy naszą propozycję poprzez uzyskanie wsparcia w postaci 40% dopłaty do autokaru nowej generacji z Euro 6, a 70% dopłaty do autokaru elektrycznego. Posiadanie autokarów elektrycznych jest nierozłącznie związane z tworzeniem baz ekologicznych wyposażonych w instalacje fotowoltaiczne celem korzystania z energii odnawialnej, na które również są niezbędne środki pomocowe. Projekt Krajowego Planu Odbudowy powinien mieć na celu zapewnienie bezpieczeństwa obywateli poprzez zarówno bezpieczne przywrócenie do ruchu wyłącznego taboru, jak również podjęcie działań zmierzających do jego odnowienia wraz z najwyższymi standardami norm ekologicznych. Z poważaniem, Rafał Jańczuk	poważaniem, Rafał Jańczuk	
38.	Rada Powiatu Złotów	Wielkopolskie	Komponent E	197	Wprowadzenie do tego komponentu wsparcia dla rozbudowy dróg rowerowych jak najbardziej ekologicznego i "zielonego" środka transportu.	Transport rowerowy jest najbardziej ekologicznym, zeroemisyjnym środkiem transportu. W czasie pandemii nastąpił boom na rowery jako środka transportu gdzie nie można się zarazić covid-19. Poza tym nie sposób pominąć roweru jak czynnika pozytywnego dla zdrowia mieszkańców kraju. W wielu krajach Europy jest zrozumienie dla tego środka transportu- Dania czy Holandia. W Polsce rozwój dróg rowerowych następuje chaotycznie bez systematycznego wsparcia.	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
39.	Rada Powiatu Złotów	Wielkopolskie	Komponent E	197	Wprowadzenie do tego komponentu wsparcia dla rozbudowy dróg rowerowych jak najbardziej ekologicznego i "zielonego" środka transportu.	Transport rowerowy jest najbardziej ekologicznym, zeroemisyjnym środkiem transportu. W czasie pandemii nastąpił boom na rowery jako środka transportu gdzie nie można się zarazić covid-19. Poza tym nie sposób pominąć roweru jak czynnika pozytywnego dla zdrowia mieszkańców kraju.	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu

						W wielu krajach Europy jest zrozumienie dla tego środka transportu- Dania czy Holandia. W Polsce rozwój dróg rowerowych następuje chaotycznie bez systematycznego wsparcia.	B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
40.	Osoba prywatna	podkarpackie	Komponent E	197	W ramach komponentu E „Zielona inteligentna mobilność" należy umożliwić realizację inwestycji dotyczących budowy zintegrowanej sieci dróg rowerowych o charakterze turystycznym i rekreacyjnym.	Odbudowa gospodarki po kryzysie wywołanym pandemią COVID-19 powinna obejmować także sektor turystyczny, który jest jednym z najbardziej dotkniętych skutkami wprowadzanych obostrzeń. Te rejony kraju, w których dominuje turystyka (np. południowa część Polski), mają bardzo ograniczone możliwości pozyskania wsparcia w ramach Programu, przez co ich wychodzenie z kryzysu będzie dużo wolniejsze niż np. dużych ośrodków miejskich, których uprzywilejowana pozycja zostanie jeszcze bardziej wzmocniona. Wsparcie w ramach programu dysponującego tak dużym budżetem powinno rozkładać się równomiernie i umożliwiać rozwój także terenów niezurbanizowanych i nieprzemysłowych. Ponadto, inwestycje wspierane ze środków KPO powinny przyczyniać się także do rozwiązywania problemów nie związanych bezpośrednio z pandemią ale które w jej wyniku przybrały na sile, w szczególności chodzi o brak aktywności fizycznej i związane z tym problemem choroby (np. otyłość, choroby serca). Już od wielu lat jedną z najpopularniejszych i najprostszych do uprawniania w naszym kraju dyscyplin jest jazda na rowerze. Niestety do bezpiecznego uprawiania turystyki rowerowej, czy nawet rekreacyjnych wyjazdów brakuje odpowiedniej infrastruktury. Przykład województwa małopolskiego pokazuje jak duże jest zapotrzebowanie na tego rodzaju infrastrukturę, która przyciąga całe rodziny, a korzyści ekonomiczne wynikające z budowy tras rowerowych czerpią przede wszystkim lokalni przedsiębiorcy. Zasadne jest zatem, w celu umożliwienia zrównoważonego rozwoju wszystkich gałęzi gospodarki uwzględnienie w KPO możliwości wsparcia infrastruktury turystycznej poprzez budowę dróg rowerowych na obszarach turystycznych.	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						Korzyści wynikające z realizacji tego rodzaju projektów będą wielowymiarowe, obejmujące zarówno kwestie gospodarcze (rozwój przedsiębiorczości) jak i zdrowotne (promocja aktywności i zdrowego stylu życia z pewnością przyczyni się do wyhamowania epidemii otyłości oraz chorób układu krążenia). Należy również zaznaczyć, że sojusz European Turism Manifesto zrzeszający ponad 60 europejskich organizacji publicznych i prywatnych, zajmujących się turystyką w Europie, w lutym 2021 r. opracował dokument pn. „CALL FOR ACTION: ACCELERATE SOCIAL AND ECONOMIC RECOVERY BY INVESTING IN SUSTAINABLE TOURISM DEVELOPMENT", w którym zwraca uwagę na znaczenie reform i inwestycji w zrównoważoną turystykę w odbudowie gospodarki i relacji społecznych po kryzysie powodowanym COVID-19. W dokumencie wskazuje się, szereg państw członkowskich, które w swoich projektach Planów Naprawy Instrumentu Odbudowy i Odporności szczególnie wspomniały o inwestycjach związanych z turystyką. Sojusz wzywa wszystkie państwa członkowskie do przyjęcia tego samego podejścia: usługi turystyczne i turystyczne oraz związana z nimi infrastruktura mają kluczowe znaczenie dla długoterminowych perspektyw gospodarczych każdego kraju. Duża liczba MŚP jest bezpośrednio i pośrednio zależna od gospodarki przyjazdowej i przy wystarczającym wsparciu może przywrócić zatrudnienie w gospodarce szybciej niż jakikolwiek inny sektor. W dokumencie wskazuje się na przykłady ujęcia tematyki zrównoważonej turystyki w projektach Planów Odbudowy we: Francji, Hiszpanii, Włoch, Portugalii, Niemiec, Belgii. Inwestycje w budowę sieci krajowych i regionalnych tras rowerowych to koło zamachowe dla rozwoju turystyki aktywnej. Dodatkowo infrastruktura ta wspomaga odbudowę transportu publicznego (m.in. w powiązaniu z koleją), służy rekreacji, a lokalnie pełni również funkcje komunikacyjne. Stąd też zasadność wniosku o ujęcie w projekcie KPO reform, działań i inwestycji z zakresu spójnej infrastruktury rowerowej o znaczeniu	

						krajowym i regionalnym.	
41.	Osoba prywatna	podkarpackie	Komponent E	197	W ramach komponentu E „Zielona inteligentna mobilność” należy umożliwić realizację inwestycji dotyczących budowy zintegrowanej sieci dróg rowerowych o charakterze turystycznym i rekreacyjnym.	Odbudowa gospodarki po kryzysie wywołanym pandemią COVID-19 powinna obejmować także sektor turystyczny, który jest jednym z najbardziej dotkniętych skutkami wprowadzanych obostrzeń. Te rejony kraju, w których dominuje turystyka (np. południowa część Polski), mają bardzo ograniczone możliwości pozyskania wsparcia w ramach Programu, przez co ich wychodzenie z kryzysu będzie dużo wolniejsze niż np. dużych ośrodków miejskich, których uprzywilejowana pozycja zostanie jeszcze bardziej wzmocniona. Wsparcie w ramach programu dysponującego tak dużym budżetem powinno rozkładać się równomiernie i umożliwiać rozwój także terenów niezurbanizowanych i nieprzemysłowych. Ponadto, inwestycje wspierane ze środków KPO powinny przyczyniać się także do rozwiązywania problemów nie związanych bezpośrednio z pandemią ale które w jej wyniku przybrały na sile, w szczególności chodzi o brak aktywności fizycznej i związane z tym problemem choroby (np. otyłość, choroby serca). Już od wielu lat jedną z najpopularniejszych i najprostszych do uprawniania w naszym kraju dyscyplin jest jazda na rowerze. Niestety do bezpiecznego uprawiania turystyki rowerowej, czy nawet rekreacyjnych wyjazdów brakuje odpowiedniej infrastruktury. Przykład województwa małopolskiego pokazuje jak duże jest zapotrzebowanie na tego rodzaju infrastrukturę, która przyciąga całe rodziny, a korzyści ekonomiczne wynikające z budowy tras rowerowych czerpią przede wszystkim lokalni przedsiębiorcy. Zasadne jest zatem, w celu umożliwienia zrównoważonego rozwoju wszystkich gałęzi gospodarki uwzględnienie w KPO możliwości wsparcia infrastruktury turystycznej poprzez budowę dróg rowerowych na obszarach turystycznych. Korzyści wynikające z realizacji tego rodzaju projektów będą wielowymiarowe, obejmujące zarówno kwestie gospodarcze (rozwój przedsiębiorczości) jak i zdrowotne (promocja aktywności i zdrowego stylu życia z	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						pewnością przyczyni się do wyhamowania epidemii otyłości oraz chorób układu krążenia). Należy również zaznaczyć, że sojusz European Turism Manifesto zrzeszający ponad 60 europejskich organizacji publicznych i prywatnych, zajmujących się turystyką w Europie, w lutym 2021 r. opracował dokument pn. „CALL FOR ACTION: ACCELERATE SOCIAL AND ECONOMIC RECOVERY BY INVESTING IN SUSTAINABLE TOURISM DEVELOPMENT", w którym zwraca uwagę na znaczenie reform i inwestycji w zrównoważoną turystykę w odbudowie gospodarki i relacji społecznych po kryzysie powodowanym COVID-19. W dokumencie wskazuje się, szereg państw członkowskich, które w swoich projektach Planów Naprawy Instrumentu Odbudowy i Odporności szczególnie wspomniały o inwestycjach związanych z turystyką. Sojusz wzywa wszystkie państwa członkowskie do przyjęcia tego samego podejścia: usługi turystyczne i turystyczne oraz związana z nimi infrastruktura mają kluczowe znaczenie dla długoterminowych perspektyw gospodarczych każdego kraju. Duża liczba MŚP jest bezpośrednio i pośrednio zależna od gospodarki przyjazdowej i przy wystarczającym wsparciu może przywrócić zatrudnienie w gospodarce szybciej niż jakikolwiek inny sektor. W dokumencie wskazuje się na przykłady ujęcia tematyki zrównoważonej turystyki w projektach Planów Odbudowy we: Francji, Hiszpanii, Włoch, Portugalii, Niemiec, Belgii Inwestycje w budowę sieci krajowych i regionalnych tras rowerowych to koło zamachowe dla rozwoju turystyki aktywnej. Dodatkowo infrastruktura ta wspomaga odbudowę transportu publicznego (m.in. w powiązaniu z koleją), służy rekreacji, a lokalnie pełni również funkcje komunikacyjne. Stąd też zasadność wniosku o ujęcie w projekcie KPO reform, działań i inwestycji z zakresu spójnej infrastruktury rowerowej o znaczeniu krajowym i regionalnym.	
42.	Osoba prywatna	podkarpackie	Komponent E	197	W ramach komponentu E „Zielona inteligentna mobilność" należy umożliwić realizację inwestycji dotyczących budowy zintegrowanej sieci dróg rowerowych o charakterze turystycznym i rekreacyjnym.	Odbudowa gospodarki po kryzysie wywołanym pandemią COVID-19 powinna obejmować także sektor turystyczny, który jest jednym z najbardziej dotkniętych	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów

						skutkami wprowadzanych obostrzeń. Te rejony kraju, w których dominuje turystyka (np. południowa część Polski), mają bardzo ograniczone możliwości pozyskania wsparcia w ramach Programu, przez co ich wychodzenie z kryzysu będzie dużo wolniejsze niż np. dużych ośrodków miejskich, których uprzywilejowana pozycja zostanie jeszcze bardziej wzmocniona. Wsparcie w ramach programu dysponującego tak dużym budżetem powinno rozkładać się równomiernie i umożliwiać rozwój także terenów niezurbanizowanych i nieprzemysłowych. Ponadto, inwestycje wspierane ze środków KPO powinny przyczyniać się także do rozwiązywania problemów nie związanych bezpośrednio z pandemią ale które w jej wyniku przybrały na sile, w szczególności chodzi o brak aktywności fizycznej i związane z tym problemem choroby (np. otyłość, choroby serca). Już od wielu lat jedną z najpopularniejszych i najprostszych do uprawniania w naszym kraju dyscyplin jest jazda na rowerze. Niestety do bezpiecznego uprawiania turystyki rowerowej, czy nawet rekreacyjnych wyjazdów brakuje odpowiedniej infrastruktury. Przykład województwa małopolskiego pokazuje jak duże jest zapotrzebowanie na tego rodzaju infrastrukturę, która przyciąga całe rodziny, a korzyści ekonomiczne wynikające z budowy tras rowerowych czerpią przede wszystkim lokalni przedsiębiorcy. Zasadne jest zatem, w celu umożliwienia zrównoważonego rozwoju wszystkich gałęzi gospodarki uwzględnienie w KPO możliwości wsparcia infrastruktury turystycznej poprzez budowę dróg rowerowych na obszarach turystycznych. Korzyści wynikające z realizacji tego rodzaju projektów będą wielowymiarowe, obejmujące zarówno kwestie gospodarcze (rozwój przedsiębiorczości) jak i zdrowotne (promocja aktywności i zdrowego stylu życia z pewnością przyczyni się do wyhamowania epidemii otyłości oraz chorób układu krążenia). Należy również zaznaczyć, że sojusz European Turism Manifesto zrzeszający ponad 60 europejskich organizacji publicznych i prywatnych, zajmujących się	kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						turystyką w Europie, w lutym 2021 r. opracował dokument pn. „CALL FOR ACTION: ACCELERATE SOCIAL AND ECONOMIC RECOVERY BY INVESTING IN SUSTAINABLE TOURISM DEVELOPMENT", w którym zwraca uwagę na znaczenie reform i inwestycji w zrównoważoną turystykę w odbudowie gospodarki i relacji społecznych po kryzysie powodowanym COVID-19. W dokumencie wskazuje się, szereg państw członkowskich, które w swoich projektach Planów Naprawy Instrumentu Odbudowy i Odporności szczególnie wspomniały o inwestycjach związanych z turystyką. Sojusz wzywa wszystkie państwa członkowskie do przyjęcia tego samego podejścia: usługi turystyczne i turystyczne oraz związana z nimi infrastruktura mają kluczowe znaczenie dla długoterminowych perspektyw gospodarczych każdego kraju. Duża liczba MŚP jest bezpośrednio i pośrednio zależna od gospodarki przyjazdowej i przy wystarczającym wsparciu może przywrócić zatrudnienie w gospodarce szybciej niż jakikolwiek inny sektor. W dokumencie wskazuje się na przykłady ujęcia tematyki zrównoważonej turystyki w projektach Planów Odbudowy we: Francji, Hiszpanii, Włoch, Portugalii, Niemiec, Belgii Inwestycje w budowę sieci krajowych i regionalnych tras rowerowych to koło zamachowe dla rozwoju turystyki aktywnej. Dodatkowo infrastruktura ta wspomaga odbudowę transportu publicznego (m.in. w powiązaniu z koleją), służy rekreacji, a lokalnie pełni również funkcje komunikacyjne. Stąd też zasadność wniosku o ujęcie w projekcie KPO reform, działań i inwestycji z zakresu spójnej infrastruktury rowerowej o znaczeniu krajowym i regionalnym.	
43.	Osoba prywatna	podkarpackie	Komponent E	197	W ramach komponentu E „Zielona inteligentna mobilność" należy umożliwić realizację inwestycji dotyczących budowy zintegrowanej sieci dróg rowerowych o charakterze turystycznym i rekreacyjnym.	Odbudowa gospodarki po kryzysie wywołanym pandemią COVID-19 powinna obejmować także sektor turystyczny, który jest jednym z najbardziej dotkniętych skutkami wprowadzanych obostrzeń. Te rejony kraju, w których dominuje turystyka (np. południowa część Polski), mają bardzo ograniczone możliwości pozyskania wsparcia w ramach Programu, przez co ich wychodzenie z kryzysu będzie dużo	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (komponent E) mogą być

						wolniejsze niż np. dużych ośrodków miejskich, których uprzywilejowana pozycja zostanie jeszcze bardziej wzmocniona. Wsparcie w ramach programu dysponującego tak dużym budżetem powinno rozkładać się równomiernie i umożliwiać rozwój także terenów niezurbanizowanych i nieprzemysłowych. Ponadto, inwestycje wspierane ze środków KPO powinny przyczyniać się także do rozwiązywania problemów nie związanych bezpośrednio z pandemią ale które w jej wyniku przybrały na sile, w szczególności chodzi o brak aktywności fizycznej i związane z tym problemem choroby (np. otyłość, choroby serca). Już od wielu lat jedną z najpopularniejszych i najprostszych do uprawniania w naszym kraju dyscyplin jest jazda na rowerze. Niestety do bezpiecznego uprawiania turystyki rowerowej, czy nawet rekreacyjnych wyjazdów brakuje odpowiedniej infrastruktury. Przykład województwa małopolskiego pokazuje jak duże jest zapotrzebowanie na tego rodzaju infrastrukturę, która przyciąga całe rodziny, a korzyści ekonomiczne wynikające z budowy tras rowerowych czerpią przede wszystkim lokalni przedsiębiorcy. Zasadne jest zatem, w celu umożliwienia zrównoważonego rozwoju wszystkich gałęzi gospodarki uwzględnienie w KPO możliwości wsparcia infrastruktury turystycznej poprzez budowę dróg rowerowych na obszarach turystycznych. Korzyści wynikające z realizacji tego rodzaju projektów będą wielowymiarowe, obejmujące zarówno kwestie gospodarcze (rozwój przedsiębiorczości) jak i zdrowotne (promocja aktywności i zdrowego stylu życia z pewnością przyczyni się do wyhamowania epidemii otyłości oraz chorób układu krążenia). Należy również zaznaczyć, że sojusz European Turism Manifesto zrzeszający ponad 60 europejskich organizacji publicznych i prywatnych, zajmujących się turystyką w Europie, w lutym 2021 r. opracował dokument pn. „CALL FOR ACTION: ACCELERATE SOCIAL AND ECONOMIC RECOVERY BY INVESTING IN SUSTAINABLE TOURISM DEVELOPMENT”, w którym zwraca uwagę na znaczenie reform i inwestycji w	realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						zrównoważoną turystykę w odbudowie gospodarki i relacji społecznych po kryzysie powodowanym COVID-19. W dokumencie wskazuje się, szereg państw członkowskich, które w swoich projektach Planów Naprawy Instrumentu Odbudowy i Odporności szczególnie wspomniały o inwestycjach związanych z turystyką. Sojusz wzywa wszystkie państwa członkowskie do przyjęcia tego samego podejścia: usługi turystyczne i turystyczne oraz związana z nimi infrastruktura mają kluczowe znaczenie dla długoterminowych perspektyw gospodarczych każdego kraju. Duża liczba MŚP jest bezpośrednio i pośrednio zależna od gospodarki przyjazdowej i przy wystarczającym wsparciu może przywrócić zatrudnienie w gospodarce szybciej niż jakikolwiek inny sektor. W dokumencie wskazuje się na przykłady ujęcia tematyki zrównoważonej turystyki w projektach Planów Odbudowy we: Francji, Hiszpanii, Włoch, Portugalii, Niemiec, Belgii Inwestycje w budowę sieci krajowych i regionalnych tras rowerowych to koło zamachowe dla rozwoju turystyki aktywnej. Dodatkowo infrastruktura ta wspomaga odbudowę transportu publicznego (m.in. w powiązaniu z koleją), służy rekreacji, a lokalnie pełni również funkcje komunikacyjne. Stąd też zasadność wniosku o ujęcie w projekcie KPO reform, działań i inwestycji z zakresu spójnej infrastruktury rowerowej o znaczeniu krajowym i regionalnym.	
44.	Sklep Rowerowy Madej	podkarpackie	Komponent E	197	W ramach komponentu E „Zielona inteligentna mobilność” należy umożliwić realizację inwestycji dotyczących budowy zintegrowanej sieci dróg rowerowych o charakterze turystycznym i rekreacyjnym.	Odbudowa gospodarki po kryzysie wywołanym pandemią COVID-19 powinna obejmować także sektor turystyczny, który jest jednym z najbardziej dotkniętych skutkami wprowadzanych obostrzeń. Te rejony kraju, w których dominuje turystyka (np. południowa część Polski), mają bardzo ograniczone możliwości pozyskania wsparcia w ramach Programu, przez co ich wychodzenie z kryzysu będzie dużo wolniejsze niż np. dużych ośrodków miejskich, których uprzywilejowana pozycja zostanie jeszcze bardziej wzmocniona. Wsparcie w ramach programu dysponującego tak dużym budżetem powinno rozkładać się równomiernie i umożliwiać rozwój także	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						terenów niezurbanizowanych i nieprzemysłowych. Ponadto, inwestycje wspierane ze środków KPO powinny przyczyniać się także do rozwiązywania problemów nie związanych bezpośrednio z pandemią ale które w jej wyniku przybrały na sile, w szczególności chodzi o brak aktywności fizycznej i związane z tym problemem choroby (np. otyłość, choroby serca). Już od wielu lat jedną z najpopularniejszych i najprostszych do uprawniania w naszym kraju dyscyplin jest jazda na rowerze. Niestety do bezpiecznego uprawiania turystyki rowerowej, czy nawet rekreacyjnych wyjazdów brakuje odpowiedniej infrastruktury. Przykład województwa małopolskiego pokazuje jak duże jest zapotrzebowanie na tego rodzaju infrastrukturę, która przyciąga całe rodziny, a korzyści ekonomiczne wynikające z budowy tras rowerowych czerpią przede wszystkim lokalni przedsiębiorcy. Zasadne jest zatem, w celu umożliwienia zrównoważonego rozwoju wszystkich gałęzi gospodarki uwzględnienie w KPO możliwości wsparcia infrastruktury turystycznej poprzez budowę dróg rowerowych na obszarach turystycznych. Korzyści wynikające z realizacji tego rodzaju projektów będą wielowymiarowe, obejmujące zarówno kwestie gospodarcze (rozwój przedsiębiorczości) jak i zdrowotne (promocja aktywności i zdrowego stylu życia z pewnością przyczyni się do wyhamowania epidemii otyłości oraz chorób układu krążenia). Należy również zaznaczyć, że sojusz European Turism Manifesto zrzeszający ponad 60 europejskich organizacji publicznych i prywatnych, zajmujących się turystyką w Europie, w lutym 2021 r. opracował dokument pn. „CALL FOR ACTION: ACCELERATE SOCIAL AND ECONOMIC RECOVERY BY INVESTING IN SUSTAINABLE TOURISM DEVELOPMENT”, w którym zwraca uwagę na znaczenie reform i inwestycji w zrównoważoną turystykę w odbudowie gospodarki i relacji społecznych po kryzysie powodowanym COVID-19. W dokumencie wskazuje się, szereg państw członkowskich, które w swoich projektach Planów Naprawy Instrumentu Odbudowy i Odporności	

						szczególnie wspomniały o inwestycjach związanych z turystyką. Sojusz wzywa wszystkie państwa członkowskie do przyjęcia tego samego podejścia: usługi turystyczne i turystyczne oraz związana z nimi infrastruktura mają kluczowe znaczenie dla długoterminowych perspektyw gospodarczych każdego kraju. Duża liczba MŚP jest bezpośrednio i pośrednio zależna od gospodarki przyjazdowej i przy wystarczającym wsparciu może przywrócić zatrudnienie w gospodarce szybciej niż jakikolwiek inny sektor. W dokumencie wskazuje się na przykłady ujęcia tematyki zrównoważonej turystyki w projektach Planów Odbudowy we: Francji, Hiszpanii, Włoch, Portugalii, Niemiec, Belgii Inwestycje w budowę sieci krajowych i regionalnych tras rowerowych to koło zamachowe dla rozwoju turystyki aktywnej. Dodatkowo infrastruktura ta wspomaga odbudowę transportu publicznego (m.in. w powiązaniu z koleją), służy rekreacji, a lokalnie pełni również funkcje komunikacyjne. Stąd też zasadność wniosku o ujęcie w projekcie KPO reform, działań i inwestycji z zakresu spójnej infrastruktury rowerowej o znaczeniu krajowym i regionalnym.	
45.	Osoba prywatna	podkarpackie	Komponent E	197	W ramach komponentu E „Zielona inteligentna mobilność" należy umożliwić realizację inwestycji dotyczących budowy zintegrowanej sieci dróg rowerowych o charakterze turystycznym i rekreacyjnym.	Odbudowa gospodarki po kryzysie wywołanym pandemią COVID-19 powinna obejmować także sektor turystyczny, który jest jednym z najbardziej dotkniętych skutkami wprowadzanych obostrzeń. Te rejony kraju, w których dominuje turystyka (np. południowa część Polski), mają bardzo ograniczone możliwości pozyskania wsparcia w ramach Programu, przez co ich wychodzenie z kryzysu będzie dużo wolniejsze niż np. dużych ośrodków miejskich, których uprzywilejowana pozycja zostanie jeszcze bardziej wzmocniona. Wsparcie w ramach programu dysponującego tak dużym budżetem powinno rozkładać się równomiernie i umożliwiać rozwój także terenów niezurbanizowanych i nieprzemysłowych. Ponadto, inwestycje wspierane ze środków KPO powinny przyczyniać się także do rozwiązywania problemów nie związanych bezpośrednio z pandemią ale które w jej wyniku przybrały na	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						sile, w szczególności chodzi o brak aktywności fizycznej i związane z tym problemem choroby (np. otyłość, choroby serca). Już od wielu lat jedną z najpopularniejszych i najprostszych do uprawniania w naszym kraju dyscyplin jest jazda na rowerze. Niestety do bezpiecznego uprawiania turystyki rowerowej, czy nawet rekreacyjnych wyjazdów brakuje odpowiedniej infrastruktury. Przykład województwa małopolskiego pokazuje jak duże jest zapotrzebowanie na tego rodzaju infrastrukturę, która przyciąga całe rodziny, a korzyści ekonomiczne wynikające z budowy tras rowerowych czerpią przede wszystkim lokalni przedsiębiorcy. Zasadne jest zatem, w celu umożliwienia zrównoważonego rozwoju wszystkich gałęzi gospodarki uwzględnienie w KPO możliwości wsparcia infrastruktury turystycznej poprzez budowę dróg rowerowych na obszarach turystycznych. Korzyści wynikające z realizacji tego rodzaju projektów będą wielowymiarowe, obejmujące zarówno kwestie gospodarcze (rozwój przedsiębiorczości) jak i zdrowotne (promocja aktywności i zdrowego stylu życia z pewnością przyczyni się do wyhamowania epidemii otyłości oraz chorób układu krążenia). Należy również zaznaczyć, że sojusz European Turism Manifesto zrzeszający ponad 60 europejskich organizacji publicznych i prywatnych, zajmujących się turystyką w Europie, w lutym 2021 r. opracował dokument pn. „CALL FOR ACTION: ACCELERATE SOCIAL AND ECONOMIC RECOVERY BY INVESTING IN SUSTAINABLE TOURISM DEVELOPMENT”, w którym zwraca uwagę na znaczenie reform i inwestycji w zrównoważoną turystykę w odbudowie gospodarki i relacji społecznych po kryzysie powodowanym COVID-19. W dokumencie wskazuje się, szereg państw członkowskich, które w swoich projektach Planów Naprawy Instrumentu Odbudowy i Odporności szczególnie wspomniały o inwestycjach związanych z turystyką. Sojusz wzywa wszystkie państwa członkowskie do przyjęcia tego samego podejścia: usługi turystyczne i turystyczne oraz związana z nimi infrastruktura mają kluczowe znaczenie dla	

						długoterminowych perspektyw gospodarczych każdego kraju. Duża liczba MŚP jest bezpośrednio i pośrednio zależna od gospodarki przyjazdowej i przy wystarczającym wsparciu może przywrócić zatrudnienie w gospodarce szybciej niż jakikolwiek inny sektor. W dokumencie wskazuje się na przykłady ujęcia tematyki zrównoważonej turystyki w projektach Planów Odbudowy we: Francji, Hiszpanii, Włoch, Portugalii, Niemiec, Belgii Inwestycje w budowę sieci krajowych i regionalnych tras rowerowych to koło zamachowe dla rozwoju turystyki aktywnej. Dodatkowo infrastruktura ta wspomaga odbudowę transportu publicznego (m.in. w powiązaniu z koleją), służy rekreacji, a lokalnie pełni również funkcje komunikacyjne. Stąd też zasadność wniosku o ujęcie w projekcie KPO reform, działań i inwestycji z zakresu spójnej infrastruktury rowerowej o znaczeniu krajowym i regionalnym.	
46.	Osoba prywatna	podkarpackie	Komponent E	197	W ramach komponentu E „Zielona inteligentna mobilność" należy umożliwić realizację inwestycji dotyczących budowy zintegrowanej sieci dróg rowerowych o charakterze turystycznym i rekreacyjnym.	Odbudowa gospodarki po kryzysie wywołanym pandemią COVID-19 powinna obejmować także sektor turystyczny, który jest jednym z najbardziej dotkniętych skutkami wprowadzanych obostrzeń. Te rejony kraju, w których dominuje turystyka (np. południowa część Polski), mają bardzo ograniczone możliwości pozyskania wsparcia w ramach Programu, przez co ich wychodzenie z kryzysu będzie dużo wolniejsze niż np. dużych ośrodków miejskich, których uprzywilejowana pozycja zostanie jeszcze bardziej wzmocniona. Wsparcie w ramach programu dysponującego tak dużym budżetem powinno rozkładać się równomiernie i umożliwiać rozwój także terenów niezurbanizowanych i nieprzemysłowych. Ponadto, inwestycje wspierane ze środków KPO powinny przyczyniać się także do rozwiązywania problemów nie związanych bezpośrednio z pandemią ale które w jej wyniku przybrały na sile, w szczególności chodzi o brak aktywności fizycznej i związane z tym problemem choroby (np. otyłość, choroby serca). Już od wielu lat jedną z najpopularniejszych i najprostszych do uprawniania w naszym kraju dyscyplin jest jazda na rowerze. Niestety do	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						bezpiecznego uprawiania turystyki rowerowej, czy nawet rekreacyjnych wyjazdów brakuje odpowiedniej infrastruktury. Przykład województwa małopolskiego pokazuje jak duże jest zapotrzebowanie na tego rodzaju infrastrukturę, która przyciąga całe rodziny, a korzyści ekonomiczne wynikające z budowy tras rowerowych czerpią przede wszystkim lokalni przedsiębiorcy. Zasadne jest zatem, w celu umożliwienia zrównoważonego rozwoju wszystkich gałęzi gospodarki uwzględnienie w KPO możliwości wsparcia infrastruktury turystycznej poprzez budowę dróg rowerowych na obszarach turystycznych. Korzyści wynikające z realizacji tego rodzaju projektów będą wielowymiarowe, obejmujące zarówno kwestie gospodarcze (rozwój przedsiębiorczości) jak i zdrowotne (promocja aktywności i zdrowego stylu życia z pewnością przyczyni się do wyhamowania epidemii otyłości oraz chorób układu krążenia). Należy również zaznaczyć, że sojusz European Turism Manifesto zrzeszający ponad 60 europejskich organizacji publicznych i prywatnych, zajmujących się turystyką w Europie, w lutym 2021 r. opracował dokument pn. „CALL FOR ACTION: ACCELERATE SOCIAL AND ECONOMIC RECOVERY BY INVESTING IN SUSTAINABLE TOURISM DEVELOPMENT”, w którym zwraca uwagę na znaczenie reform i inwestycji w zrównoważoną turystykę w odbudowie gospodarki i relacji społecznych po kryzysie powodowanym COVID-19. W dokumencie wskazuje się, szereg państw członkowskich, które w swoich projektach Planów Naprawy Instrumentu Odbudowy i Odporności szczególnie wspomniały o inwestycjach związanych z turystyką. Sojusz wzywa wszystkie państwa członkowskie do przyjęcia tego samego podejścia: usługi turystyczne i turystyczne oraz związana z nimi infrastruktura mają kluczowe znaczenie dla długoterminowych perspektyw gospodarczych każdego kraju. Duża liczba MŚP jest bezpośrednio i pośrednio zależna od gospodarki przyjazdowej i przy wystarczającym wsparciu może przywrócić zatrudnienie w gospodarce szybciej niż	

						jakikolwiek inny sektor. W dokumencie wskazuje się na przykłady ujęcia tematyki zrównoważonej turystyki w projektach Planów Odbudowy we: Francji, Hiszpanii, Włoch, Portugalii, Niemiec, Belgii Inwestycje w budowę sieci krajowych i regionalnych tras rowerowych to koło zamachowe dla rozwoju turystyki aktywnej. Dodatkowo infrastruktura ta wspomaga odbudowę transportu publicznego (m.in. w powiązaniu z koleją), służy rekreacji, a lokalnie pełni również funkcje komunikacyjne. Stąd też zasadność wniosku o ujęcie w projekcie KPO reform, działań i inwestycji z zakresu spójnej infrastruktury rowerowej o znaczeniu krajowym i regionalnym.	
47.	Osoba prywatna	podkarpackie	Komponent E	197	W ramach komponentu E „Zielona inteligentna mobilność" należy umożliwić realizację inwestycji dotyczących budowy zintegrowanej sieci dróg rowerowych o charakterze turystycznym i rekreacyjnym.	Odbudowa gospodarki po kryzysie wywołanym pandemią COVID-19 powinna obejmować także sektor turystyczny, który jest jednym z najbardziej dotkniętych skutkami wprowadzanych obostrzeń. Te rejony kraju, w których dominuje turystyka (np. południowa część Polski), mają bardzo ograniczone możliwości pozyskania wsparcia w ramach Programu, przez co ich wychodzenie z kryzysu będzie dużo wolniejsze niż np. dużych ośrodków miejskich, których uprzywilejowana pozycja zostanie jeszcze bardziej wzmocniona. Wsparcie w ramach programu dysponującego tak dużym budżetem powinno rozkładać się równomiernie i umożliwiać rozwój także terenów niezurbanizowanych i nieprzemysłowych. Ponadto, inwestycje wspierane ze środków KPO powinny przyczyniać się także do rozwiązywania problemów nie związanych bezpośrednio z pandemią ale które w jej wyniku przybrały na sile, w szczególności chodzi o brak aktywności fizycznej i związane z tym problemem choroby (np. otyłość, choroby serca). Już od wielu lat jedną z najpopularniejszych i najprostszych do uprawniania w naszym kraju dyscyplin jest jazda na rowerze. Niestety do bezpiecznego uprawiania turystyki rowerowej, czy nawet rekreacyjnych wyjazdów brakuje odpowiedniej infrastruktury. Przykład województwa małopolskiego pokazuje jak duże jest zapotrzebowanie na tego rodzaju	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						infrastrukturę, która przyciąga całe rodziny, a korzyści ekonomiczne wynikające z budowy tras rowerowych czerpią przede wszystkim lokalni przedsiębiorcy. Zasadne jest zatem, w celu umożliwienia zrównoważonego rozwoju wszystkich gałęzi gospodarki uwzględnienie w KPO możliwości wsparcia infrastruktury turystycznej poprzez budowę dróg rowerowych na obszarach turystycznych. Korzyści wynikające z realizacji tego rodzaju projektów będą wielowymiarowe, obejmujące zarówno kwestie gospodarcze (rozwój przedsiębiorczości) jak i zdrowotne (promocja aktywności i zdrowego stylu życia z pewnością przyczyni się do wyhamowania epidemii otyłości oraz chorób układu krążenia). Należy również zaznaczyć, że sojusz European Turism Manifesto zrzeszający ponad 60 europejskich organizacji publicznych i prywatnych, zajmujących się turystyką w Europie, w lutym 2021 r. opracował dokument pn. „CALL FOR ACTION: ACCELERATE SOCIAL AND ECONOMIC RECOVERY BY INVESTING IN SUSTAINABLE TOURISM DEVELOPMENT", w którym zwraca uwagę na znaczenie reform i inwestycji w zrównoważoną turystykę w odbudowie gospodarki i relacji społecznych po kryzysie powodowanym COVID-19. W dokumencie wskazuje się, szereg państw członkowskich, które w swoich projektach Planów Naprawy Instrumentu Odbudowy i Odporności szczególnie wspomniały o inwestycjach związanych z turystyką. Sojusz wzywa wszystkie państwa członkowskie do przyjęcia tego samego podejścia: usługi turystyczne i turystyczne oraz związana z nimi infrastruktura mają kluczowe znaczenie dla długoterminowych perspektyw gospodarczych każdego kraju. Duża liczba MŚP jest bezpośrednio i pośrednio zależna od gospodarki przyjazdowej i przy wystarczającym wsparciu może przywrócić zatrudnienie w gospodarce szybciej niż jakikolwiek inny sektor. W dokumencie wskazuje się na przykłady ujęcia tematyki zrównoważonej turystyki w projektach Planów Odbudowy we: Francji, Hiszpanii, Włoch, Portugalii, Niemiec, Belgii Inwestycje w budowę sieci krajowych i regionalnych tras	

						rowerowych to koło zamachowe dla rozwoju turystyki aktywnej. Dodatkowo infrastruktura ta wspomaga odbudowę transportu publicznego (m.in. w powiązaniu z koleją), służy rekreacji, a lokalnie pełni również funkcje komunikacyjne. Stąd też zasadność wniosku o ujęcie w projekcie KPO reform, działań i inwestycji z zakresu spójnej infrastruktury rowerowej o znaczeniu krajowym i regionalnym.	
48.	Osoba prywatna	podkarpackie	Komponent E	197	W ramach komponentu E „Zielona inteligentna mobilność" należy umożliwić realizację inwestycji dotyczących budowy zintegrowanej sieci dróg rowerowych o charakterze turystycznym i rekreacyjnym.	Odbudowa gospodarki po kryzysie wywołanym pandemią COVID-19 powinna obejmować także sektor turystyczny, który jest jednym z najbardziej dotkniętych skutkami wprowadzanych obostrzeń. Te rejony kraju, w których dominuje turystyka (np. południowa część Polski), mają bardzo ograniczone możliwości pozyskania wsparcia w ramach Programu, przez co ich wychodzenie z kryzysu będzie dużo wolniejsze niż np. dużych ośrodków miejskich, których uprzywilejowana pozycja zostanie jeszcze bardziej wzmocniona. Wsparcie w ramach programu dysponującego tak dużym budżetem powinno rozkładać się równomiernie i umożliwiać rozwój także terenów niezurbanizowanych i nieprzemysłowych. Ponadto, inwestycje wspierane ze środków KPO powinny przyczyniać się także do rozwiązywania problemów nie związanych bezpośrednio z pandemią ale które w jej wyniku przybrały na sile, w szczególności chodzi o brak aktywności fizycznej i związane z tym problemem choroby (np. otyłość, choroby serca). Już od wielu lat jedną z najpopularniejszych i najprostszych do uprawniania w naszym kraju dyscyplin jest jazda na rowerze. Niestety do bezpiecznego uprawiania turystyki rowerowej, czy nawet rekreacyjnych wyjazdów brakuje odpowiedniej infrastruktury. Przykład województwa małopolskiego pokazuje jak duże jest zapotrzebowanie na tego rodzaju infrastrukturę, która przyciąga całe rodziny, a korzyści ekonomiczne wynikające z budowy tras rowerowych czerpią przede wszystkim lokalni przedsiębiorcy. Zasadne jest zatem, w celu umożliwienia zrównoważonego rozwoju wszystkich gałęzi gospodarki uwzględnienie w	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						KPO możliwości wsparcia infrastruktury turystycznej poprzez budowę dróg rowerowych na obszarach turystycznych. Korzyści wynikające z realizacji tego rodzaju projektów będą wielowymiarowe, obejmujące zarówno kwestie gospodarcze (rozwój przedsiębiorczości) jak i zdrowotne (promocja aktywności i zdrowego stylu życia z pewnością przyczyni się do wyhamowania epidemii otyłości oraz chorób układu krążenia). Należy również zaznaczyć, że sojusz European Turism Manifesto zrzeszający ponad 60 europejskich organizacji publicznych i prywatnych, zajmujących się turystyką w Europie, w lutym 2021 r. opracował dokument pn. „CALL FOR ACTION: ACCELERATE SOCIAL AND ECONOMIC RECOVERY BY INVESTING IN SUSTAINABLE TOURISM DEVELOPMENT", w którym zwraca uwagę na znaczenie reform i inwestycji w zrównoważoną turystykę w odbudowie gospodarki i relacji społecznych po kryzysie powodowanym COVID-19. W dokumencie wskazuje się, szereg państw członkowskich, które w swoich projektach Planów Naprawy Instrumentu Odbudowy i Odporności szczególnie wspomniały o inwestycjach związanych z turystyką. Sojusz wzywa wszystkie państwa członkowskie do przyjęcia tego samego podejścia: usługi turystyczne i turystyczne oraz związana z nimi infrastruktura mają kluczowe znaczenie dla długoterminowych perspektyw gospodarczych każdego kraju. Duża liczba MŚP jest bezpośrednio i pośrednio zależna od gospodarki przyjazdowej i przy wystarczającym wsparciu może przywrócić zatrudnienie w gospodarce szybciej niż jakikolwiek inny sektor. W dokumencie wskazuje się na przykłady ujęcia tematyki zrównoważonej turystyki w projektach Planów Odbudowy we: Francji, Hiszpanii, Włoch, Portugalii, Niemiec, Belgii Inwestycje w budowę sieci krajowych i regionalnych tras rowerowych to koło zamachowe dla rozwoju turystyki aktywnej. Dodatkowo infrastruktura ta wspomaga odbudowę transportu publicznego (m.in. w powiązaniu z koleją), służy rekreacji, a lokalnie pełni również funkcje komunikacyjne. Stąd też zasadność	

						wniosku o ujęcie w projekcie KPO reform, działań i inwestycji z zakresu spójnej infrastruktury rowerowej o znaczeniu krajowym i regionalnym.	
49.	Osoba prywatna	podkarpackie	Komponent E	197	W ramach komponentu E „Zielona inteligentna mobilność" należy umożliwić realizację inwestycji dotyczących budowy zintegrowanej sieci dróg rowerowych o charakterze turystycznym i rekreacyjnym.	Odbudowa gospodarki po kryzysie wywołanym pandemią COVID-19 powinna obejmować także sektor turystyczny, który jest jednym z najbardziej dotkniętych skutkami wprowadzanych obostrzeń. Te rejony kraju, w których dominuje turystyka (np. południowa część Polski), mają bardzo ograniczone możliwości pozyskania wsparcia w ramach Programu, przez co ich wychodzenie z kryzysu będzie dużo wolniejsze niż np. dużych ośrodków miejskich, których uprzywilejowana pozycja zostanie jeszcze bardziej wzmocniona. Wsparcie w ramach programu dysponującego tak dużym budżetem powinno rozkładać się równomiernie i umożliwiać rozwój także terenów niezurbanizowanych i nieprzemysłowych. Ponadto, inwestycje wspierane ze środków KPO powinny przyczyniać się także do rozwiązywania problemów nie związanych bezpośrednio z pandemią ale które w jej wyniku przybrały na sile, w szczególności chodzi o brak aktywności fizycznej i związane z tym problemem choroby (np. otyłość, choroby serca). Już od wielu lat jedną z najpopularniejszych i najprostszych do uprawniania w naszym kraju dyscyplin jest jazda na rowerze. Niestety do bezpiecznego uprawiania turystyki rowerowej, czy nawet rekreacyjnych wyjazdów brakuje odpowiedniej infrastruktury. Przykład województwa małopolskiego pokazuje jak duże jest zapotrzebowanie na tego rodzaju infrastrukturę, która przyciąga całe rodziny, a korzyści ekonomiczne wynikające z budowy tras rowerowych czerpią przede wszystkim lokalni przedsiębiorcy. Zasadne jest zatem, w celu umożliwienia zrównoważonego rozwoju wszystkich gałęzi gospodarki uwzględnienie w KPO możliwości wsparcia infrastruktury turystycznej poprzez budowę dróg rowerowych na obszarach turystycznych. Korzyści wynikające z realizacji tego rodzaju projektów będą wielowymiarowe, obejmujące zarówno kwestie gospodarcze	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						(rozwój przedsiębiorczości) jak i zdrowotne (promocja aktywności i zdrowego stylu życia z pewnością przyczyni się do wyhamowania epidemii otyłości oraz chorób układu krążenia). Należy również zaznaczyć, że sojusz European Turism Manifesto zrzeszający ponad 60 europejskich organizacji publicznych i prywatnych, zajmujących się turystyką w Europie, w lutym 2021 r. opracował dokument pn. „CALL FOR ACTION: ACCELERATE SOCIAL AND ECONOMIC RECOVERY BY INVESTING IN SUSTAINABLE TOURISM DEVELOPMENT", w którym zwraca uwagę na znaczenie reform i inwestycji w zrównoważoną turystykę w odbudowie gospodarki i relacji społecznych po kryzysie powodowanym COVID-19. W dokumencie wskazuje się, szereg państw członkowskich, które w swoich projektach Planów Naprawy Instrumentu Odbudowy i Odporności szczególnie wspomniały o inwestycjach związanych z turystyką. Sojusz wzywa wszystkie państwa członkowskie do przyjęcia tego samego podejścia: usługi turystyczne i turystyczne oraz związana z nimi infrastruktura mają kluczowe znaczenie dla długoterminowych perspektyw gospodarczych każdego kraju. Duża liczba MŚP jest bezpośrednio i pośrednio zależna od gospodarki przyjazdowej i przy wystarczającym wsparciu może przywrócić zatrudnienie w gospodarce szybciej niż jakikolwiek inny sektor. W dokumencie wskazuje się na przykłady ujęcia tematyki zrównoważonej turystyki w projektach Planów Odbudowy we: Francji, Hiszpanii, Włoch, Portugalii, Niemiec, Belgii Inwestycje w budowę sieci krajowych i regionalnych tras rowerowych to koło zamachowe dla rozwoju turystyki aktywnej. Dodatkowo infrastruktura ta wspomaga odbudowę transportu publicznego (m.in. w powiązaniu z koleją), służy rekreacji, a lokalnie pełni również funkcje komunikacyjne. Stąd też zasadność wniosku o ujęcie w projekcie KPO reform, działań i inwestycji z zakresu spójnej infrastruktury rowerowej o znaczeniu krajowym i regionalnym.	
50.	Stowarzyszenie Aktywny Beskid	podkarpackie	Komponent E	197	W ramach komponentu E „Zielona inteligentna mobilność" należy umożliwić realizację inwestycji	Odbudowa gospodarki po kryzysie wywołanym pandemią COVID-19 powinna	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa

					dotyczących budowy zintegrowanej sieci dróg rowerowych o charakterze turystycznym i rekreacyjnym.	obejmować także sektor turystyczny, który jest jednym z najbardziej dotkniętych skutkami wprowadzanych obostrzeń. Te rejony kraju, w których dominuje turystyka (np. południowa część Polski), mają bardzo ograniczone możliwości pozyskania wsparcia w ramach Programu, przez co ich wychodzenie z kryzysu będzie dużo wolniejsze niż np. dużych ośrodków miejskich, których uprzywilejowana pozycja zostanie jeszcze bardziej wzmocniona. Wsparcie w ramach programu dysponującego tak dużym budżetem powinno rozkładać się równomiernie i umożliwiać rozwój także terenów niezurbanizowanych i nieprzemysłowych. Ponadto, inwestycje wspierane ze środków KPO powinny przyczyniać się także do rozwiązywania problemów nie związanych bezpośrednio z pandemią ale które w jej wyniku przybrały na sile, w szczególności chodzi o brak aktywności fizycznej i związane z tym problemem choroby (np. otyłość, choroby serca). Już od wielu lat jedną z najpopularniejszych i najprostszych do uprawniania w naszym kraju dyscyplin jest jazda na rowerze. Niestety do bezpiecznego uprawiania turystyki rowerowej, czy nawet rekreacyjnych wyjazdów brakuje odpowiedniej infrastruktury. Przykład województwa małopolskiego pokazuje jak duże jest zapotrzebowanie na tego rodzaju infrastrukturę, która przyciąga całe rodziny, a korzyści ekonomiczne wynikające z budowy tras rowerowych czerpią przede wszystkim lokalni przedsiębiorcy. Zasadne jest zatem, w celu umożliwienia zrównoważonego rozwoju wszystkich gałęzi gospodarki uwzględnienie w KPO możliwości wsparcia infrastruktury turystycznej poprzez budowę dróg rowerowych na obszarach turystycznych. Korzyści wynikające z realizacji tego rodzaju projektów będą wielowymiarowe, obejmujące zarówno kwestie gospodarcze (rozwój przedsiębiorczości) jak i zdrowotne (promocja aktywności i zdrowego stylu życia z pewnością przyczyni się do wyhamowania epidemii otyłości oraz chorób układu krążenia). Należy również zaznaczyć, że sojusz European Turism Manifesto zrzeszający	może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						ponad 60 europejskich organizacji publicznych i prywatnych, zajmujących się turystyką w Europie, w lutym 2021 r. opracował dokument pn. „CALL FOR ACTION: ACCELERATE SOCIAL AND ECONOMIC RECOVERY BY INVESTING IN SUSTAINABLE TOURISM DEVELOPMENT", w którym zwraca uwagę na znaczenie reform i inwestycji w zrównoważoną turystykę w odbudowie gospodarki i relacji społecznych po kryzysie powodowanym COVID-19. W dokumencie wskazuje się, szereg państw członkowskich, które w swoich projektach Planów Naprawy Instrumentu Odbudowy i Odporności szczególnie wspomniały o inwestycjach związanych z turystyką. Sojusz wzywa wszystkie państwa członkowskie do przyjęcia tego samego podejścia: usługi turystyczne i turystyczne oraz związana z nimi infrastruktura mają kluczowe znaczenie dla długoterminowych perspektyw gospodarczych każdego kraju. Duża liczba MŚP jest bezpośrednio i pośrednio zależna od gospodarki przyjazdowej i przy wystarczającym wsparciu może przywrócić zatrudnienie w gospodarce szybciej niż jakikolwiek inny sektor. W dokumencie wskazuje się na przykłady ujęcia tematyki zrównoważonej turystyki w projektach Planów Odbudowy we: Francji, Hiszpanii, Włoch, Portugalii, Niemiec, Belgii. Inwestycje w budowę sieci krajowych i regionalnych tras rowerowych to koło zamachowe dla rozwoju turystyki aktywnej. Dodatkowo infrastruktura ta wspomaga odbudowę transportu publicznego (m.in. w powiązaniu z koleją), służy rekreacji, a lokalnie pełni również funkcje komunikacyjne. Stąd też zasadność wniosku o ujęcie w projekcie KPO reform, działań i inwestycji z zakresu spójnej infrastruktury rowerowej o znaczeniu krajowym i regionalnym.	
51.	Osoba prywatna	podkarpackie	Komponent E	197	W ramach komponentu E „Zielona inteligentna mobilność" należy umożliwić realizację inwestycji dotyczących budowy zintegrowanej sieci dróg rowerowych o charakterze turystycznym i rekreacyjnym.	Odbudowa gospodarki po kryzysie wywołanym pandemią COVID-19 powinna obejmować także sektor turystyczny, który jest jednym z najbardziej dotkniętych skutkami wprowadzanych obostrzeń. Te rejony kraju, w których dominuje turystyka (np. południowa część Polski), mają bardzo ograniczone możliwości pozyskania wsparcia	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach komponentu B. Także w obszarze

						w ramach Programu, przez co ich wychodzenie z kryzysu będzie dużo wolniejsze niż np. dużych ośrodków miejskich, których uprzywilejowana pozycja zostanie jeszcze bardziej wzmocniona. Wsparcie w ramach programu dysponującego tak dużym budżetem powinno rozkładać się równomiernie i umożliwiać rozwój także terenów niezurbanizowanych i nieprzemysłowych. Ponadto, inwestycje wspierane ze środków KPO powinny przyczyniać się także do rozwiązywania problemów nie związanych bezpośrednio z pandemią ale które w jej wyniku przybrały na sile, w szczególności chodzi o brak aktywności fizycznej i związane z tym problemem choroby (np. otyłość, choroby serca). Już od wielu lat jedną z najpopularniejszych i najprostszych do uprawniania w naszym kraju dyscyplin jest jazda na rowerze. Niestety do bezpiecznego uprawiania turystyki rowerowej, czy nawet rekreacyjnych wyjazdów brakuje odpowiedniej infrastruktury. Przykład województwa małopolskiego pokazuje jak duże jest zapotrzebowanie na tego rodzaju infrastrukturę, która przyciąga całe rodziny, a korzyści ekonomiczne wynikające z budowy tras rowerowych czerpią przede wszystkim lokalni przedsiębiorcy. Zasadne jest zatem, w celu umożliwienia zrównoważonego rozwoju wszystkich gałęzi gospodarki uwzględnienie w KPO możliwości wsparcia infrastruktury turystycznej poprzez budowę dróg rowerowych na obszarach turystycznych. Korzyści wynikające z realizacji tego rodzaju projektów będą wielowymiarowe, obejmujące zarówno kwestie gospodarcze (rozwój przedsiębiorczości) jak i zdrowotne (promocja aktywności i zdrowego stylu życia z pewnością przyczyni się do wyhamowania epidemii otyłości oraz chorób układu krążenia). Należy również zaznaczyć, że sojusz European Turism Manifesto zrzeszający ponad 60 europejskich organizacji publicznych i prywatnych, zajmujących się turystyką w Europie, w lutym 2021 r. opracował dokument pn. „CALL FOR ACTION: ACCELERATE SOCIAL AND ECONOMIC RECOVERY BY INVESTING IN SUSTAINABLE	bezpieczeństwa transportu (komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						TOURISM DEVELOPMENT", w którym zwraca uwagę na znaczenie reform i inwestycji w zrównoważoną turystykę w odbudowie gospodarki i relacji społecznych po kryzysie powodowanym COVID-19. W dokumencie wskazuje się, szereg państw członkowskich, które w swoich projektach Planów Naprawy Instrumentu Odbudowy i Odporności szczególnie wspomniały o inwestycjach związanych z turystyką. Sojusz wzywa wszystkie państwa członkowskie do przyjęcia tego samego podejścia: usługi turystyczne i turystyczne oraz związana z nimi infrastruktura mają kluczowe znaczenie dla długoterminowych perspektyw gospodarczych każdego kraju. Duża liczba MŚP jest bezpośrednio i pośrednio zależna od gospodarki przyjazdowej i przy wystarczającym wsparciu może przywrócić zatrudnienie w gospodarce szybciej niż jakikolwiek inny sektor. W dokumencie wskazuje się na przykłady ujęcia tematyki zrównoważonej turystyki w projektach Planów Odbudowy we: Francji, Hiszpanii, Włoch, Portugalii, Niemiec, Belgii Inwestycje w budowę sieci krajowych i regionalnych tras rowerowych to koło zamachowe dla rozwoju turystyki aktywnej. Dodatkowo infrastruktura ta wspomaga odbudowę transportu publicznego (m.in. w powiązaniu z koleją), służy rekreacji, a lokalnie pełni również funkcje komunikacyjne. Stąd też zasadność wniosku o ujęcie w projekcie KPO reform, działań i inwestycji z zakresu spójnej infrastruktury rowerowej o znaczeniu krajowym i regionalnym.	
52.	Osoba prywatna	podkarpackie	Komponent E	197	W ramach komponentu E „Zielona inteligentna mobilność" należy umożliwić realizację inwestycji dotyczących budowy zintegrowanej sieci dróg rowerowych o charakterze turystycznym i rekreacyjnym.	Odbudowa gospodarki po kryzysie wywołanym pandemią COVID-19 powinna obejmować także sektor turystyczny, który jest jednym z najbardziej dotkniętych skutkami wprowadzanych obostrzeń. Te rejony kraju, w których dominuje turystyka (np. południowa część Polski), mają bardzo ograniczone możliwości pozyskania wsparcia w ramach Programu, przez co ich wychodzenie z kryzysu będzie dużo wolniejsze niż np. dużych ośrodków miejskich, których uprzywilejowana pozycja zostanie jeszcze bardziej wzmocniona. Wsparcie w ramach programu dysponującego	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						tak dużym budżetem powinno rozkładać się równomiernie i umożliwiać rozwój także terenów niezurbanizowanych i nieprzemysłowych. Ponadto, inwestycje wspierane ze środków KPO powinny przyczyniać się także do rozwiązywania problemów nie związanych bezpośrednio z pandemią ale które w jej wyniku przybrały na sile, w szczególności chodzi o brak aktywności fizycznej i związane z tym problemem choroby (np. otyłość, choroby serca). Już od wielu lat jedną z najpopularniejszych i najprostszych do uprawniania w naszym kraju dyscyplin jest jazda na rowerze. Niestety do bezpiecznego uprawiania turystyki rowerowej, czy nawet rekreacyjnych wyjazdów brakuje odpowiedniej infrastruktury. Przykład województwa małopolskiego pokazuje jak duże jest zapotrzebowanie na tego rodzaju infrastrukturę, która przyciąga całe rodziny, a korzyści ekonomiczne wynikające z budowy tras rowerowych czerpią przede wszystkim lokalni przedsiębiorcy. Zasadne jest zatem, w celu umożliwienia zrównoważonego rozwoju wszystkich gałęzi gospodarki uwzględnienie w KPO możliwości wsparcia infrastruktury turystycznej poprzez budowę dróg rowerowych na obszarach turystycznych. Korzyści wynikające z realizacji tego rodzaju projektów będą wielowymiarowe, obejmujące zarówno kwestie gospodarcze (rozwój przedsiębiorczości) jak i zdrowotne (promocja aktywności i zdrowego stylu życia z pewnością przyczyni się do wyhamowania epidemii otyłości oraz chorób układu krążenia). Należy również zaznaczyć, że sojusz European Turism Manifesto zrzeszający ponad 60 europejskich organizacji publicznych i prywatnych, zajmujących się turystyką w Europie, w lutym 2021 r. opracował dokument pn. „CALL FOR ACTION: ACCELERATE SOCIAL AND ECONOMIC RECOVERY BY INVESTING IN SUSTAINABLE TOURISM DEVELOPMENT”, w którym zwraca uwagę na znaczenie reform i inwestycji w zrównoważoną turystykę w odbudowie gospodarki i relacji społecznych po kryzysie powodowanym COVID-19. W dokumencie wskazuje się, szereg państw członkowskich,	

						które w swoich projektach Planów Naprawy Instrumentu Odbudowy i Odporności szczególnie wspomniały o inwestycjach związanych z turystyką. Sojusz wzywa wszystkie państwa członkowskie do przyjęcia tego samego podejścia: usługi turystyczne i turystyczne oraz związana z nimi infrastruktura mają kluczowe znaczenie dla długoterminowych perspektyw gospodarczych każdego kraju. Duża liczba MŚP jest bezpośrednio i pośrednio zależna od gospodarki przyjazdowej i przy wystarczającym wsparciu może przywrócić zatrudnienie w gospodarce szybciej niż jakikolwiek inny sektor. W dokumencie wskazuje się na przykłady ujęcia tematyki zrównoważonej turystyki w projektach Planów Odbudowy we: Francji, Hiszpanii, Włoch, Portugalii, Niemiec, Belgii Inwestycje w budowę sieci krajowych i regionalnych tras rowerowych to koło zamachowe dla rozwoju turystyki aktywnej. Dodatkowo infrastruktura ta wspomaga odbudowę transportu publicznego (m.in. w powiązaniu z koleją), służy rekreacji, a lokalnie pełni również funkcje komunikacyjne. Stąd też zasadność wniosku o ujęcie w projekcie KPO reform, działań i inwestycji z zakresu spójnej infrastruktury rowerowej o znaczeniu krajowym i regionalnym.	
53.	Osoba prywatna	wielkopolskie	Komponent E	205	brak wsparcia do budowy/rozbudowy sieci tramwajowych i metra oraz niezbędnego taboru. Budowy dróg rowerowych, węzłów przesiadkowych, infrastruktury uspokojenia ruchu, parkingów P&R.	sprawna komunikacja publiczna i rowerowa to istota hasła "zielona mobilność"	**Uwaga uwzględniona.** Tabor szynowy (tramwaje) został dopisany do Komponentu E. Wsparcie będzie możliwe z części pożyczkowej Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

54.	Osoba prywatna	dolnośląskie	Komponent E	200	1.Brak wsparcia dla przebudowy/rozbudowy linii kolejowych o infrastrukturę powodującą likwidację skrzyżowań linii kolejowych z drogami w poziomie. 2. Brak wsparcia dla rozbudowy linii tramwajowych . 3. Brak wsparcia dla budowy drobnych elementów związanych z budownictwem wodnym, tzn. kładek dla rowerów i pieszych nad rzekami.	Ad1.W KPO nie zaproponowano żądnych środków na przebudowę/rozbudowę linii kolejowych o infrastrukturę powodująca likwidację skrzyżowań linii kolejowych z drogami w poziomie. Na przykładzie Wrocławia. Miasto posiada rozbudowaną sieć linii kolejowych. Cześć tych linii krzyżuje się w poziomie z drogami , na skrzyżowaniach tych występują rogatki kolejowe wyposażone w szlabany. W okoliczności przejazdu pociągu, po zamknięciu szlabanu (co następuje z dużym wyprzedzeniem) dochodzi do zatrzymania się komunikacji samochodowej, tworzą się bardzo duże zatory drogowe co odczuwalne jest i ma bardzo negatywny skutek na dużym obszarze przyległym do skrzyżowania. Ponadto skrzyżowania linii kolejowej z drogami w jednym poziomie eliminują możliwość budowy linii tramwajowych przez to skrzyżowanie ponieważ brakuje przepisów techniczno budowlanych regulujących możliwość wykonania takich skrzyżowań. Powoduje to wykluczenie komunikacyjne dla wielu Osiedli Mieszkaniowych. Ze środków KPO należało by zlikwidować bardzo uciążliwe dla Mieszkańców osiedla Muchobór Wielki we Wrocławiu skrzyżowanie w jednym poziomie linii kolejowej nr 751 z jezdnia na ul. Strzegomskiej. Ad2. Tramwaj jest zaliczany do ekologicznego środka transportu . Linie tramwajowe mogą przebiegać niezależnie od systemu ulic, co stwarza warunki do płynnej jazdy i w tych warunkach nie stoją w korkach ulicznych. Tramwaj jest w większości warunków tańszy w eksploatacji niż autobus. Mając mniejsze opory toczenia może łatwo wykorzystać jazdę z wybiegu, hamując może zwracać energię do sieci, mniejsze jest zużycie energii w przeliczeniu na pasażera. Tramwaj praktycznie nie emituje zanieczyszczeń, przez co przyczynia się do poprawy warunków ekologicznych w mieście. Tramwaj może mieć większą pojemność przewozową od autobusu. Wszyscy Mieszkańcy powinni mieć równy dostęp do taniego, ekologicznego transportu publicznego. Wykluczeni z tego są mieszkańcy osiedla Muchobór Wielki we Wrocławiu ponieważ ze względu na brak środków	**Wyjaśnienie** 1.Tego typu inwedstycje będą realizowane w ramach części KPO dotyczącej bezpieczeństwa transportu. 2. Linie tramwajowe nie będą wspierane, natomiast wsparcie będzie możliwe dla zakuipu taboru. 3. Tego typu elementy mogą być cześcią kompleksowych projektów w zakresie zazieleniania miast (komponent B)

						finansowych nie ma w najbliższych latach perspektyw na budowę linii tramwajowej na to osiedle. Ad.3. W KPO nie zaproponowano żądnych środków na przebudowę/rozbudowę drobnej infrastruktury budownictwa wodnego tzn. kładek nad rzekami przeznaczonych dla pieszych i osób poruszających się na rowerach. Na przykładzie Wrocławia. Miasto położone jest nad pięcioma względnie dużymi rzekami, które wraz z dużą ilością mniejszych potoków przecinają Miasto uniemożliwiając lokalną komunikację pomiędzy osiedlami. Budowa kładek nad rzekami przyczyniła by się do integracji środowisk lokalnych a ze względu na powstanie krótszej/alternatywnej trasy zachęciło by Mieszkańców do zamiany samochodu na rower (dojazd do pracy, szkoły, miejsca rekreacji itp.). Przykładem potrzeby wybudowania takiej kładki pieszo rowerowej jest osiedle Muchobór Wielki we Wrocławiu, które oddzielone jest od Miasta rzeką Ślęzą . W jednym z miejsc gdzie rzeka odgradza osiedle od osiedla Muchobór Mały istnieje potrzeba wybudowania kładki rowerowo pieszej na osi ulic Trawowa - Francuska. Koszt budowy kładki władze samorządowe Wrocławia wyceniły na 5 milionów złotych, jest opracowany projekt budowy ale brakuje środków finansowych. Ad1.W KPO nie zaproponowano żądnych środków na przebudowę/rozbudowę linii kolejowych o infrastrukturę powodująca likwidację skrzyżowań linii kolejowych z drogami w poziomie. Na przykładzie Wrocławia. Miasto posiada rozbudowaną sieć linii kolejowych. Cześć tych linii krzyżuje się w poziomie z drogami , na skrzyżowaniach tych występują rogatki kolejowe wyposażone w szlabany. W okoliczności przejazdu pociągu, po zamknięciu szlabanu (co następuje z dużym wyprzedzeniem) dochodzi do zatrzymania się komunikacji samochodowej, tworzą się bardzo duże zatory drogowe co odczuwalne jest i ma bardzo negatywny skutek na dużym obszarze przyległym do skrzyżowania. Ponadto skrzyżowania linii kolejowej z drogami w jednym poziomie eliminują możliwość budowy linii	

						tramwajowych przez to skrzyżowanie ponieważ brakuje przepisów techniczno budowlanych regulujących możliwość wykonania takich skrzyżowań. Powoduje to wykluczenie komunikacyjne dla wielu Osiedli Mieszkaniowych. Ze środków KPO należało by zlikwidować bardzo uciążliwe dla Mieszkańców osiedla Muchobór Wielki we Wrocławiu skrzyżowanie w jednym poziomie linii kolejowej nr 751 z jezdnia na ul. Strzegomskiej. Ad2. Tramwaj jest zaliczany do ekologicznego środka transportu . Linie tramwajowe mogą przebiegać niezależnie od systemu ulic, co stwarza warunki do płynnej jazdy i w tych warunkach nie stoją w korkach ulicznych. Tramwaj jest w większości warunków tańszy w eksploatacji niż autobus. Mając mniejsze opory toczenia może łatwo wykorzystać jazdę z wybiegu, hamując może zwracać energię do sieci, mniejsze jest zużycie energii w przeliczeniu na pasażera. Tramwaj praktycznie nie emituje zanieczyszczeń, przez co przyczynia się do poprawy warunków ekologicznych w mieście. Tramwaj może mieć większą pojemność przewozową od autobusu. Wszyscy Mieszkańcy powinni mieć równy dostęp do taniego, ekologicznego transportu publicznego. Wykluczeni z tego są mieszkańcy osiedla Muchobór Wielki we Wrocławiu ponieważ ze względu na brak środków finansowych nie ma w najbliższych latach perspektyw na budowę linii tramwajowej na to osiedle. Ad.3. W KPO nie zaproponowano żądnych środków na przebudowę/rozbudowę drobnej infrastruktury budownictwa wodnego tzn. kładek nad rzekami przeznaczonych dla pieszych i osób poruszających się na rowerach. Na przykładzie Wrocławia. Miasto położone jest nad pięcioma względnie dużymi rzekami, które wraz z dużą ilością mniejszych potoków przecinają Miasto uniemożliwiając lokalną komunikację pomiędzy osiedlami. Budowa kładek nad rzekami przyczyniła by się do integracji środowisk lokalnych a ze względu na powstanie krótszej/alternatywnej trasy zachęciło by Mieszkańców do zamiany samochodu na rower (dojazd do pracy, szkoły, miejsca rekreacji itp.). Przykładem	

						potrzeby wybudowania takiej kładki pieszo rowerowej jest osiedle Muchobór Wielki we Wrocławiu, które oddzielone jest od Miasta rzeką Ślęzą . W jednym z miejsc gdzie rzeka odgradza osiedle od osiedla Muchobór Mały istnieje potrzeba wybudowania kładki rowerowo pieszej na osi ulic Trawowa - Francuska. Koszt budowy kładki władze samorządowe Wrocławia wyceniły na 5 milionów złotych, jest opracowany projekt budowy ale brakuje środków finansowych.	
55.	Osoba prywatna	podkarpackie	Komponent E	199	W ramach komponentu E „Zielona inteligentna mobilność" należy umożliwić realizację inwestycji dotyczących budowy zintegrowanej sieci dróg rowerowych o charakterze turystycznym i rekreacyjnym.	Odbudowa gospodarki po kryzysie wywołanym pandemią COVID-19 powinna obejmować także sektor turystyczny, który jest jednym z najbardziej dotkniętych skutkami wprowadzanych obostrzeń. Te rejony kraju, w których dominuje turystyka (np. południowa część Polski), mają bardzo ograniczone możliwości pozyskania wsparcia w ramach Programu, przez co ich wychodzenie z kryzysu będzie dużo wolniejsze niż np. dużych ośrodków miejskich, których uprzywilejowana pozycja zostanie jeszcze bardziej wzmocniona. Wsparcie w ramach programu dysponującego tak dużym budżetem powinno rozkładać się równomiernie i umożliwiać rozwój także terenów niezurbanizowanych i nieprzemysłowych. Ponadto, inwestycje wspierane ze środków KPO powinny przyczyniać się także do rozwiązywania problemów nie związanych bezpośrednio z pandemią ale które w jej wyniku przybrały na sile, w szczególności chodzi o brak aktywności fizycznej i związane z tym problemem choroby (np. otyłość, choroby serca). Już od wielu lat jedną z najpopularniejszych i najprostszych do uprawniania w naszym kraju dyscyplin jest jazda na rowerze. Niestety do bezpiecznego uprawiania turystyki rowerowej, czy nawet rekreacyjnych wyjazdów brakuje odpowiedniej infrastruktury. Przykład województwa małopolskiego pokazuje jak duże jest zapotrzebowanie na tego rodzaju infrastrukturę, która przyciąga całe rodziny, a korzyści ekonomiczne wynikające z budowy tras rowerowych czerpią przede wszystkim lokalni przedsiębiorcy. Zasadne jest zatem, w celu umożliwienia zrównoważonego rozwoju	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						wszystkich gałęzi gospodarki uwzględnienie w KPO możliwości wsparcia infrastruktury turystycznej poprzez budowę dróg rowerowych na obszarach turystycznych. Korzyści wynikające z realizacji tego rodzaju projektów będą wielowymiarowe, obejmujące zarówno kwestie gospodarcze (rozwój przedsiębiorczości) jak i zdrowotne (promocja aktywności i zdrowego stylu życia z pewnością przyczyni się do wyhamowania epidemii otyłości oraz chorób układu krążenia). Należy również zaznaczyć, że sojusz European Turism Manifesto zrzeszający ponad 60 europejskich organizacji publicznych i prywatnych, zajmujących się turystyką w Europie, w lutym 2021 r. opracował dokument pn. „CALL FOR ACTION: ACCELERATE SOCIAL AND ECONOMIC RECOVERY BY INVESTING IN SUSTAINABLE TOURISM DEVELOPMENT", w którym zwraca uwagę na znaczenie reform i inwestycji w zrównoważoną turystykę w odbudowie gospodarki i relacji społecznych po kryzysie powodowanym COVID-19. W dokumencie wskazuje się, szereg państw członkowskich, które w swoich projektach Planów Naprawy Instrumentu Odbudowy i Odporności szczególnie wspomniały o inwestycjach związanych z turystyką. Sojusz wzywa wszystkie państwa członkowskie do przyjęcia tego samego podejścia: usługi turystyczne i turystyczne oraz związana z nimi infrastruktura mają kluczowe znaczenie dla długoterminowych perspektyw gospodarczych każdego kraju. Duża liczba MŚP jest bezpośrednio i pośrednio zależna od gospodarki przyjazdowej i przy wystarczającym wsparciu może przywrócić zatrudnienie w gospodarce szybciej niż jakikolwiek inny sektor. W dokumencie wskazuje się na przykłady ujęcia tematyki zrównoważonej turystyki w projektach Planów Odbudowy we: Francji, Hiszpanii, Włoch, Portugalii, Niemiec, Belgii Inwestycje w budowę sieci krajowych i regionalnych tras rowerowych to koło zamachowe dla rozwoju turystyki aktywnej. Dodatkowo infrastruktura ta wspomaga odbudowę transportu publicznego (m.in. w powiązaniu z koleją), służy rekreacji, a lokalnie pełni również	

						funkcje komunikacyjne. Stąd też zasadność wniosku o ujęcie w projekcie KPO reform, działań i inwestycji z zakresu spójnej infrastruktury rowerowej o znaczeniu krajowym i regionalnym.	
56.	Osoba prywatna	podkarpackie	Komponent E	200	W ramach komponentu E „Zielona inteligentna mobilność" należy umożliwić realizację inwestycji dotyczących budowy zintegrowanej sieci dróg rowerowych o charakterze turystycznym i rekreacyjnym.	Odbudowa gospodarki po kryzysie wywołanym pandemią COVID-19 powinna obejmować także sektor turystyczny, który jest jednym z najbardziej dotkniętych skutkami wprowadzanych obostrzeń. Te rejony kraju, w których dominuje turystyka (np. południowa część Polski), mają bardzo ograniczone możliwości pozyskania wsparcia w ramach Programu, przez co ich wychodzenie z kryzysu będzie dużo wolniejsze niż np. dużych ośrodków miejskich, których uprzywilejowana pozycja zostanie jeszcze bardziej wzmocniona. Wsparcie w ramach programu dysponującego tak dużym budżetem powinno rozkładać się równomiernie i umożliwiać rozwój także terenów niezurbanizowanych i nieprzemysłowych. Ponadto, inwestycje wspierane ze środków KPO powinny przyczyniać się także do rozwiązywania problemów nie związanych bezpośrednio z pandemią ale które w jej wyniku przybrały na sile, w szczególności chodzi o brak aktywności fizycznej i związane z tym problemem choroby (np. otyłość, choroby serca). Już od wielu lat jedną z najpopularniejszych i najprostszych do uprawniania w naszym kraju dyscyplin jest jazda na rowerze. Niestety do bezpiecznego uprawiania turystyki rowerowej, czy nawet rekreacyjnych wyjazdów brakuje odpowiedniej infrastruktury. Przykład województwa małopolskiego pokazuje jak duże jest zapotrzebowanie na tego rodzaju infrastrukturę, która przyciąga całe rodziny, a korzyści ekonomiczne wynikające z budowy tras rowerowych czerpią przede wszystkim lokalni przedsiębiorcy. Zasadne jest zatem, w celu umożliwienia zrównoważonego rozwoju wszystkich gałęzi gospodarki uwzględnienie w KPO możliwości wsparcia infrastruktury turystycznej poprzez budowę dróg rowerowych na obszarach turystycznych. Korzyści wynikające z realizacji tego rodzaju projektów będą wielowymiarowe,	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						obejmujące zarówno kwestie gospodarcze (rozwój przedsiębiorczości) jak i zdrowotne (promocja aktywności i zdrowego stylu życia z pewnością przyczyni się do wyhamowania epidemii otyłości oraz chorób układu krążenia). Należy również zaznaczyć, że sojusz European Turism Manifesto zrzeszający ponad 60 europejskich organizacji publicznych i prywatnych, zajmujących się turystyką w Europie, w lutym 2021 r. opracował dokument pn. „CALL FOR ACTION: ACCELERATE SOCIAL AND ECONOMIC RECOVERY BY INVESTING IN SUSTAINABLE TOURISM DEVELOPMENT", w którym zwraca uwagę na znaczenie reform i inwestycji w zrównoważoną turystykę w odbudowie gospodarki i relacji społecznych po kryzysie powodowanym COVID-19. W dokumencie wskazuje się, szereg państw członkowskich, które w swoich projektach Planów Naprawy Instrumentu Odbudowy i Odporności szczególnie wspomniały o inwestycjach związanych z turystyką. Sojusz wzywa wszystkie państwa członkowskie do przyjęcia tego samego podejścia: usługi turystyczne i turystyczne oraz związana z nimi infrastruktura mają kluczowe znaczenie dla długoterminowych perspektyw gospodarczych każdego kraju. Duża liczba MŚP jest bezpośrednio i pośrednio zależna od gospodarki przyjazdowej i przy wystarczającym wsparciu może przywrócić zatrudnienie w gospodarce szybciej niż jakikolwiek inny sektor. W dokumencie wskazuje się na przykłady ujęcia tematyki zrównoważonej turystyki w projektach Planów Odbudowy we: Francji, Hiszpanii, Włoch, Portugalii, Niemiec, Belgii Inwestycje w budowę sieci krajowych i regionalnych tras rowerowych to koło zamachowe dla rozwoju turystyki aktywnej. Dodatkowo infrastruktura ta wspomaga odbudowę transportu publicznego (m.in. w powiązaniu z koleją), służy rekreacji, a lokalnie pełni również funkcje komunikacyjne. Stąd też zasadność wniosku o ujęcie w projekcie KPO reform, działań i inwestycji z zakresu spójnej infrastruktury rowerowej o znaczeniu krajowym i regionalnym.	

57.	Osoba prywatna	podkarpackie	Komponent E	197	W ramach komponentu E „Zielona inteligentna mobilność" należy umożliwić realizację inwestycji dotyczących budowy zintegrowanej sieci dróg rowerowych o charakterze turystycznym i rekreacyjnym.	Odbudowa gospodarki po kryzysie wywołanym pandemią COVID-19 powinna obejmować także sektor turystyczny, który jest jednym z najbardziej dotkniętych skutkami wprowadzanych obostrzeń. Te rejony kraju, w których dominuje turystyka (np. południowa część Polski), mają bardzo ograniczone możliwości pozyskania wsparcia w ramach Programu, przez co ich wychodzenie z kryzysu będzie dużo wolniejsze niż np. dużych ośrodków miejskich, których uprzywilejowana pozycja zostanie jeszcze bardziej wzmocniona. Wsparcie w ramach programu dysponującego tak dużym budżetem powinno rozkładać się równomiernie i umożliwiać rozwój także terenów niezurbanizowanych i nieprzemysłowych. Ponadto, inwestycje wspierane ze środków KPO powinny przyczyniać się także do rozwiązywania problemów nie związanych bezpośrednio z pandemią ale które w jej wyniku przybrały na sile, w szczególności chodzi o brak aktywności fizycznej i związane z tym problemem choroby (np. otyłość, choroby serca). Już od wielu lat jedną z najpopularniejszych i najprostszych do uprawniania w naszym kraju dyscyplin jest jazda na rowerze. Niestety do bezpiecznego uprawiania turystyki rowerowej, czy nawet rekreacyjnych wyjazdów brakuje odpowiedniej infrastruktury. Przykład województwa małopolskiego pokazuje jak duże jest zapotrzebowanie na tego rodzaju infrastrukturę, która przyciąga całe rodziny, a korzyści ekonomiczne wynikające z budowy tras rowerowych czerpią przede wszystkim lokalni przedsiębiorcy. Zasadne jest zatem, w celu umożliwienia zrównoważonego rozwoju wszystkich gałęzi gospodarki uwzględnienie w KPO możliwości wsparcia infrastruktury turystycznej poprzez budowę dróg rowerowych na obszarach turystycznych. Korzyści wynikające z realizacji tego rodzaju projektów będą wielowymiarowe, obejmujące zarówno kwestie gospodarcze (rozwój przedsiębiorczości) jak i zdrowotne (promocja aktywności i zdrowego stylu życia z pewnością przyczyni się do wyhamowania epidemii otyłości oraz chorób układu	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						krążenia). Należy również zaznaczyć, że sojusz European Turism Manifesto zrzeszający ponad 60 europejskich organizacji publicznych i prywatnych, zajmujących się turystyką w Europie, w lutym 2021 r. opracował dokument pn. „CALL FOR ACTION: ACCELERATE SOCIAL AND ECONOMIC RECOVERY BY INVESTING IN SUSTAINABLE TOURISM DEVELOPMENT", w którym zwraca uwagę na znaczenie reform i inwestycji w zrównoważoną turystykę w odbudowie gospodarki i relacji społecznych po kryzysie powodowanym COVID-19. W dokumencie wskazuje się, szereg państw członkowskich, które w swoich projektach Planów Naprawy Instrumentu Odbudowy i Odporności szczególnie wspomniały o inwestycjach związanych z turystyką. Sojusz wzywa wszystkie państwa członkowskie do przyjęcia tego samego podejścia: usługi turystyczne i turystyczne oraz związana z nimi infrastruktura mają kluczowe znaczenie dla długoterminowych perspektyw gospodarczych każdego kraju. Duża liczba MŚP jest bezpośrednio i pośrednio zależna od gospodarki przyjazdowej i przy wystarczającym wsparciu może przywrócić zatrudnienie w gospodarce szybciej niż jakikolwiek inny sektor. W dokumencie wskazuje się na przykłady ujęcia tematyki zrównoważonej turystyki w projektach Planów Odbudowy we: Francji, Hiszpanii, Włoch, Portugalii, Niemiec, Belgii Inwestycje w budowę sieci krajowych i regionalnych tras rowerowych to koło zamachowe dla rozwoju turystyki aktywnej. Dodatkowo infrastruktura ta wspomaga odbudowę transportu publicznego (m.in. w powiązaniu z koleją), służy rekreacji, a lokalnie pełni również funkcje komunikacyjne. Stąd też zasadność wniosku o ujęcie w projekcie KPO reform, działań i inwestycji z zakresu spójnej infrastruktury rowerowej o znaczeniu krajowym i regionalnym.	
58.	Osoba prywatna	podkarpackie	Komponent E	198	W ramach komponentu E „Zielona inteligentna mobilność" należy umożliwić realizację inwestycji dotyczących budowy zintegrowanej sieci dróg rowerowych o charakterze turystycznym i rekreacyjnym.	Odbudowa gospodarki po kryzysie wywołanym pandemią COVID-19 powinna obejmować także sektor turystyczny, który jest jednym z najbardziej dotkniętych skutkami wprowadzanych obostrzeń. Te rejony kraju, w których dominuje turystyka	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania

						(np. południowa część Polski), mają bardzo ograniczone możliwości pozyskania wsparcia w ramach Programu, przez co ich wychodzenie z kryzysu będzie dużo wolniejsze niż np. dużych ośrodków miejskich, których uprzywilejowana pozycja zostanie jeszcze bardziej wzmocniona. Wsparcie w ramach programu dysponującego tak dużym budżetem powinno rozkładać się równomiernie i umożliwiać rozwój także terenów niezurbanizowanych i nieprzemysłowych. Ponadto, inwestycje wspierane ze środków KPO powinny przyczyniać się także do rozwiązywania problemów nie związanych bezpośrednio z pandemią ale które w jej wyniku przybrały na sile, w szczególności chodzi o brak aktywności fizycznej i związane z tym problemem choroby (np. otyłość, choroby serca). Już od wielu lat jedną z najpopularniejszych i najprostszych do uprawniania w naszym kraju dyscyplin jest jazda na rowerze. Niestety do bezpiecznego uprawiania turystyki rowerowej, czy nawet rekreacyjnych wyjazdów brakuje odpowiedniej infrastruktury. Przykład województwa małopolskiego pokazuje jak duże jest zapotrzebowanie na tego rodzaju infrastrukturę, która przyciąga całe rodziny, a korzyści ekonomiczne wynikające z budowy tras rowerowych czerpią przede wszystkim lokalni przedsiębiorcy. Zasadne jest zatem, w celu umożliwienia zrównoważonego rozwoju wszystkich gałęzi gospodarki uwzględnienie w KPO możliwości wsparcia infrastruktury turystycznej poprzez budowę dróg rowerowych na obszarach turystycznych. Korzyści wynikające z realizacji tego rodzaju projektów będą wielowymiarowe, obejmujące zarówno kwestie gospodarcze (rozwój przedsiębiorczości) jak i zdrowotne (promocja aktywności i zdrowego stylu życia z pewnością przyczyni się do wyhamowania epidemii otyłości oraz chorób układu krążenia). Należy również zaznaczyć, że sojusz European Turism Manifesto zrzeszający ponad 60 europejskich organizacji publicznych i prywatnych, zajmujących się turystyką w Europie, w lutym 2021 r. opracował dokument pn. „CALL FOR ACTION:	miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						ACCELERATE SOCIAL AND ECONOMIC RECOVERY BY INVESTING IN SUSTAINABLE TOURISM DEVELOPMENT", w którym zwraca uwagę na znaczenie reform i inwestycji w zrównoważoną turystykę w odbudowie gospodarki i relacji społecznych po kryzysie powodowanym COVID-19. W dokumencie wskazuje się, szereg państw członkowskich, które w swoich projektach Planów Naprawy Instrumentu Odbudowy i Odporności szczególnie wspomniały o inwestycjach związanych z turystyką. Sojusz wzywa wszystkie państwa członkowskie do przyjęcia tego samego podejścia: usługi turystyczne i turystyczne oraz związana z nimi infrastruktura mają kluczowe znaczenie dla długoterminowych perspektyw gospodarczych każdego kraju. Duża liczba MŚP jest bezpośrednio i pośrednio zależna od gospodarki przyjazdowej i przy wystarczającym wsparciu może przywrócić zatrudnienie w gospodarce szybciej niż jakikolwiek inny sektor. W dokumencie wskazuje się na przykłady ujęcia tematyki zrównoważonej turystyki w projektach Planów Odbudowy we: Francji, Hiszpanii, Włoch, Portugalii, Niemiec, Belgii Inwestycje w budowę sieci krajowych i regionalnych tras rowerowych to koło zamachowe dla rozwoju turystyki aktywnej. Dodatkowo infrastruktura ta wspomaga odbudowę transportu publicznego (m.in. w powiązaniu z koleją), służy rekreacji, a lokalnie pełni również funkcje komunikacyjne. Stąd też zasadność wniosku o ujęcie w projekcie KPO reform, działań i inwestycji z zakresu spójnej infrastruktury rowerowej o znaczeniu krajowym i regionalnym.	
59.	Osoba prywatna	podkarpackie	Komponent E	197	W ramach komponentu E „Zielona inteligentna mobilność" należy umożliwić realizację inwestycji dotyczących budowy zintegrowanej sieci dróg rowerowych o charakterze turystycznym i rekreacyjnym.	Odbudowa gospodarki po kryzysie wywołanym pandemią COVID-19 powinna obejmować także sektor turystyczny, który jest jednym z najbardziej dotkniętych skutkami wprowadzanych obostrzeń. Te rejony kraju, w których dominuje turystyka (np. południowa część Polski), mają bardzo ograniczone możliwości pozyskania wsparcia w ramach Programu, przez co ich wychodzenie z kryzysu będzie dużo wolniejsze niż np. dużych ośrodków miejskich, których uprzywilejowana pozycja	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w

						zostanie jeszcze bardziej wzmocniona. Wsparcie w ramach programu dysponującego tak dużym budżetem powinno rozkładać się równomiernie i umożliwiać rozwój także terenów niezurbanizowanych i nieprzemysłowych. Ponadto, inwestycje wspierane ze środków KPO powinny przyczyniać się także do rozwiązywania problemów nie związanych bezpośrednio z pandemią ale które w jej wyniku przybrały na sile, w szczególności chodzi o brak aktywności fizycznej i związane z tym problemem choroby (np. otyłość, choroby serca). Już od wielu lat jedną z najpopularniejszych i najprostszych do uprawniania w naszym kraju dyscyplin jest jazda na rowerze. Niestety do bezpiecznego uprawiania turystyki rowerowej, czy nawet rekreacyjnych wyjazdów brakuje odpowiedniej infrastruktury. Przykład województwa małopolskiego pokazuje jak duże jest zapotrzebowanie na tego rodzaju infrastrukturę, która przyciąga całe rodziny, a korzyści ekonomiczne wynikające z budowy tras rowerowych czerpią przede wszystkim lokalni przedsiębiorcy. Zasadne jest zatem, w celu umożliwienia zrównoważonego rozwoju wszystkich gałęzi gospodarki uwzględnienie w KPO możliwości wsparcia infrastruktury turystycznej poprzez budowę dróg rowerowych na obszarach turystycznych. Korzyści wynikające z realizacji tego rodzaju projektów będą wielowymiarowe, obejmujące zarówno kwestie gospodarcze (rozwój przedsiębiorczości) jak i zdrowotne (promocja aktywności i zdrowego stylu życia z pewnością przyczyni się do wyhamowania epidemii otyłości oraz chorób układu krążenia). Należy również zaznaczyć, że sojusz European Turism Manifesto zrzeszający ponad 60 europejskich organizacji publicznych i prywatnych, zajmujących się turystyką w Europie, w lutym 2021 r. opracował dokument pn. „CALL FOR ACTION: ACCELERATE SOCIAL AND ECONOMIC RECOVERY BY INVESTING IN SUSTAINABLE TOURISM DEVELOPMENT”, w którym zwraca uwagę na znaczenie reform i inwestycji w zrównoważoną turystykę w odbudowie gospodarki i relacji społecznych po kryzysie	ramach budowy obwodnic.

						powodowanym COVID-19. W dokumencie wskazuje się, szereg państw członkowskich, które w swoich projektach Planów Naprawy Instrumentu Odbudowy i Odporności szczególnie wspomniały o inwestycjach związanych z turystyką. Sojusz wzywa wszystkie państwa członkowskie do przyjęcia tego samego podejścia: usługi turystyczne i turystyczne oraz związana z nimi infrastruktura mają kluczowe znaczenie dla długoterminowych perspektyw gospodarczych każdego kraju. Duża liczba MŚP jest bezpośrednio i pośrednio zależna od gospodarki przyjazdowej i przy wystarczającym wsparciu może przywrócić zatrudnienie w gospodarce szybciej niż jakikolwiek inny sektor. W dokumencie wskazuje się na przykłady ujęcia tematyki zrównoważonej turystyki w projektach Planów Odbudowy we: Francji, Hiszpanii, Włoch, Portugalii, Niemiec, Belgii Inwestycje w budowę sieci krajowych i regionalnych tras rowerowych to koło zamachowe dla rozwoju turystyki aktywnej. Dodatkowo infrastruktura ta wspomaga odbudowę transportu publicznego (m.in. w powiązaniu z koleją), służy rekreacji, a lokalnie pełni również funkcje komunikacyjne. Stąd też zasadność wniosku o ujęcie w projekcie KPO reform, działań i inwestycji z zakresu spójnej infrastruktury rowerowej o znaczeniu krajowym i regionalnym.	
60.	Osoba prywatna	podkarpackie	Komponent E	197	W ramach komponentu E „Zielona inteligentna mobilność” należy umożliwić realizację inwestycji dotyczących budowy zintegrowanej sieci dróg rowerowych o charakterze turystycznym i rekreacyjnym.	Odbudowa gospodarki po kryzysie wywołanym pandemią COVID-19 powinna obejmować także sektor turystyczny, który jest jednym z najbardziej dotkniętych skutkami wprowadzanych obostrzeń. Te rejony kraju, w których dominuje turystyka (np. południowa część Polski), mają bardzo ograniczone możliwości pozyskania wsparcia w ramach Programu, przez co ich wychodzenie z kryzysu będzie dużo wolniejsze niż np. dużych ośrodków miejskich, których uprzywilejowana pozycja zostanie jeszcze bardziej wzmocniona. Wsparcie w ramach programu dysponującego tak dużym budżetem powinno rozkładać się równomiernie i umożliwiać rozwój także terenów niezurbanizowanych i nieprzemysłowych. Ponadto, inwestycje	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						wspierane ze środków KPO powinny przyczyniać się także do rozwiązywania problemów nie związanych bezpośrednio z pandemią ale które w jej wyniku przybrały na sile, w szczególności chodzi o brak aktywności fizycznej i związane z tym problemem choroby (np. otyłość, choroby serca). Już od wielu lat jedną z najpopularniejszych i najprostszych do uprawniania w naszym kraju dyscyplin jest jazda na rowerze. Niestety do bezpiecznego uprawiania turystyki rowerowej, czy nawet rekreacyjnych wyjazdów brakuje odpowiedniej infrastruktury. Przykład województwa małopolskiego pokazuje jak duże jest zapotrzebowanie na tego rodzaju infrastrukturę, która przyciąga całe rodziny, a korzyści ekonomiczne wynikające z budowy tras rowerowych czerpią przede wszystkim lokalni przedsiębiorcy. Zasadne jest zatem, w celu umożliwienia zrównoważonego rozwoju wszystkich gałęzi gospodarki uwzględnienie w KPO możliwości wsparcia infrastruktury turystycznej poprzez budowę dróg rowerowych na obszarach turystycznych. Korzyści wynikające z realizacji tego rodzaju projektów będą wielowymiarowe, obejmujące zarówno kwestie gospodarcze (rozwój przedsiębiorczości) jak i zdrowotne (promocja aktywności i zdrowego stylu życia z pewnością przyczyni się do wyhamowania epidemii otyłości oraz chorób układu krążenia). Należy również zaznaczyć, że sojusz European Turism Manifesto zrzeszający ponad 60 europejskich organizacji publicznych i prywatnych, zajmujących się turystyką w Europie, w lutym 2021 r. opracował dokument pn. „CALL FOR ACTION: ACCELERATE SOCIAL AND ECONOMIC RECOVERY BY INVESTING IN SUSTAINABLE TOURISM DEVELOPMENT”, w którym zwraca uwagę na znaczenie reform i inwestycji w zrównoważoną turystykę w odbudowie gospodarki i relacji społecznych po kryzysie powodowanym COVID-19. W dokumencie wskazuje się, szereg państw członkowskich, które w swoich projektach Planów Naprawy Instrumentu Odbudowy i Odporności szczególnie wspomniały o inwestycjach związanych z turystyką. Sojusz wzywa	

						wszystkie państwa członkowskie do przyjęcia tego samego podejścia: usługi turystyczne i turystyczne oraz związana z nimi infrastruktura mają kluczowe znaczenie dla długoterminowych perspektyw gospodarczych każdego kraju. Duża liczba MŚP jest bezpośrednio i pośrednio zależna od gospodarki przyjazdowej i przy wystarczającym wsparciu może przywrócić zatrudnienie w gospodarce szybciej niż jakikolwiek inny sektor. W dokumencie wskazuje się na przykłady ujęcia tematyki zrównoważonej turystyki w projektach Planów Odbudowy we: Francji, Hiszpanii, Włoch, Portugalii, Niemiec, Belgii Inwestycje w budowę sieci krajowych i regionalnych tras rowerowych to koło zamachowe dla rozwoju turystyki aktywnej. Dodatkowo infrastruktura ta wspomaga odbudowę transportu publicznego (m.in. w powiązaniu z koleją), służy rekreacji, a lokalnie pełni również funkcje komunikacyjne. Stąd też zasadność wniosku o ujęcie w projekcie KPO reform, działań i inwestycji z zakresu spójnej infrastruktury rowerowej o znaczeniu krajowym i regionalnym.	
61.	Osoba prywatna	podkarpackie	Komponent E	198	W ramach komponentu E „Zielona inteligentna mobilność" należy umożliwić realizację inwestycji dotyczących budowy zintegrowanej sieci dróg rowerowych o charakterze turystycznym i rekreacyjnym.	Odbudowa gospodarki po kryzysie wywołanym pandemią COVID-19 powinna obejmować także sektor turystyczny, który jest jednym z najbardziej dotkniętych skutkami wprowadzanych obostrzeń. Te rejony kraju, w których dominuje turystyka (np. południowa część Polski), mają bardzo ograniczone możliwości pozyskania wsparcia w ramach Programu, przez co ich wychodzenie z kryzysu będzie dużo wolniejsze niż np. dużych ośrodków miejskich, których uprzywilejowana pozycja zostanie jeszcze bardziej wzmocniona. Wsparcie w ramach programu dysponującego tak dużym budżetem powinno rozkładać się równomiernie i umożliwiać rozwój także terenów niezurbanizowanych i nieprzemysłowych. Ponadto, inwestycje wspierane ze środków KPO powinny przyczyniać się także do rozwiązywania problemów nie związanych bezpośrednio z pandemią ale które w jej wyniku przybrały na sile, w szczególności chodzi o brak aktywności fizycznej i związane z tym problemem	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						choroby (np. otyłość, choroby serca). Już od wielu lat jedną z najpopularniejszych i najprostszych do uprawniania w naszym kraju dyscyplin jest jazda na rowerze. Niestety do bezpiecznego uprawiania turystyki rowerowej, czy nawet rekreacyjnych wyjazdów brakuje odpowiedniej infrastruktury. Przykład województwa małopolskiego pokazuje jak duże jest zapotrzebowanie na tego rodzaju infrastrukturę, która przyciąga całe rodziny, a korzyści ekonomiczne wynikające z budowy tras rowerowych czerpią przede wszystkim lokalni przedsiębiorcy. Zasadne jest zatem, w celu umożliwienia zrównoważonego rozwoju wszystkich gałęzi gospodarki uwzględnienie w KPO możliwości wsparcia infrastruktury turystycznej poprzez budowę dróg rowerowych na obszarach turystycznych. Korzyści wynikające z realizacji tego rodzaju projektów będą wielowymiarowe, obejmujące zarówno kwestie gospodarcze (rozwój przedsiębiorczości) jak i zdrowotne (promocja aktywności i zdrowego stylu życia z pewnością przyczyni się do wyhamowania epidemii otyłości oraz chorób układu krążenia). Należy również zaznaczyć, że sojusz European Turism Manifesto zrzeszający ponad 60 europejskich organizacji publicznych i prywatnych, zajmujących się turystyką w Europie, w lutym 2021 r. opracował dokument pn. „CALL FOR ACTION: ACCELERATE SOCIAL AND ECONOMIC RECOVERY BY INVESTING IN SUSTAINABLE TOURISM DEVELOPMENT”, w którym zwraca uwagę na znaczenie reform i inwestycji w zrównoważoną turystykę w odbudowie gospodarki i relacji społecznych po kryzysie powodowanym COVID-19. W dokumencie wskazuje się, szereg państw członkowskich, które w swoich projektach Planów Naprawy Instrumentu Odbudowy i Odporności szczególnie wspomniały o inwestycjach związanych z turystyką. Sojusz wzywa wszystkie państwa członkowskie do przyjęcia tego samego podejścia: usługi turystyczne i turystyczne oraz związana z nimi infrastruktura mają kluczowe znaczenie dla długoterminowych perspektyw gospodarczych każdego kraju. Duża liczba	

						MŚP jest bezpośrednio i pośrednio zależna od gospodarki przyjazdowej i przy wystarczającym wsparciu może przywrócić zatrudnienie w gospodarce szybciej niż jakikolwiek inny sektor. W dokumencie wskazuje się na przykłady ujęcia tematyki zrównoważonej turystyki w projektach Planów Odbudowy we: Francji, Hiszpanii, Włoch, Portugalii, Niemiec, Belgii Inwestycje w budowę sieci krajowych i regionalnych tras rowerowych to koło zamachowe dla rozwoju turystyki aktywnej. Dodatkowo infrastruktura ta wspomaga odbudowę transportu publicznego (m.in. w powiązaniu z koleją), służy rekreacji, a lokalnie pełni również funkcje komunikacyjne. Stąd też zasadność wniosku o ujęcie w projekcie KPO reform, działań i inwestycji z zakresu spójnej infrastruktury rowerowej o znaczeniu krajowym i regionalnym.	
62.	Osoba prywatna	podkarpackie	Komponent E	200	W ramach komponentu E „Zielona inteligentna mobilność" należy umożliwić realizację inwestycji dotyczących budowy zintegrowanej sieci dróg rowerowych o charakterze turystycznym i rekreacyjnym.	Odbudowa gospodarki po kryzysie wywołanym pandemią COVID-19 powinna obejmować także sektor turystyczny, który jest jednym z najbardziej dotkniętych skutkami wprowadzanych obostrzeń. Te rejony kraju, w których dominuje turystyka (np. południowa część Polski), mają bardzo ograniczone możliwości pozyskania wsparcia w ramach Programu, przez co ich wychodzenie z kryzysu będzie dużo wolniejsze niż np. dużych ośrodków miejskich, których uprzywilejowana pozycja zostanie jeszcze bardziej wzmocniona. Wsparcie w ramach programu dysponującego tak dużym budżetem powinno rozkładać się równomiernie i umożliwiać rozwój także terenów niezurbanizowanych i nieprzemysłowych. Ponadto, inwestycje wspierane ze środków KPO powinny przyczyniać się także do rozwiązywania problemów nie związanych bezpośrednio z pandemią ale które w jej wyniku przybrały na sile, w szczególności chodzi o brak aktywności fizycznej i związane z tym problemem choroby (np. otyłość, choroby serca). Już od wielu lat jedną z najpopularniejszych i najprostszych do uprawniania w naszym kraju dyscyplin jest jazda na rowerze. Niestety do bezpiecznego uprawiania turystyki rowerowej, czy nawet rekreacyjnych	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						wyjazdów brakuje odpowiedniej infrastruktury. Przykład województwa małopolskiego pokazuje jak duże jest zapotrzebowanie na tego rodzaju infrastrukturę, która przyciąga całe rodziny, a korzyści ekonomiczne wynikające z budowy tras rowerowych czerpią przede wszystkim lokalni przedsiębiorcy. Zasadne jest zatem, w celu umożliwienia zrównoważonego rozwoju wszystkich gałęzi gospodarki uwzględnienie w KPO możliwości wsparcia infrastruktury turystycznej poprzez budowę dróg rowerowych na obszarach turystycznych. Korzyści wynikające z realizacji tego rodzaju projektów będą wielowymiarowe, obejmujące zarówno kwestie gospodarcze (rozwój przedsiębiorczości) jak i zdrowotne (promocja aktywności i zdrowego stylu życia z pewnością przyczyni się do wyhamowania epidemii otyłości oraz chorób układu krążenia). Należy również zaznaczyć, że sojusz European Turism Manifesto zrzeszający ponad 60 europejskich organizacji publicznych i prywatnych, zajmujących się turystyką w Europie, w lutym 2021 r. opracował dokument pn. „CALL FOR ACTION: ACCELERATE SOCIAL AND ECONOMIC RECOVERY BY INVESTING IN SUSTAINABLE TOURISM DEVELOPMENT", w którym zwraca uwagę na znaczenie reform i inwestycji w zrównoważoną turystykę w odbudowie gospodarki i relacji społecznych po kryzysie powodowanym COVID-19. W dokumencie wskazuje się, szereg państw członkowskich, które w swoich projektach Planów Naprawy Instrumentu Odbudowy i Odporności szczególnie wspomniały o inwestycjach związanych z turystyką. Sojusz wzywa wszystkie państwa członkowskie do przyjęcia tego samego podejścia: usługi turystyczne i turystyczne oraz związana z nimi infrastruktura mają kluczowe znaczenie dla długoterminowych perspektyw gospodarczych każdego kraju. Duża liczba MŚP jest bezpośrednio i pośrednio zależna od gospodarki przyjazdowej i przy wystarczającym wsparciu może przywrócić zatrudnienie w gospodarce szybciej niż jakikolwiek inny sektor. W dokumencie wskazuje się na przykłady ujęcia tematyki	

						zrównoważonej turystyki w projektach Planów Odbudowy we: Francji, Hiszpanii, Włoch, Portugalii, Niemiec, Belgii Inwestycje w budowę sieci krajowych i regionalnych tras rowerowych to koło zamachowe dla rozwoju turystyki aktywnej. Dodatkowo infrastruktura ta wspomaga odbudowę transportu publicznego (m.in. w powiązaniu z koleją), służy rekreacji, a lokalnie pełni również funkcje komunikacyjne. Stąd też zasadność wniosku o ujęcie w projekcie KPO reform, działań i inwestycji z zakresu spójnej infrastruktury rowerowej o znaczeniu krajowym i regionalnym.	
63.	Osoba prywatna	małopolskie	Komponent E	197	Miasto i Gmina Kraków z okolicznymi miejscowościami: Wsparcie finansowe na realizację Kolei Aglomeracyjnej, nie tylko w komponencie tras kolejowych Cel ekologiczny. Cel podstawowy zmniejszenie ruchu samochodowego w mieście Kraków, co będzie rzutowało nie tylko na komfort użytkowników, ale generalnie zmniejszy zanieczyszczenie środowiska przez spaliny. Cel dodatkowy: zwiększenie możliwości zatrudnienia mieszkańców gmin ościennych poprzez łatwiejszy dostęp do pracy w mieście Kraków, które w zasadzie dysponuje sporą rezerwą miejsc pracy.	ale i z komplementarnym tworzeniem parkingów typu P&R na terenie przystanków kolejowych na obrzeżu miasta, ale i w miejscowościach i gminach ościennych.	**Wyjaśnienie** Zapisy w komponencie „E" KPO wskazują na możliwość finansowania modernizacji regionalnych linii kolejowych. Kwota na linie kolejowe została zwiększona.
64.	JSST Wojtek MTB	podkarpackie	Komponent E	197	W ramach komponentu E „Zielona inteligentna mobilność" należy umożliwić realizację inwestycji dotyczących budowy zintegrowanej sieci dróg rowerowych o charakterze turystycznym i rekreacyjnym.	wywołanym pandemią COVID-19 powinna obejmować także sektor turystyczny, który jest jednym z najbardziej dotkniętych skutkami wprowadzanych obostrzeń. Te rejony kraju, w których dominuje turystyka (np. południowa część Polski), mają bardzo ograniczone możliwości pozyskania wsparcia w ramach Programu, przez co ich wychodzenie z kryzysu będzie dużo wolniejsze niż np. dużych ośrodków miejskich, których uprzywilejowana pozycja zostanie jeszcze bardziej wzmocniona. Wsparcie w ramach programu dysponującego tak dużym budżetem powinno rozkładać się równomiernie i umożliwiać rozwój także terenów niezurbanizowanych i nieprzemysłowych. Ponadto, inwestycje wspierane ze środków KPO powinny przyczyniać się także do rozwiązywania problemów nie związanych bezpośrednio z pandemią ale które w jej wyniku przybrały na sile, w szczególności chodzi o brak aktywności fizycznej i związane z tym problemem choroby (np. otyłość, choroby serca). Już od	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						wielu lat jedną z najpopularniejszych i najprostszych do uprawniania w naszym kraju dyscyplin jest jazda na rowerze. Niestety do bezpiecznego uprawiania turystyki rowerowej, czy nawet rekreacyjnych wyjazdów brakuje odpowiedniej infrastruktury. Przykład województwa małopolskiego pokazuje jak duże jest zapotrzebowanie na tego rodzaju infrastrukturę, która przyciąga całe rodziny, a korzyści ekonomiczne wynikające z budowy tras rowerowych czerpią przede wszystkim lokalni przedsiębiorcy. Zasadne jest zatem, w celu umożliwienia zrównoważonego rozwoju wszystkich gałęzi gospodarki uwzględnienie w KPO możliwości wsparcia infrastruktury turystycznej poprzez budowę dróg rowerowych na obszarach turystycznych. Korzyści wynikające z realizacji tego rodzaju projektów będą wielowymiarowe, obejmujące zarówno kwestie gospodarcze (rozwój przedsiębiorczości) jak i zdrowotne (promocja aktywności i zdrowego stylu życia z pewnością przyczyni się do wyhamowania epidemii otyłości oraz chorób układu krążenia). Należy również zaznaczyć, że sojusz European Turism Manifesto zrzeszający ponad 60 europejskich organizacji publicznych i prywatnych, zajmujących się turystyką w Europie, w lutym 2021 r. opracował dokument pn. „CALL FOR ACTION: ACCELERATE SOCIAL AND ECONOMIC RECOVERY BY INVESTING IN SUSTAINABLE TOURISM DEVELOPMENT”, w którym zwraca uwagę na znaczenie reform i inwestycji w zrównoważoną turystykę w odbudowie gospodarki i relacji społecznych po kryzysie powodowanym COVID-19. W dokumencie wskazuje się, szereg państw członkowskich, które w swoich projektach Planów Naprawy Instrumentu Odbudowy i Odporności szczególnie wspomniały o inwestycjach związanych z turystyką. Sojusz wzywa wszystkie państwa członkowskie do przyjęcia tego samego podejścia: usługi turystyczne i turystyczne oraz związana z nimi infrastruktura mają kluczowe znaczenie dla długoterminowych perspektyw gospodarczych każdego kraju. Duża liczba MŚP jest bezpośrednio i pośrednio zależna od	

						gospodarki przyjazdowej i przy wystarczającym wsparciu może przywrócić zatrudnienie w gospodarce szybciej niż jakikolwiek inny sektor. W dokumencie wskazuje się na przykłady ujęcia tematyki zrównoważonej turystyki w projektach Planów Odbudowy we: Francji, Hiszpanii, Włoch, Portugalii, Niemiec, Belgii Inwestycje w budowę sieci krajowych i regionalnych tras rowerowych to koło zamachowe dla rozwoju turystyki aktywnej. Dodatkowo infrastruktura ta wspomaga odbudowę transportu publicznego (m.in. w powiązaniu z koleją), służy rekreacji, a lokalnie pełni również funkcje komunikacyjne. Stąd też zasadność wniosku o ujęcie w projekcie KPO reform, działań i inwestycji z zakresu spójnej infrastruktury rowerowej o znaczeniu krajowym i regionalnym.	
65.	Osoba prywatna	podkarpackie	Komponent E	197	W ramach komponentu E „Zielona inteligentna mobilność" należy umożliwić realizację inwestycji dotyczących budowy zintegrowanej sieci dróg rowerowych o charakterze turystycznym i rekreacyjnym.	wywołanym pandemią COVID-19 powinna obejmować także sektor turystyczny, który jest jednym z najbardziej dotkniętych skutkami wprowadzanych obostrzeń. Te rejony kraju, w których dominuje turystyka (np. południowa część Polski), mają bardzo ograniczone możliwości pozyskania wsparcia w ramach Programu, przez co ich wychodzenie z kryzysu będzie dużo wolniejsze niż np. dużych ośrodków miejskich, których uprzywilejowana pozycja zostanie jeszcze bardziej wzmocniona. Wsparcie w ramach programu dysponującego tak dużym budżetem powinno rozkładać się równomiernie i umożliwiać rozwój także terenów niezurbanizowanych i nieprzemysłowych. Ponadto, inwestycje wspierane ze środków KPO powinny przyczyniać się także do rozwiązywania problemów nie związanych bezpośrednio z pandemią ale które w jej wyniku przybrały na sile, w szczególności chodzi o brak aktywności fizycznej i związane z tym problemem choroby (np. otyłość, choroby serca). Już od wielu lat jedną z najpopularniejszych i najprostszych do uprawniania w naszym kraju dyscyplin jest jazda na rowerze. Niestety do bezpiecznego uprawiania turystyki rowerowej, czy nawet rekreacyjnych wyjazdów brakuje odpowiedniej infrastruktury. Przykład województwa	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						małopolskiego pokazuje jak duże jest zapotrzebowanie na tego rodzaju infrastrukturę, która przyciąga całe rodziny, a korzyści ekonomiczne wynikające z budowy tras rowerowych czerpią przede wszystkim lokalni przedsiębiorcy. Zasadne jest zatem, w celu umożliwienia zrównoważonego rozwoju wszystkich gałęzi gospodarki uwzględnienie w KPO możliwości wsparcia infrastruktury turystycznej poprzez budowę dróg rowerowych na obszarach turystycznych. Korzyści wynikające z realizacji tego rodzaju projektów będą wielowymiarowe, obejmujące zarówno kwestie gospodarcze (rozwój przedsiębiorczości) jak i zdrowotne (promocja aktywności i zdrowego stylu życia z pewnością przyczyni się do wyhamowania epidemii otyłości oraz chorób układu krążenia). Należy również zaznaczyć, że sojusz European Turism Manifesto zrzeszający ponad 60 europejskich organizacji publicznych i prywatnych, zajmujących się turystyką w Europie, w lutym 2021 r. opracował dokument pn. „CALL FOR ACTION: ACCELERATE SOCIAL AND ECONOMIC RECOVERY BY INVESTING IN SUSTAINABLE TOURISM DEVELOPMENT", w którym zwraca uwagę na znaczenie reform i inwestycji w zrównoważoną turystykę w odbudowie gospodarki i relacji społecznych po kryzysie powodowanym COVID-19. W dokumencie wskazuje się, szereg państw członkowskich, które w swoich projektach Planów Naprawy Instrumentu Odbudowy i Odporności szczególnie wspomniały o inwestycjach związanych z turystyką. Sojusz wzywa wszystkie państwa członkowskie do przyjęcia tego samego podejścia: usługi turystyczne i turystyczne oraz związana z nimi infrastruktura mają kluczowe znaczenie dla długoterminowych perspektyw gospodarczych każdego kraju. Duża liczba MŚP jest bezpośrednio i pośrednio zależna od gospodarki przyjazdowej i przy wystarczającym wsparciu może przywrócić zatrudnienie w gospodarce szybciej niż jakikolwiek inny sektor. W dokumencie wskazuje się na przykłady ujęcia tematyki zrównoważonej turystyki w projektach Planów Odbudowy we: Francji, Hiszpanii,	

						Włoch, Portugalii, Niemiec, Belgii Inwestycje w budowę sieci krajowych i regionalnych tras rowerowych to koło zamachowe dla rozwoju turystyki aktywnej. Dodatkowo infrastruktura ta wspomaga odbudowę transportu publicznego (m.in. w powiązaniu z koleją), służy rekreacji, a lokalnie pełni również funkcje komunikacyjne. Stąd też zasadność wniosku o ujęcie w projekcie KPO reform, działań i inwestycji z zakresu spójnej infrastruktury rowerowej o znaczeniu krajowym i regionalnym.	
66.	Gmina Solec-Zdrój	świętokrzyskie	Komponent E	197	Proponuje się wprowadzenie zmiany w zapisach celów szczegółowych poprzez uzupełnienie „Inwestycji" o punkt: E1.1.2. Zeroemisyjny transport zbiorowy w uzdrowiskach	W projekcie KPO, brak jest konkretnych zapisów pozwalających na wsparcie działań gmin uzdrowiskowych. Brak wsparcia w KPO jeszcze bardziej pogorszy i tak już bardzo złą sytuację tych gmin oraz doprowadzi do regresu poziomu życia społeczno-gospodarczego i zubożenia lokalnych społeczności. Z uwagi na poniesienie przez Gminy uzdrowiskowe oraz funkcjonujące w nich podmioty szczególnie dotkliwych strat w wyniku pandemii COVID-19, konieczne jest ich jednoznaczne wyodrębnienie i zakwalifikowanie jako adresatów działań przewidzianych w KPO, umożliwiając pozyskanie środków w ramach przedmiotowego projektu.	**Wyjaśnienie** Wsparcie zakupu taboru autobusowego będzie możliwe w ramach otwartej i konkurencyjnej procedury konkursowej. Nie wyklucza to możliwość pozyskania wsparcia przez miasta pełniące funkcję uzdrowiskową.
67.	Osoba prywatna	podkarpackie	Komponent E	197	W ramach komponentu E „Zielona inteligentna mobilność" należy umożliwić realizację inwestycji dotyczących budowy zintegrowanej sieci dróg rowerowych o charakterze turystycznym i rekreacyjnym.	wywołanym pandemią COVID-19 powinna obejmować także sektor turystyczny, który jest jednym z najbardziej dotkniętych skutkami wprowadzanych obostrzeń. Te rejony kraju, w których dominuje turystyka (np. południowa część Polski), mają bardzo ograniczone możliwości pozyskania wsparcia w ramach Programu, przez co ich wychodzenie z kryzysu będzie dużo wolniejsze niż np. dużych ośrodków miejskich, których uprzywilejowana pozycja zostanie jeszcze bardziej wzmocniona. Wsparcie w ramach programu dysponującego tak dużym budżetem powinno rozkładać się równomiernie i umożliwiać rozwój także terenów niezurbanizowanych i nieprzemysłowych. Ponadto, inwestycje wspierane ze środków KPO powinny przyczyniać się także do rozwiązywania problemów nie związanych bezpośrednio z pandemią ale które w jej wyniku przybrały na sile, w szczególności chodzi o brak aktywności	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						fizycznej i związane z tym problemem choroby (np. otyłość, choroby serca). Już od wielu lat jedną z najpopularniejszych i najprostszych do uprawniania w naszym kraju dyscyplin jest jazda na rowerze. Niestety do bezpiecznego uprawiania turystyki rowerowej, czy nawet rekreacyjnych wyjazdów brakuje odpowiedniej infrastruktury. Przykład województwa małopolskiego pokazuje jak duże jest zapotrzebowanie na tego rodzaju infrastrukturę, która przyciąga całe rodziny, a korzyści ekonomiczne wynikające z budowy tras rowerowych czerpią przede wszystkim lokalni przedsiębiorcy. Zasadne jest zatem, w celu umożliwienia zrównoważonego rozwoju wszystkich gałęzi gospodarki uwzględnienie w KPO możliwości wsparcia infrastruktury turystycznej poprzez budowę dróg rowerowych na obszarach turystycznych. Korzyści wynikające z realizacji tego rodzaju projektów będą wielowymiarowe, obejmujące zarówno kwestie gospodarcze (rozwój przedsiębiorczości) jak i zdrowotne (promocja aktywności i zdrowego stylu życia z pewnością przyczyni się do wyhamowania epidemii otyłości oraz chorób układu krążenia). Należy również zaznaczyć, że sojusz European Turism Manifesto zrzeszający ponad 60 europejskich organizacji publicznych i prywatnych, zajmujących się turystyką w Europie, w lutym 2021 r. opracował dokument pn. „CALL FOR ACTION: ACCELERATE SOCIAL AND ECONOMIC RECOVERY BY INVESTING IN SUSTAINABLE TOURISM DEVELOPMENT”, w którym zwraca uwagę na znaczenie reform i inwestycji w zrównoważoną turystykę w odbudowie gospodarki i relacji społecznych po kryzysie powodowanym COVID-19. W dokumencie wskazuje się, szereg państw członkowskich, które w swoich projektach Planów Naprawy Instrumentu Odbudowy i Odporności szczególnie wspomniały o inwestycjach związanych z turystyką. Sojusz wzywa wszystkie państwa członkowskie do przyjęcia tego samego podejścia: usługi turystyczne i turystyczne oraz związana z nimi infrastruktura mają kluczowe znaczenie dla długoterminowych perspektyw	

						gospodarczych każdego kraju. Duża liczba MŚP jest bezpośrednio i pośrednio zależna od gospodarki przyjazdowej i przy wystarczającym wsparciu może przywrócić zatrudnienie w gospodarce szybciej niż jakikolwiek inny sektor. W dokumencie wskazuje się na przykłady ujęcia tematyki zrównoważonej turystyki w projektach Planów Odbudowy we: Francji, Hiszpanii, Włoch, Portugalii, Niemiec, Belgii Inwestycje w budowę sieci krajowych i regionalnych tras rowerowych to koło zamachowe dla rozwoju turystyki aktywnej. Dodatkowo infrastruktura ta wspomaga odbudowę transportu publicznego (m.in. w powiązaniu z koleją), służy rekreacji, a lokalnie pełni również funkcje komunikacyjne. Stąd też zasadność wniosku o ujęcie w projekcie KPO reform, działań i inwestycji z zakresu spójnej infrastruktury rowerowej o znaczeniu krajowym i regionalnym.	
68.	Osoba prywatna	podkarpackie	Komponent E	197	W ramach komponentu E „Zielona inteligentna mobilność" należy umożliwić realizację inwestycji dotyczących budowy zintegrowanej sieci dróg rowerowych o charakterze turystycznym i rekreacyjnym.	wywołanym pandemią COVID-19 powinna obejmować także sektor turystyczny, który jest jednym z najbardziej dotkniętych skutkami wprowadzanych obostrzeń. Te rejony kraju, w których dominuje turystyka (np. południowa część Polski), mają bardzo ograniczone możliwości pozyskania wsparcia w ramach Programu, przez co ich wychodzenie z kryzysu będzie dużo wolniejsze niż np. dużych ośrodków miejskich, których uprzywilejowana pozycja zostanie jeszcze bardziej wzmocniona. Wsparcie w ramach programu dysponującego tak dużym budżetem powinno rozkładać się równomiernie i umożliwiać rozwój także terenów niezurbanizowanych i nieprzemysłowych. Ponadto, inwestycje wspierane ze środków KPO powinny przyczyniać się także do rozwiązywania problemów nie związanych bezpośrednio z pandemią ale które w jej wyniku przybrały na sile, w szczególności chodzi o brak aktywności fizycznej i związane z tym problemem choroby (np. otyłość, choroby serca). Już od wielu lat jedną z najpopularniejszych i najprostszych do uprawniania w naszym kraju dyscyplin jest jazda na rowerze. Niestety do bezpiecznego uprawiania turystyki rowerowej, czy nawet rekreacyjnych	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						wyjazdów brakuje odpowiedniej infrastruktury. Przykład województwa małopolskiego pokazuje jak duże jest zapotrzebowanie na tego rodzaju infrastrukturę, która przyciąga całe rodziny, a korzyści ekonomiczne wynikające z budowy tras rowerowych czerpią przede wszystkim lokalni przedsiębiorcy. Zasadne jest zatem, w celu umożliwienia zrównoważonego rozwoju wszystkich gałęzi gospodarki uwzględnienie w KPO możliwości wsparcia infrastruktury turystycznej poprzez budowę dróg rowerowych na obszarach turystycznych. Korzyści wynikające z realizacji tego rodzaju projektów będą wielowymiarowe, obejmujące zarówno kwestie gospodarcze (rozwój przedsiębiorczości) jak i zdrowotne (promocja aktywności i zdrowego stylu życia z pewnością przyczyni się do wyhamowania epidemii otyłości oraz chorób układu krążenia). Należy również zaznaczyć, że sojusz European Turism Manifesto zrzeszający ponad 60 europejskich organizacji publicznych i prywatnych, zajmujących się turystyką w Europie, w lutym 2021 r. opracował dokument pn. „CALL FOR ACTION: ACCELERATE SOCIAL AND ECONOMIC RECOVERY BY INVESTING IN SUSTAINABLE TOURISM DEVELOPMENT", w którym zwraca uwagę na znaczenie reform i inwestycji w zrównoważoną turystykę w odbudowie gospodarki i relacji społecznych po kryzysie powodowanym COVID-19. W dokumencie wskazuje się, szereg państw członkowskich, które w swoich projektach Planów Naprawy Instrumentu Odbudowy i Odporności szczególnie wspomniały o inwestycjach związanych z turystyką. Sojusz wzywa wszystkie państwa członkowskie do przyjęcia tego samego podejścia: usługi turystyczne i turystyczne oraz związana z nimi infrastruktura mają kluczowe znaczenie dla długoterminowych perspektyw gospodarczych każdego kraju. Duża liczba MŚP jest bezpośrednio i pośrednio zależna od gospodarki przyjazdowej i przy wystarczającym wsparciu może przywrócić zatrudnienie w gospodarce szybciej niż jakikolwiek inny sektor. W dokumencie wskazuje się na przykłady ujęcia tematyki	

						zrównoważonej turystyki w projektach Planów Odbudowy we: Francji, Hiszpanii, Włoch, Portugalii, Niemiec, Belgii Inwestycje w budowę sieci krajowych i regionalnych tras rowerowych to koło zamachowe dla rozwoju turystyki aktywnej. Dodatkowo infrastruktura ta wspomaga odbudowę transportu publicznego (m.in. w powiązaniu z koleją), służy rekreacji, a lokalnie pełni również funkcje komunikacyjne. Stąd też zasadność wniosku o ujęcie w projekcie KPO reform, działań i inwestycji z zakresu spójnej infrastruktury rowerowej o znaczeniu krajowym i regionalnym.	
69.	Osoba prywatna	podkarpackie	Komponent E	197	W ramach komponentu E „Zielona inteligentna mobilność" należy umożliwić realizację inwestycji dotyczących budowy zintegrowanej sieci dróg rowerowych o charakterze turystycznym i rekreacyjnym.	wywołanym pandemią COVID-19 powinna obejmować także sektor turystyczny, który jest jednym z najbardziej dotkniętych skutkami wprowadzanych obostrzeń. Te rejony kraju, w których dominuje turystyka (np. południowa część Polski), mają bardzo ograniczone możliwości pozyskania wsparcia w ramach Programu, przez co ich wychodzenie z kryzysu będzie dużo wolniejsze niż np. dużych ośrodków miejskich, których uprzywilejowana pozycja zostanie jeszcze bardziej wzmocniona. Wsparcie w ramach programu dysponującego tak dużym budżetem powinno rozkładać się równomiernie i umożliwiać rozwój także terenów niezurbanizowanych i nieprzemysłowych. Ponadto, inwestycje wspierane ze środków KPO powinny przyczyniać się także do rozwiązywania problemów nie związanych bezpośrednio z pandemią ale które w jej wyniku przybrały na sile, w szczególności chodzi o brak aktywności fizycznej i związane z tym problemem choroby (np. otyłość, choroby serca). Już od wielu lat jedną z najpopularniejszych i najprostszych do uprawniania w naszym kraju dyscyplin jest jazda na rowerze. Niestety do bezpiecznego uprawiania turystyki rowerowej, czy nawet rekreacyjnych wyjazdów brakuje odpowiedniej infrastruktury. Przykład województwa małopolskiego pokazuje jak duże jest zapotrzebowanie na tego rodzaju infrastrukturę, która przyciąga całe rodziny, a korzyści ekonomiczne wynikające z budowy tras rowerowych czerpią przede wszystkim	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						lokalni przedsiębiorcy. Zasadne jest zatem, w celu umożliwienia zrównoważonego rozwoju wszystkich gałęzi gospodarki uwzględnienie w KPO możliwości wsparcia infrastruktury turystycznej poprzez budowę dróg rowerowych na obszarach turystycznych. Korzyści wynikające z realizacji tego rodzaju projektów będą wielowymiarowe, obejmujące zarówno kwestie gospodarcze (rozwój przedsiębiorczości) jak i zdrowotne (promocja aktywności i zdrowego stylu życia z pewnością przyczyni się do wyhamowania epidemii otyłości oraz chorób układu krążenia). Należy również zaznaczyć, że sojusz European Turism Manifesto zrzeszający ponad 60 europejskich organizacji publicznych i prywatnych, zajmujących się turystyką w Europie, w lutym 2021 r. opracował dokument pn. „CALL FOR ACTION: ACCELERATE SOCIAL AND ECONOMIC RECOVERY BY INVESTING IN SUSTAINABLE TOURISM DEVELOPMENT", w którym zwraca uwagę na znaczenie reform i inwestycji w zrównoważoną turystykę w odbudowie gospodarki i relacji społecznych po kryzysie powodowanym COVID-19. W dokumencie wskazuje się, szereg państw członkowskich, które w swoich projektach Planów Naprawy Instrumentu Odbudowy i Odporności szczególnie wspomniały o inwestycjach związanych z turystyką. Sojusz wzywa wszystkie państwa członkowskie do przyjęcia tego samego podejścia: usługi turystyczne i turystyczne oraz związana z nimi infrastruktura mają kluczowe znaczenie dla długoterminowych perspektyw gospodarczych każdego kraju. Duża liczba MŚP jest bezpośrednio i pośrednio zależna od gospodarki przyjazdowej i przy wystarczającym wsparciu może przywrócić zatrudnienie w gospodarce szybciej niż jakikolwiek inny sektor. W dokumencie wskazuje się na przykłady ujęcia tematyki zrównoważonej turystyki w projektach Planów Odbudowy we: Francji, Hiszpanii, Włoch, Portugalii, Niemiec, Belgii Inwestycje w budowę sieci krajowych i regionalnych tras rowerowych to koło zamachowe dla rozwoju turystyki aktywnej. Dodatkowo infrastruktura ta wspomaga odbudowę transportu	

						publicznego (m.in. w powiązaniu z koleją), służy rekreacji, a lokalnie pełni również funkcje komunikacyjne. Stąd też zasadność wniosku o ujęcie w projekcie KPO reform, działań i inwestycji z zakresu spójnej infrastruktury rowerowej o znaczeniu krajowym i regionalnym.	
70.	Osoba prywatna	podkarpackie	Komponent E	197	W ramach komponentu E „Zielona inteligentna mobilność" należy umożliwić realizację inwestycji dotyczących budowy zintegrowanej sieci dróg rowerowych o charakterze turystycznym i rekreacyjnym.	wywołanym pandemią COVID-19 powinna obejmować także sektor turystyczny, który jest jednym z najbardziej dotkniętych skutkami wprowadzanych obostrzeń. Te rejony kraju, w których dominuje turystyka (np. południowa część Polski), mają bardzo ograniczone możliwości pozyskania wsparcia w ramach Programu, przez co ich wychodzenie z kryzysu będzie dużo wolniejsze niż np. dużych ośrodków miejskich, których uprzywilejowana pozycja zostanie jeszcze bardziej wzmocniona. Wsparcie w ramach programu dysponującego tak dużym budżetem powinno rozkładać się równomiernie i umożliwiać rozwój także terenów niezurbanizowanych i nieprzemysłowych. Ponadto, inwestycje wspierane ze środków KPO powinny przyczyniać się także do rozwiązywania problemów nie związanych bezpośrednio z pandemią ale które w jej wyniku przybrały na sile, w szczególności chodzi o brak aktywności fizycznej i związane z tym problemem choroby (np. otyłość, choroby serca). Już od wielu lat jedną z najpopularniejszych i najprostszych do uprawniania w naszym kraju dyscyplin jest jazda na rowerze. Niestety do bezpiecznego uprawiania turystyki rowerowej, czy nawet rekreacyjnych wyjazdów brakuje odpowiedniej infrastruktury. Przykład województwa małopolskiego pokazuje jak duże jest zapotrzebowanie na tego rodzaju infrastrukturę, która przyciąga całe rodziny, a korzyści ekonomiczne wynikające z budowy tras rowerowych czerpią przede wszystkim lokalni przedsiębiorcy. Zasadne jest zatem, w celu umożliwienia zrównoważonego rozwoju wszystkich gałęzi gospodarki uwzględnienie w KPO możliwości wsparcia infrastruktury turystycznej poprzez budowę dróg rowerowych na obszarach turystycznych. Korzyści wynikające z realizacji tego rodzaju	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						projektów będą wielowymiarowe, obejmujące zarówno kwestie gospodarcze (rozwój przedsiębiorczości) jak i zdrowotne (promocja aktywności i zdrowego stylu życia z pewnością przyczyni się do wyhamowania epidemii otyłości oraz chorób układu krążenia). Należy również zaznaczyć, że sojusz European Turism Manifesto zrzeszający ponad 60 europejskich organizacji publicznych i prywatnych, zajmujących się turystyką w Europie, w lutym 2021 r. opracował dokument pn. „CALL FOR ACTION: ACCELERATE SOCIAL AND ECONOMIC RECOVERY BY INVESTING IN SUSTAINABLE TOURISM DEVELOPMENT", w którym zwraca uwagę na znaczenie reform i inwestycji w zrównoważoną turystykę w odbudowie gospodarki i relacji społecznych po kryzysie powodowanym COVID-19. W dokumencie wskazuje się, szereg państw członkowskich, które w swoich projektach Planów Naprawy Instrumentu Odbudowy i Odporności szczególnie wspomniały o inwestycjach związanych z turystyką. Sojusz wzywa wszystkie państwa członkowskie do przyjęcia tego samego podejścia: usługi turystyczne i turystyczne oraz związana z nimi infrastruktura mają kluczowe znaczenie dla długoterminowych perspektyw gospodarczych każdego kraju. Duża liczba MŚP jest bezpośrednio i pośrednio zależna od gospodarki przyjazdowej i przy wystarczającym wsparciu może przywrócić zatrudnienie w gospodarce szybciej niż jakikolwiek inny sektor. W dokumencie wskazuje się na przykłady ujęcia tematyki zrównoważonej turystyki w projektach Planów Odbudowy we: Francji, Hiszpanii, Włoch, Portugalii, Niemiec, Belgii Inwestycje w budowę sieci krajowych i regionalnych tras rowerowych to koło zamachowe dla rozwoju turystyki aktywnej. Dodatkowo infrastruktura ta wspomaga odbudowę transportu publicznego (m.in. w powiązaniu z koleją), służy rekreacji, a lokalnie pełni również funkcje komunikacyjne. Stąd też zasadność wniosku o ujęcie w projekcie KPO reform, działań i inwestycji z zakresu spójnej infrastruktury rowerowej o znaczeniu krajowym i regionalnym.	

71.	Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Poznaniu Sp. z o.o.	wielkopolskie	Komponent E	201	W zasadniczej części Projektu mówi się o transporcie zbiorowym. Dopiero w ramach opisu Komponentu sprowadza się cel szczegółowy - nisko i zeroemisyjny tabor autobusowy. W ramach transportu zbiorowego tramwaj także jest pojazdem zeroemisyjnym. Trwają prace nad budową pociągu i tramwaju z ogniwem wodorowym. W związku z powyższym wnoszę o wprowadzeniem zmian w Komponencie E „Zielona, inteligentna mobilność" – E1.1.2. Inwestycje w wymianę lub dostarczenie nowego nisko i zeroemisyjnego taboru autobusowego (w miastach oraz ich obszarach funkcjonalnych), polegające na poszerzeniu zakresu inwestycyjnego także o tabor tramwajowy.	1. Od co najmniej kilkunastu lat można zauważyć tendencje do przywracania linii tramwajowych w miastach – zarówno polskich, jak i europejskich. Władze miejskie zrozumiały bowiem, że likwidacja komunikacji szynowej, nierzadko zastąpiona rozbudową układu drogowego, to ślepy zaułek, prowadzący wyłącznie do większego ruchu kołowego, zatłoczenia i emisji zanieczyszczeń. Systemy tramwajowe są z powodzeniem przywracane w centrach miast, nierzadko wracając do swoich historycznych układów, a co więcej – kursując w tzw. „zielonych strefach", w pełni mogą zastąpić ruch kołowy. 2. Komunikacja tramwajowa jest efektywniejsza od autobusowej, zarówno pod względem przepustowości (pojemność taboru), jak i punktualności (co szczególnie widać w przypadku funkcjonowania tzw. wydzielonych torowisk). To ma także wpływ na kwestie ekonomiczne – do przewiezienia tej samej liczby pasażerów potrzeba mniej motorniczych niż kierowców. Coraz powszechniejsze wdrażanie w miastach tzw. inteligentnych systemów transportowych powiększa tę przewagę, ponieważ w przypadku tramwaju udzielenie mu priorytetu np. na skrzyżowaniu ma wymiar faktyczny (reszta uczestników ruchu ustępuje pierwszeństwa) i natychmiastowy. Autobus natomiast, poruszając się w korku, taki priorytet może uzyskać dopiero po zbliżeniu się do skrzyżowania. 3. W większości miast, gdzie funkcjonują systemy autobusowe i tramwajowe, układ transportu zbiorowego opiera się na schemacie, gdzie większy ciężar obsługi strumieni pasażerskich spoczywa na tramwajach, a autobusy pełnią rolę uzupełniającą i dowozową do punktów i węzłów przesiadkowych. Najlepszym przykładem jest tzw. Poznański Szybki Tramwaj, kiedy to po jego uruchomieniu w 1997 roku, całkowicie przemodelowano schemat kursowania linii autobusowych i finalnie osiągnięto cel nadrzędny, czyli jak najmniejsze dublowanie się tras tramwajowych i autobusowych. 4. Zawężenie zakresu możliwego dofinansowania wyłącznie do taboru autobusowego, może doprowadzić do pewnego paradoksu: poszczególne miasta	**Uwaga uwzględniona.** Tabor szynowy (tramwaje) został dopisany do Komponentu E. Wsparcie będzie możliwe z części pożyczkowej.

						nie będą uczestniczyć w podziale środków ponieważ już realizują programy wymiany taboru, bądź są w trakcie finalizowania konkursów o dofinansowanie (co ma miejsce w przypadku Poznania). Co więcej, w skrajnym przypadku może dojść do nieracjonalnego wydatkowania środków, kiedy to sprawny, młody tabor będzie wymieniany tylko dlatego, iż na rynku będzie dostępne atrakcyjne dofinansowanie z KPO.	
72.	Rada Osiedla Strachocin-Swojczyce-Wojnów	dolnośląskie	Komponent E	209	Zmiana dotyczy zapisu: "Inwestycje będą realizowane przez PKP PLK S.A. " - należy również uwzględnić zarządców/właścicieli linii kolejowych wskazanych w decyzji wykonawczej Komisji Europejskiej z 6 lipca 2016 r. w sprawie strategicznego znaczenia infrastruktury kolejowej ujętych w Krajowym Programie Utrzymaniowym - „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku”przyjętym 16 stycznia 2018 r. uchwałą nr 7/2018 przez Radę Ministrów z nowelizacją z 5 stycznia 2021. Uwzględnienie zarządców/właścicieli linii kolejowych wskazanych w decyzji wykonawczej Komisji Europejskiej z 6 lipca 2016 r. w sprawie strategicznego znaczenia infrastruktury kolejowej ujętych w Krajowym Programie Utrzymaniowym - „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku”przyjętym 16 stycznia 2018 r. uchwałą nr 7/2018 przez Radę Ministrów z nowelizacją z 5 stycznia 2021 tj. 1. PKP PLK S.A 2. PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. 3. Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu, 4. „Euroterminal Sławków” Sp. z o.o. 5. Cargotor Sp. z o.o. jako podmioty mogące realizować inwestycje w ramach KPO na zarządzanych przez siebie liniach kolejowych. Podział środków powinien być przydzielony procentowo w zależności od posiadanych w swoich zasobach km linii kolejowych.	Dostęp do środków infrastrukturalnych w Krajowym Programie Odbudowy przez w/w podmioty pozwoli na modernizację zarządzanej i będącej w zasobach tych podmiotów infrastruktury kolejowej na sieci transportu kolejowego. Możliwość realizacji inwestycji poprzez dostęp do środków infrastrukturalnych w Krajowym Programie Odbudowy pozwoli przez w/w podmioty na modernizację zarządzanej i będącej w zasobach tych podmiotów infrastruktury kolejowej na sieci transportu kolejowego oraz utrzymanie i poprawę jakości (optymalizację) wykorzystania istniejącej infrastruktury kolejowej. Planowane inwestycje kolejowe zmniejszą istniejący na terytorium kraju/regionu stopień wykluczenia komunikacyjnego oraz doprowadzą do promocji zbiorowego transportu kolejowego co w efekcie zwiększy poziom udziału transportu kolejowego w transporcie osobowym jak i towarowym w skali danego regionu jak i kraju.	**Wyjaśnienie** Zapisy w komponencie „E” KPO wskazują na możliwość finansowania modernizacji regionalnych linii kolejowych. Kwota na linie kolejowe została zwiększona.
73.	Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu	dolnośląskie	Komponent E	209	Zmiana dotyczy zapisu: "Inwestycje będą realizowane przez PKP PLK S.A. " - należy również uwzględnić zarządców/właścicieli linii kolejowych wskazanych w decyzji wykonawczej Komisji Europejskiej z 6 lipca 2016 r. w sprawie strategicznego znaczenia infrastruktury kolejowej ujętych w Krajowym Programie Utrzymaniowym - „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku”przyjętym 16 stycznia 2018 r. uchwałą nr 7/2018 przez Radę Ministrów z nowelizacją z 5 stycznia 2021.	Dostęp do środków infrastrukturalnych w Krajowym Programie Odbudowy przez w/w podmioty pozwoli na modernizację zarządzanej i będącej w zasobach tych podmiotów infrastruktury kolejowej na sieci transportu kolejowego. Możliwość realizacji inwestycji poprzez dostęp do środków infrastrukturalnych w Krajowym Programie Odbudowy pozwoli przez w/w podmioty na modernizację	**Wyjaśnienie** Zapisy w komponencie „E” KPO wskazują na możliwość finansowania modernizacji regionalnych linii kolejowych. Kwota na linie kolejowe została zwiększona.

					Uwzględnienie zarządców/właścicieli linii kolejowych wskazanych w decyzji wykonawczej Komisji Europejskiej z 6 lipca 2016 r. w sprawie strategicznego znaczenia infrastruktury kolejowej ujętych w Krajowym Programie Utrzymaniowym - „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku”przyjętym 16 stycznia 2018 r. uchwałą nr 7/2018 przez Radę Ministrów z nowelizacją z 5 stycznia 2021 tj. 1. PKP PLK S.A 2. PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. 3. Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu, 4. „Euroterminal Sławków” Sp. z o.o. 5. Cargotor Sp. z o.o. jako podmioty mogące realizować inwestycje w ramach KPO na zarządzanych przez siebie liniach kolejowych. Podział środków powinien być przydzielony procentowo w zależności od posiadanych w swoich zasobach km linii kolejowych.	zarządzanej i będącej w zasobach tych podmiotów infrastruktury kolejowej na sieci transportu kolejowego oraz utrzymanie i poprawę jakości (optymalizację) wykorzystania istniejącej infrastruktury kolejowej. Planowane inwestycje kolejowe zmniejszą istniejący na terytorium kraju/regionu stopień wykluczenia komunikacyjnego oraz doprowadzą do promocji zbiorowego transportu kolejowego co w efekcie zwiększy poziom udziału transportu kolejowego w transporcie osobowym jak i towarowym w skali danego regionu jak i kraju.	
74.	PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.	pomorskie	Komponent E	20	drugi myślnik na str. 20: jest "przewozy krajowe i regionalne", powinno być "przewozy krajowe, regionalne i aglomeracyjne".	Pomimo wskazania w opisie działania E2.1. „Zwiększenie konkurencyjności sektora kolejowego” informacji o grupie docelowej, którą będą stanowić: „zarządcy i przewoźnicy kolejowi w transporcie osób i towarów, społeczeństwo oraz przedsiębiorcy”, dalszy opis założeń dla działania, a przede wszystkim opis poddziałania E2.1.1. „Linie kolejowe”, wskazuje na jednego możliwego beneficjenta i uczestnika wdrażania tego działania w ramach KPO ze strony zarządców linii kolejowych w Polsce, tj. PKP PLK S.A. Dodanie zapisu o przewozach aglomeracyjnych umożliwi udział w KPO również innym zarządcom linii kolejowych.	**Wyjaśnienie** Zapisy w komponencie „E” KPO wskazują na możliwość finansowania modernizacji regionalnych linii kolejowych. Kwota na linie kolejowe została zwiększona.
75.	PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.	pomorskie	Komponent E	20	drugi myślnik na str. 20: Wskazano, że KPO objęty zostanie zakup 38 szt. taboru. Prosimy o zmodyfikowanie zapisu. Przewidziana jest również procedura konkursowa dla projektów taborowych, zatem łączna ilość pojazdów zakupionych w ramach tego komponentu musi być większa niż 38 szt.	W opisie komponentu E.2.2.2. wskazano, że oprócz projektu zakupu 38 pojazdów planowana jest procedura konkursowa dla innych projektów taborowych. Zatem, łączna ilość pojazdów zakupionych w ramach tego komponentu musi być większa niż 38 szt.	**Wyjaśnienie** W KPO znalazły się czytelne zapisy o możliwości zakupu taboru pasażerskiego dla przewozów regionalnych, wraz z przypisaniem określonej kwoty. Wsparcie zakupu taboru będzie możliwe zarówno z części dotacyjnej, jak i pożyczkowej. Całkowita kwota na zakup taboru została zwiększona czterokrotnie. Tym samy zostały zmienione wskaźniki.

76.	PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.	pomorskie	Komponent E	20	drugi myślnik na str. 20: Należy określić formę wsparcia, analogicznie do ostatniego myślnika ze str. 19 uwzględniającego również inwestycje kolejowe	Należy dookreślić formę wsparcia - pożyczki/dotacje/gwarancje	**Uwaga nieuwzględniona** Nie dotyczy komponentu E.
77.	PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.	pomorskie	Komponent E	197	Jest: "Szacunkowy koszt: 6 074,0 mln euro Uzupełniająco środki zwrotne, w szczególności na mobilność zeroemisyjną, dokończenie/rozszerzenie inwestycji transportowych (wyprowadzenie ruchu tranzytowego z miast, wymiana taboru kolejowego do przewozów regionalnych)." Należy określić formę wsparcia dla poszczególnych działań, treść wydaje się nie jednoznaczna.	Należy określić formę wsparcia dla poszczególnych działań, treść wydaje się nie jednoznaczna. Brak danych dot. środków zwrotnych/bezzwrotnych.	**Uwaga uwzględniona** Został wprowadzony czytelny podział na cześć grantowa i pożyczkową
78.	PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.	pomorskie	Komponent E	200	E2. Zwiększenie dostępności transportowej, bezpieczeństwa i cyfrowych rozwiązań: Z uwagi na zawarcie w punkcie E.2.1.2 taboru, należy uzupełnić punkt E.2 o zapisy w zakresie zakupu taboru oraz niezbędności realizacji przedsięwzięć skoncentrowanych się na usprawnieniu zaplecza taborowego.	Brak w p. E.2 zapisów w zakresie zakupu taboru oraz niezbędności realizacji przedsięwzięć skoncentrowanych się na usprawnieniu zaplecza taborowego.	**Uwaga nieuwzględniona** W opisie jest mowa o dostępie do środków transportu.
79.	PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.	pomorskie	Komponent E	208	Jest: "Działania inwestycyjne obejmują prowadzenie prac na ok. 530 km linii kolejowych o znaczeniu krajowym i regionalnym w okresie do I. połowy 2026 r." Powinno być: "Działania inwestycyjne obejmują prowadzenie prac na ok. 530 km linii kolejowych o znaczeniu krajowym, regionalnym i aglomeracyjnym w okresie do I. połowy 2026 r."	Pomimo wskazania w opisie działania E2.1. „Zwiększenie konkurencyjności sektora kolejowego" informacji o grupie docelowej, którą będą stanowić: „zarządcy i przewoźnicy kolejowi w transporcie osób i towarów, społeczeństwo oraz przedsiębiorcy", dalszy opis założeń dla działania, a przede wszystkim opis poddziałania E2.1.1. „Linie kolejowe", wskazuje na jednego możliwego beneficjenta i uczestnika wdrażania tego działania w ramach KPO ze strony zarządców linii kolejowych w Polsce, tj. PKP PLK S.A. Dodanie zapisu o przewozach aglomeracyjnych umożliwi udział w KPO również innym zarządcom linii kolejowych.	**Wyjaśnienie** Zapisy w komponencie „E" KPO wskazują na możliwość finansowania modernizacji regionalnych linii kolejowych. Kwota na linie kolejowe została zwiększona.
80.	PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.	pomorskie	Komponent E	209	Jest: "Wdrażanie (Implementation): Podmiotem odpowiedzialnym za wdrożenie inwestycji jest Ministerstwo Infrastruktury, zaś jednostką wspierającą jest Centrum Unijnych Projektów Transportowych. Inwestycje będą realizowane przez PKP PLK S.A." Powinno być: "Wdrażanie (Implementation): Podmiotem odpowiedzialnym za wdrożenie inwestycji jest Ministerstwo Infrastruktury, zaś jednostką wspierającą jest Centrum Unijnych Projektów Transportowych. Inwestycje będą realizowane przez PKP PLK S.A. oraz innych zarządców infrastruktury kolejowej."	Treść wskazuje, że jedynym podmiotem upoważnionym do otrzymania pomocy jest PKP PLK. Propozycja zapisów: Inwestycje będą realizowane przez PKP PLK S.A. oraz innych zarządców infrastruktury kolejowej. Pomimo wskazania w opisie działania E2.1. „Zwiększenie konkurencyjności sektora kolejowego" informacji o grupie docelowej, którą będą stanowić: „zarządcy i przewoźnicy kolejowi w transporcie osób i towarów, społeczeństwo oraz przedsiębiorcy", dalszy opis założeń dla działania, a przede wszystkim opis poddziałania E2.1.1. „Linie kolejowe", wskazuje na jednego możliwego beneficjenta i uczestnika wdrażania tego działania w ramach KPO ze strony zarządców linii	**Wyjaśnienie** Zapisy w komponencie „E" KPO wskazują na możliwość finansowania modernizacji regionalnych linii kolejowych. Kwota na linie kolejowe została zwiększona.

						kolejowych w Polsce, tj. PKP PLK S.A. Dodanie zapisu umożliwi udział w KPO również innym zarządcom linii kolejowych.	
81.	PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.	pomorskie	Komponent E	209	Jest:"Pomoc publiczna (State aid compliance): Nie dotyczy. Beneficjentem pomocy w zakresie infrastruktury kolejowej jest PKP PLK SA – narodowy zarządca infrastruktury kolejowej udostępniający ją na zasadach określonych w dyrektywie 1212/34. Zgodnie ze stanowiskiem KE pomoc udzielana PKP PLK SA jest uznawana za zgodną z Traktatem." Prosimy o odniesienie się do innych zarządców infrastruktury kolejowej.	Treść wskazuje, że jedynym podmiotem upoważnionym do otrzymania pomocy jest PKP PLK. Pomimo wskazania w opisie działania E2.1. „Zwiększenie konkurencyjności sektora kolejowego" informacji o grupie docelowej, którą będą stanowić: „zarządcy i przewoźnicy kolejowi w transporcie osób i towarów, społeczeństwo oraz przedsiębiorcy", dalszy opis założeń dla działania, a przede wszystkim opis poddziałania E2.1.1. „Linie kolejowe", wskazuje na jednego możliwego beneficjenta i uczestnika wdrażania tego działania w ramach KPO ze strony zarządców linii kolejowych w Polsce, tj. PKP PLK S.A. Dodanie zapisu umożliwi udział w KPO również innym zarządcom linii kolejowych.	**Wyjaśnienie** Zapis w zakrsie pomocy publicznej zostaną zmienione
82.	PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.	pomorskie	Komponent E	209	Jest: "Charakterystyka (Nature, type, size of investment): Zakres przedmiotowy projektu składa się z inwestycji w pasażerski tabor kolejowy do przewozów międzywojewódzkich i regionalnych - w ramach inwestycji na poziomie ponadregionalnym planowane jest wsparcie finansowe zakupu taboru - 38 pociągów PUSH-PULL 7-wagonowych składów piętrowych wraz z 45 lokomotywami wielosystemowymi." Prośba o uwzględnienie treści: Zakres przedmiotowy komponentu składa się z inwestycji w pasażerski tabor kolejowy do przewozów międzywojewódzkich, regionalnych oraz aglomeracyjnych. W ramach inwestycji na poziomie ponadregionalnym planowane jest wsparcie finansowe zakupu taboru - 38 pociągów PUSH-PULL 7-wagonowych składów piętrowych wraz z 45 lokomotywami wielosystemowymi. Należy uwzględnić zapisy w zakresie realizacji przedsięwzięć skoncentrowanych się na usprawnieniu zaplecza taborowego.	Z uwagi na zawarcie w punkcie E.2.1.2 - taboru, należy uzupełnić punkt o zapisy w zakresie zakupu taboru oraz niezbędności realizacji przedsięwzięć skoncentrowanych się na usprawnieniu zaplecza taborowego. W opisie komponentu E.2.2.2. wskazano, że oprócz projektu zakupu 38 pojazdów planowana jest procedura konkursowa dla innych projektów taborowych. Zatem, łączna ilość pojazdów zakupionych w ramach tego komponentu musi być większa niż 38 szt. 38 szt. to wsparcie dla inwestycji na poziomie ponadregionalnym.	**Uwaga nieuwzględniona** Zaplecze taborowe nie jest przewidywane do wsparcia z KPO. Nie wyklucza to możliwości wsparcia z innych instrumentów UE.
83.	PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.	pomorskie	Komponent E	209	Jest: "Tabor do przewozów międzywojewódzkich – projekty wskazane indywidualnie. Tabor do przewozów regionalnych – procedura konkursowa." Propozycja zapisów: "Tabor do przewozów międzywojewódzkich – projekty wskazane indywidualnie. Tabor do przewozów regionalnych oraz aglomeracyjnych– procedura konkursowa." Prośba o dodanie: informacji na temat procedury wdrażania (w trybie indywidualnym lub konkursowym) dla projektów związanych z zapleczem taborowym.	Brak informacji na temat procedury wdrażania (w trybie indywidualnym lub konkursowym) dla projektów związanych z zapleczem taborowym. Dodanie zapisu o przewozach aglomeracyjnych umożliwi udział w KPO również innym podmiotom.	**Uwaga nieuwzględniona** Zaplecze taborowe nie jest przewidywane do wsparcia z KPO. Nie wyklucza to możliwości wsparcia z innych instrumentów UE.
84.	PKP Szybka Kolej Miejska w	pomorskie	Komponent E	210	Jest:"Koszty/koszt jednostkowy/sposób szacowania: 398	Brak informacji na temat podziału kosztów na projekty indywidualne oraz w trybie	**Wyjaśnienie** Szczegółowy podział nie jest

	Trójmieście Sp. z o.o.				mln euro" Prośba o podział wskazanych kosztów na projekty indywidualne oraz w trybie konkursowym	konkursowym	jeszcze znany.
85.	PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.	pomorskie	Komponent E	215	Pierwszy akapit: Jest: „Co do zasady, przedsięwzięcia infrastrukturalne będą zatem mogły być finansowane zarówno w ramach KPO, a także w ramach programów operacyjnych (Polityka Spójności), czy instrumentów finansowych (np. CEF)." Powinno być: "Co do zasady, przedsięwzięcia infrastrukturalne oraz przedsięwzięcia dotyczące zakupu taboru i zaplecza taborowego będą zatem mogły być finansowane zarówno w ramach KPO, a także w ramach programów operacyjnych (Polityka Spójności), czy instrumentów finansowych (np. CEF)."	Brak ujęcia przedsięwzięć dotyczących zakupu taboru i zaplecza taborowego	**Uwaga nieuwzględniona** Zaplecze taborowe nie jest przewidywane do wsparcia z KPO. Nie wyklucza to możliwości wsparcia z innych instrumentów UE
86.	PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.	pomorskie	Komponent E	Uwaga ogólna	Pomimo wskazania w opisie działania E2.1. „Zwiększenie konkurencyjności sektora kolejowego” informacji o grupie docelowej, którą będą stanowić: „zarządcy i przewoźnicy kolejowi w transporcie osób i towarów, społeczeństwo oraz przedsiębiorcy”, dalszy opis założeń dla działania, a przede wszystkim opis poddziałania E2.1.1. „Linie kolejowe”, wskazuje na jednego możliwego beneficjenta i uczestnika wdrażania tego działania w ramach KPO ze strony zarządców linii kolejowych w Polsce, tj. PKP PLK S.A. Niniejsze ma bezpośredni wpływ na wykluczenie z zakresu wsparcia, zgłoszonej przez nas fiszki projektowej w zakresie Projektu: „Rozwój linii kolejowej nr 250”, która zakłada wdrożenie istotnych dla Spółki, ale przede wszystkim systemu transportowego aglomeracji trójmiejskiej, mieszkańców i turystów, zadań i inwestycji związanych z infrastrukturą kolejową, zarządzanej przez Spółkę linii kolejowej nr 250. Biorąc pod uwagę powyższe, w celu umożliwienia ujęcia w dokumencie przedmiotowej fiszki projektowej, zwracamy się z prośbą o zmodyfikowanie zapisów projektu KPO w następującym zakresie: 1. W zakresie pkt. E2.1. „Zwiększenie konkurencyjności sektora kolejowego”. - WDRAŻANIE: dodać PKP SKM w Trójmieście Sp. z o. o. jako uczestnika wdrażania, - POMOC PUBLICZNA: zmodyfikować zapisy przy PKP SKM w Trójmieście Sp. z o. o. jako uczestnika wdrażania. 2. W zakresie pkt. E2.1.1. „Linie kolejowe”. - CHARAKTERYSTYKA: dodać linie o znaczeniu aglomeracyjnym, - WDRAŻANIE: dodać PKP SKM w Trójmieście Sp. z o. o., - POMOC PUBLICZNA: zmodyfikować zapisy przy PKP SKM w Trójmieście Sp. z o. o. jako uczestnika wdrażania. Pomimo wskazania w opisie działania E2.1. „Zwiększenie konkurencyjności sektora kolejowego” informacji o grupie docelowej, którą będą stanowić: „zarządcy i przewoźnicy kolejowi w transporcie osób i towarów, społeczeństwo oraz przedsiębiorcy”, dalszy opis założeń dla działania, a przede wszystkim opis poddziałania E2.1.1. „Linie	Dodanie zapisu umożliwi udział w KPO również Spółce PKP SKM. Dodanie zapisu umożliwi udział w KPO również Spółce PKP SKM.	**Wyjaśnienie** Zapisy w komponencie „E” KPO wskazują na możliwość finansowania modernizacji regionalnych linii kolejowych. Kwota na linie kolejowe została zwiększona.

					kolejowe", wskazuje na jednego możliwego beneficjenta i uczestnika wdrażania tego działania w ramach KPO ze strony zarządców linii kolejowych w Polsce, tj. PKP PLK S.A. Niniejsze ma bezpośredni wpływ na wykluczenie z zakresu wsparcia, zgłoszonej przez nas fiszki projektowej w zakresie Projektu: „Rozwój linii kolejowej nr 250", która zakłada wdrożenie istotnych dla Spółki, ale przede wszystkim systemu transportowego aglomeracji trójmiejskiej, mieszkańców i turystów, zadań i inwestycji związanych z infrastrukturą kolejową, zarządzanej przez Spółkę linii kolejowej nr 250. Biorąc pod uwagę powyższe, w celu umożliwienia ujęcia w dokumencie przedmiotowej fiszki projektowej, zwracamy się z prośbą o zmodyfikowanie zapisów projektu KPO w następującym zakresie: 1. W zakresie pkt. E2.1. „Zwiększenie konkurencyjności sektora kolejowego". - WDRAŻANIE: dodać PKP SKM w Trójmieście Sp. z o. o. jako uczestnika wdrażania, - POMOC PUBLICZNA: zmodyfikować zapisy przy PKP SKM w Trójmieście Sp. z o. o. jako uczestnika wdrażania. 2. W zakresie pkt. E2.1.1. „Linie kolejowe". - CHARAKTERYSTYKA: dodać linie o znaczeniu aglomeracyjnym, - WDRAŻANIE: dodać PKP SKM w Trójmieście Sp. z o. o., - POMOC PUBLICZNA: zmodyfikować zapisy przy PKP SKM w Trójmieście Sp. z o. o. jako uczestnika wdrażania.		
87.	Urząd Gminy Besko	podkarpackie	Komponent E	197	W ramach komponentu E „Zielona inteligentna mobilność" należy umożliwić realizację inwestycji dotyczących budowy zintegrowanej sieci dróg rowerowych o charakterze turystycznym i rekreacyjnym.	Odbudowa gospodarki po kryzysie wywołanym pandemią COVID-19 powinna obejmować także sektor turystyczny, który jest jednym z najbardziej dotkniętych skutkami wprowadzanych obostrzeń. Te rejony kraju, w których dominuje turystyka (np. południowa część Polski), mają bardzo ograniczone możliwości pozyskania wsparcia w ramach Programu, przez co ich wychodzenie z kryzysu będzie dużo wolniejsze niż np. dużych ośrodków miejskich, których uprzywilejowana pozycja zostanie jeszcze bardziej wzmocniona. Wsparcie w ramach programu dysponującego tak dużym budżetem powinno rozkładać się równomiernie i umożliwiać rozwój także terenów niezurbanizowanych i nieprzemysłowych. Ponadto, inwestycje wspierane ze środków KPO powinny przyczyniać się także do rozwiązywania problemów nie związanych bezpośrednio z pandemią ale które w jej wyniku przybrały na sile, w szczególności chodzi o brak aktywności fizycznej i związane z tym problemem choroby (np. otyłość, choroby serca). Już od	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						wielu lat jedną z najpopularniejszych i najprostszych do uprawniania w naszym kraju dyscyplin jest jazda na rowerze. Niestety do bezpiecznego uprawiania turystyki rowerowej, czy nawet rekreacyjnych wyjazdów brakuje odpowiedniej infrastruktury. Przykład województwa małopolskiego pokazuje jak duże jest zapotrzebowanie na tego rodzaju infrastrukturę, która przyciąga całe rodziny, a korzyści ekonomiczne wynikające z budowy tras rowerowych czerpią przede wszystkim lokalni przedsiębiorcy. Zasadne jest zatem, w celu umożliwienia zrównoważonego rozwoju wszystkich gałęzi gospodarki uwzględnienie w KPO możliwości wsparcia infrastruktury turystycznej poprzez budowę dróg rowerowych na obszarach turystycznych. Korzyści wynikające z realizacji tego rodzaju projektów będą wielowymiarowe, obejmujące zarówno kwestie gospodarcze (rozwój przedsiębiorczości) jak i zdrowotne (promocja aktywności i zdrowego stylu życia z pewnością przyczyni się do wyhamowania epidemii otyłości oraz chorób układu krążenia). Należy również zaznaczyć, że sojusz European Turism Manifesto zrzeszający ponad 60 europejskich organizacji publicznych i prywatnych, zajmujących się turystyką w Europie, w lutym 2021 r. opracował dokument pn. „CALL FOR ACTION: ACCELERATE SOCIAL AND ECONOMIC RECOVERY BY INVESTING IN SUSTAINABLE TOURISM DEVELOPMENT”, w którym zwraca uwagę na znaczenie reform i inwestycji w zrównoważoną turystykę w odbudowie gospodarki i relacji społecznych po kryzysie powodowanym COVID-19. W dokumencie wskazuje się, szereg państw członkowskich, które w swoich projektach Planów Naprawy Instrumentu Odbudowy i Odporności szczególnie wspomniały o inwestycjach związanych z turystyką. Sojusz wzywa wszystkie państwa członkowskie do przyjęcia tego samego podejścia: usługi turystyczne i turystyczne oraz związana z nimi infrastruktura mają kluczowe znaczenie dla długoterminowych perspektyw gospodarczych każdego kraju. Duża liczba MŚP jest bezpośrednio i pośrednio zależna od	

						gospodarki przyjazdowej i przy wystarczającym wsparciu może przywrócić zatrudnienie w gospodarce szybciej niż jakikolwiek inny sektor. W dokumencie wskazuje się na przykłady ujęcia tematyki zrównoważonej turystyki w projektach Planów Odbudowy we: Francji, Hiszpanii, Włoch, Portugalii, Niemiec, Belgii Inwestycje w budowę sieci krajowych i regionalnych tras rowerowych to koło zamachowe dla rozwoju turystyki aktywnej. Dodatkowo infrastruktura ta wspomaga odbudowę transportu publicznego (m.in. w powiązaniu z koleją), służy rekreacji, a lokalnie pełni również funkcje komunikacyjne. Stąd też zasadność wniosku o ujęcie w projekcie KPO reform, działań i inwestycji z zakresu spójnej infrastruktury rowerowej o znaczeniu krajowym i regionalnym.	
88.	Osoba prywatna	podkarpackie	Komponent E	197	W ramach komponentu E „Zielona inteligentna mobilność" należy umożliwić realizację inwestycji dotyczących budowy zintegrowanej sieci dróg rowerowych o charakterze turystycznym i rekreacyjnym.	Odbudowa gospodarki po kryzysie wywołanym pandemią COVID-19 powinna obejmować także sektor turystyczny, który jest jednym z najbardziej dotkniętych skutkami wprowadzanych obostrzeń. Te rejony kraju, w których dominuje turystyka (np. południowa część Polski), mają bardzo ograniczone możliwości pozyskania wsparcia w ramach Programu, przez co ich wychodzenie z kryzysu będzie dużo wolniejsze niż np. dużych ośrodków miejskich, których uprzywilejowana pozycja zostanie jeszcze bardziej wzmocniona. Wsparcie w ramach programu dysponującego tak dużym budżetem powinno rozkładać się równomiernie i umożliwiać rozwój także terenów niezurbanizowanych i nieprzemysłowych. Ponadto, inwestycje wspierane ze środków KPO powinny przyczyniać się także do rozwiązywania problemów nie związanych bezpośrednio z pandemią ale które w jej wyniku przybrały na sile, w szczególności chodzi o brak aktywności fizycznej i związane z tym problemem choroby (np. otyłość, choroby serca). Już od wielu lat jedną z najpopularniejszych i najprostszych do uprawniania w naszym kraju dyscyplin jest jazda na rowerze. Niestety do bezpiecznego uprawiania turystyki rowerowej, czy nawet rekreacyjnych wyjazdów brakuje odpowiedniej	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						infrastruktury. Przykład województwa małopolskiego pokazuje jak duże jest zapotrzebowanie na tego rodzaju infrastrukturę, która przyciąga całe rodziny, a korzyści ekonomiczne wynikające z budowy tras rowerowych czerpią przede wszystkim lokalni przedsiębiorcy. Zasadne jest zatem, w celu umożliwienia zrównoważonego rozwoju wszystkich gałęzi gospodarki uwzględnienie w KPO możliwości wsparcia infrastruktury turystycznej poprzez budowę dróg rowerowych na obszarach turystycznych. Korzyści wynikające z realizacji tego rodzaju projektów będą wielowymiarowe, obejmujące zarówno kwestie gospodarcze (rozwój przedsiębiorczości) jak i zdrowotne (promocja aktywności i zdrowego stylu życia z pewnością przyczyni się do wyhamowania epidemii otyłości oraz chorób układu krążenia). Należy również zaznaczyć, że sojusz European Turism Manifesto zrzeszający ponad 60 europejskich organizacji publicznych i prywatnych, zajmujących się turystyką w Europie, w lutym 2021 r. opracował dokument pn. „CALL FOR ACTION: ACCELERATE SOCIAL AND ECONOMIC RECOVERY BY INVESTING IN SUSTAINABLE TOURISM DEVELOPMENT", w którym zwraca uwagę na znaczenie reform i inwestycji w zrównoważoną turystykę w odbudowie gospodarki i relacji społecznych po kryzysie powodowanym COVID-19. W dokumencie wskazuje się, szereg państw członkowskich, które w swoich projektach Planów Naprawy Instrumentu Odbudowy i Odporności szczególnie wspomniały o inwestycjach związanych z turystyką. Sojusz wzywa wszystkie państwa członkowskie do przyjęcia tego samego podejścia: usługi turystyczne i turystyczne oraz związana z nimi infrastruktura mają kluczowe znaczenie dla długoterminowych perspektyw gospodarczych każdego kraju. Duża liczba MŚP jest bezpośrednio i pośrednio zależna od gospodarki przyjazdowej i przy wystarczającym wsparciu może przywrócić zatrudnienie w gospodarce szybciej niż jakikolwiek inny sektor. W dokumencie wskazuje się na przykłady ujęcia tematyki zrównoważonej turystyki w projektach	

						Planów Odbudowy we: Francji, Hiszpanii, Włoch, Portugalii, Niemiec, Belgii Inwestycje w budowę sieci krajowych i regionalnych tras rowerowych to koło zamachowe dla rozwoju turystyki aktywnej. Dodatkowo infrastruktura ta wspomaga odbudowę transportu publicznego (m.in. w powiązaniu z koleją), służy rekreacji, a lokalnie pełni również funkcje komunikacyjne. Stąd też zasadność wniosku o ujęcie w projekcie KPO reform, działań i inwestycji z zakresu spójnej infrastruktury rowerowej o znaczeniu krajowym i regionalnym.	
89.	Osoba prywatna	podkarpackie	Komponent E	197	W ramach komponentu E „Zielona inteligentna mobilność" należy umożliwić realizację inwestycji dotyczących budowy zintegrowanej sieci dróg rowerowych o charakterze turystycznym i rekreacyjnym.	Odbudowa gospodarki po kryzysie wywołanym pandemią COVID-19 powinna obejmować także sektor turystyczny, który jest jednym z najbardziej dotkniętych skutkami wprowadzanych obostrzeń. Te rejony kraju, w których dominuje turystyka (np. południowa część Polski), mają bardzo ograniczone możliwości pozyskania wsparcia w ramach Programu, przez co ich wychodzenie z kryzysu będzie dużo wolniejsze niż np. dużych ośrodków miejskich, których uprzywilejowana pozycja zostanie jeszcze bardziej wzmocniona. Wsparcie w ramach programu dysponującego tak dużym budżetem powinno rozkładać się równomiernie i umożliwiać rozwój także terenów niezurbanizowanych i nieprzemysłowych. Ponadto, inwestycje wspierane ze środków KPO powinny przyczyniać się także do rozwiązywania problemów nie związanych bezpośrednio z pandemią ale które w jej wyniku przybrały na sile, w szczególności chodzi o brak aktywności fizycznej i związane z tym problemem choroby (np. otyłość, choroby serca). Już od wielu lat jedną z najpopularniejszych i najprostszych do uprawniania w naszym kraju dyscyplin jest jazda na rowerze. Niestety do bezpiecznego uprawiania turystyki rowerowej, czy nawet rekreacyjnych wyjazdów brakuje odpowiedniej infrastruktury. Przykład województwa małopolskiego pokazuje jak duże jest zapotrzebowanie na tego rodzaju infrastrukturę, która przyciąga całe rodziny, a korzyści ekonomiczne wynikające z budowy tras rowerowych czerpią przede wszystkim	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						lokalni przedsiębiorcy. Zasadne jest zatem, w celu umożliwienia zrównoważonego rozwoju wszystkich gałęzi gospodarki uwzględnienie w KPO możliwości wsparcia infrastruktury turystycznej poprzez budowę dróg rowerowych na obszarach turystycznych. Korzyści wynikające z realizacji tego rodzaju projektów będą wielowymiarowe, obejmujące zarówno kwestie gospodarcze (rozwój przedsiębiorczości) jak i zdrowotne (promocja aktywności i zdrowego stylu życia z pewnością przyczyni się do wyhamowania epidemii otyłości oraz chorób układu krążenia). Należy również zaznaczyć, że sojusz European Turism Manifesto zrzeszający ponad 60 europejskich organizacji publicznych i prywatnych, zajmujących się turystyką w Europie, w lutym 2021 r. opracował dokument pn. „CALL FOR ACTION: ACCELERATE SOCIAL AND ECONOMIC RECOVERY BY INVESTING IN SUSTAINABLE TOURISM DEVELOPMENT", w którym zwraca uwagę na znaczenie reform i inwestycji w zrównoważoną turystykę w odbudowie gospodarki i relacji społecznych po kryzysie powodowanym COVID-19. W dokumencie wskazuje się, szereg państw członkowskich, które w swoich projektach Planów Naprawy Instrumentu Odbudowy i Odporności szczególnie wspomniały o inwestycjach związanych z turystyką. Sojusz wzywa wszystkie państwa członkowskie do przyjęcia tego samego podejścia: usługi turystyczne i turystyczne oraz związana z nimi infrastruktura mają kluczowe znaczenie dla długoterminowych perspektyw gospodarczych każdego kraju. Duża liczba MŚP jest bezpośrednio i pośrednio zależna od gospodarki przyjazdowej i przy wystarczającym wsparciu może przywrócić zatrudnienie w gospodarce szybciej niż jakikolwiek inny sektor. W dokumencie wskazuje się na przykłady ujęcia tematyki zrównoważonej turystyki w projektach Planów Odbudowy we: Francji, Hiszpanii, Włoch, Portugalii, Niemiec, Belgii Inwestycje w budowę sieci krajowych i regionalnych tras rowerowych to koło zamachowe dla rozwoju turystyki aktywnej. Dodatkowo infrastruktura ta wspomaga odbudowę transportu	

						publicznego (m.in. w powiązaniu z koleją), służy rekreacji, a lokalnie pełni również funkcje komunikacyjne. Stąd też zasadność wniosku o ujęcie w projekcie KPO reform, działań i inwestycji z zakresu spójnej infrastruktury rowerowej o znaczeniu krajowym i regionalnym.	
90.	Osoba prywatna	podkarpackie	Komponent E	197	W ramach komponentu E „Zielona inteligentna mobilność" należy umożliwić realizację inwestycji dotyczących budowy zintegrowanej sieci dróg rowerowych o charakterze turystycznym i rekreacyjnym.	Odbudowa gospodarki po kryzysie wywołanym pandemią COVID-19 powinna obejmować także sektor turystyczny, który jest jednym z najbardziej dotkniętych skutkami wprowadzanych obostrzeń. Te rejony kraju, w których dominuje turystyka (np. południowa część Polski), mają bardzo ograniczone możliwości pozyskania wsparcia w ramach Programu, przez co ich wychodzenie z kryzysu będzie dużo wolniejsze niż np. dużych ośrodków miejskich, których uprzywilejowana pozycja zostanie jeszcze bardziej wzmocniona. Wsparcie w ramach programu dysponującego tak dużym budżetem powinno rozkładać się równomiernie i umożliwiać rozwój także terenów niezurbanizowanych i nieprzemysłowych. Ponadto, inwestycje wspierane ze środków KPO powinny przyczyniać się także do rozwiązywania problemów nie związanych bezpośrednio z pandemią ale które w jej wyniku przybrały na sile, w szczególności chodzi o brak aktywności fizycznej i związane z tym problemem choroby (np. otyłość, choroby serca). Już od wielu lat jedną z najpopularniejszych i najprostszych do uprawniania w naszym kraju dyscyplin jest jazda na rowerze. Niestety do bezpiecznego uprawiania turystyki rowerowej, czy nawet rekreacyjnych wyjazdów brakuje odpowiedniej infrastruktury. Przykład województwa małopolskiego pokazuje jak duże jest zapotrzebowanie na tego rodzaju infrastrukturę, która przyciąga całe rodziny, a korzyści ekonomiczne wynikające z budowy tras rowerowych czerpią przede wszystkim lokalni przedsiębiorcy. Zasadne jest zatem, w celu umożliwienia zrównoważonego rozwoju wszystkich gałęzi gospodarki uwzględnienie w KPO możliwości wsparcia infrastruktury turystycznej poprzez budowę dróg rowerowych na obszarach turystycznych.	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						Korzyści wynikające z realizacji tego rodzaju projektów będą wielowymiarowe, obejmujące zarówno kwestie gospodarcze (rozwój przedsiębiorczości) jak i zdrowotne (promocja aktywności i zdrowego stylu życia z pewnością przyczyni się do wyhamowania epidemii otyłości oraz chorób układu krążenia). Należy również zaznaczyć, że sojusz European Turism Manifesto zrzeszający ponad 60 europejskich organizacji publicznych i prywatnych, zajmujących się turystyką w Europie, w lutym 2021 r. opracował dokument pn. „CALL FOR ACTION: ACCELERATE SOCIAL AND ECONOMIC RECOVERY BY INVESTING IN SUSTAINABLE TOURISM DEVELOPMENT", w którym zwraca uwagę na znaczenie reform i inwestycji w zrównoważoną turystykę w odbudowie gospodarki i relacji społecznych po kryzysie powodowanym COVID-19. W dokumencie wskazuje się, szereg państw członkowskich, które w swoich projektach Planów Naprawy Instrumentu Odbudowy i Odporności szczególnie wspomniały o inwestycjach związanych z turystyką. Sojusz wzywa wszystkie państwa członkowskie do przyjęcia tego samego podejścia: usługi turystyczne i turystyczne oraz związana z nimi infrastruktura mają kluczowe znaczenie dla długoterminowych perspektyw gospodarczych każdego kraju. Duża liczba MŚP jest bezpośrednio i pośrednio zależna od gospodarki przyjazdowej i przy wystarczającym wsparciu może przywrócić zatrudnienie w gospodarce szybciej niż jakikolwiek inny sektor. W dokumencie wskazuje się na przykłady ujęcia tematyki zrównoważonej turystyki w projektach Planów Odbudowy we: Francji, Hiszpanii, Włoch, Portugalii, Niemiec, Belgii Inwestycje w budowę sieci krajowych i regionalnych tras rowerowych to koło zamachowe dla rozwoju turystyki aktywnej. Dodatkowo infrastruktura ta wspomaga odbudowę transportu publicznego (m.in. w powiązaniu z koleją), służy rekreacji, a lokalnie pełni również funkcje komunikacyjne. Stąd też zasadność wniosku o ujęcie w projekcie KPO reform, działań i inwestycji z zakresu spójnej infrastruktury rowerowej o znaczeniu	

						krajowym i regionalnym.	
91.	Osoba prywatna	podkarpackie	Komponent E	197	W ramach komponentu E „Zielona inteligentna mobilność” należy umożliwić realizację inwestycji dotyczących budowy zintegrowanej sieci dróg rowerowych o charakterze turystycznym i rekreacyjnym.	Odbudowa gospodarki po kryzysie wywołanym pandemią COVID-19 powinna obejmować także sektor turystyczny, który jest jednym z najbardziej dotkniętych skutkami wprowadzanych obostrzeń. Te rejony kraju, w których dominuje turystyka (np. południowa część Polski), mają bardzo ograniczone możliwości pozyskania wsparcia w ramach Programu, przez co ich wychodzenie z kryzysu będzie dużo wolniejsze niż np. dużych ośrodków miejskich, których uprzywilejowana pozycja zostanie jeszcze bardziej wzmocniona. Wsparcie w ramach programu dysponującego tak dużym budżetem powinno rozkładać się równomiernie i umożliwiać rozwój także terenów niezurbanizowanych i nieprzemysłowych. Ponadto, inwestycje wspierane ze środków KPO powinny przyczyniać się także do rozwiązywania problemów nie związanych bezpośrednio z pandemią ale które w jej wyniku przybrały na sile, w szczególności chodzi o brak aktywności fizycznej i związane z tym problemem choroby (np. otyłość, choroby serca). Już od wielu lat jedną z najpopularniejszych i najprostszych do uprawniania w naszym kraju dyscyplin jest jazda na rowerze. Niestety do bezpiecznego uprawiania turystyki rowerowej, czy nawet rekreacyjnych wyjazdów brakuje odpowiedniej infrastruktury. Przykład województwa małopolskiego pokazuje jak duże jest zapotrzebowanie na tego rodzaju infrastrukturę, która przyciąga całe rodziny, a korzyści ekonomiczne wynikające z budowy tras rowerowych czerpią przede wszystkim lokalni przedsiębiorcy. Zasadne jest zatem, w celu umożliwienia zrównoważonego rozwoju wszystkich gałęzi gospodarki uwzględnienie w KPO możliwości wsparcia infrastruktury turystycznej poprzez budowę dróg rowerowych na obszarach turystycznych. Korzyści wynikające z realizacji tego rodzaju projektów będą wielowymiarowe, obejmujące zarówno kwestie gospodarcze (rozwój przedsiębiorczości) jak i zdrowotne (promocja aktywności i zdrowego stylu życia z	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						pewnością przyczyni się do wyhamowania epidemii otyłości oraz chorób układu krążenia). Należy również zaznaczyć, że sojusz European Turism Manifesto zrzeszający ponad 60 europejskich organizacji publicznych i prywatnych, zajmujących się turystyką w Europie, w lutym 2021 r. opracował dokument pn. „CALL FOR ACTION: ACCELERATE SOCIAL AND ECONOMIC RECOVERY BY INVESTING IN SUSTAINABLE TOURISM DEVELOPMENT", w którym zwraca uwagę na znaczenie reform i inwestycji w zrównoważoną turystykę w odbudowie gospodarki i relacji społecznych po kryzysie powodowanym COVID-19. W dokumencie wskazuje się, szereg państw członkowskich, które w swoich projektach Planów Naprawy Instrumentu Odbudowy i Odporności szczególnie wspomniały o inwestycjach związanych z turystyką. Sojusz wzywa wszystkie państwa członkowskie do przyjęcia tego samego podejścia: usługi turystyczne i turystyczne oraz związana z nimi infrastruktura mają kluczowe znaczenie dla długoterminowych perspektyw gospodarczych każdego kraju. Duża liczba MŚP jest bezpośrednio i pośrednio zależna od gospodarki przyjazdowej i przy wystarczającym wsparciu może przywrócić zatrudnienie w gospodarce szybciej niż jakikolwiek inny sektor. W dokumencie wskazuje się na przykłady ujęcia tematyki zrównoważonej turystyki w projektach Planów Odbudowy we: Francji, Hiszpanii, Włoch, Portugalii, Niemiec, Belgii Inwestycje w budowę sieci krajowych i regionalnych tras rowerowych to koło zamachowe dla rozwoju turystyki aktywnej. Dodatkowo infrastruktura ta wspomaga odbudowę transportu publicznego (m.in. w powiązaniu z koleją), służy rekreacji, a lokalnie pełni również funkcje komunikacyjne. Stąd też zasadność wniosku o ujęcie w projekcie KPO reform, działań i inwestycji z zakresu spójnej infrastruktury rowerowej o znaczeniu krajowym i regionalnym.	
92.	PKP Intercity S.A.	mazowieckie	Komponent E	209	Zwracamy się z prośbą o rozważenie możliwości ujęcia w KPO większej liczby projektów zgłoszonych do realizacji przez PKP Intercity S.A. Ze zgłoszonych ostatecznie 5 projektów taborowych, 8 infrastrukturalnych i dwóch w	PKP Intercity S.A. jako przewoźnik kolejowy znacznie odczuł i nadal odczuwa skutki trwającej pandemii. Stosując się do ogłaszanych zasad ograniczenia	**Wyjaśnienie** Kwota środków na zakup taboru została znacznie zwiększona. Umożliwi to

					zakresie kadr na łączną wartość 11 644 mln w treści KPO uwzględniony został wyłącznie jeden projekt dotyczący zakupu składów push-pull.	rozprzestrzeniania się pandemii COVID-19 we wszystkich pociągach PKP Intercity S.A wprowadzono ograniczenie dotyczące maksymalnej zajętości miejsc w wysokości 50 %. Mniejsza liczba podróżnych jaką może przewieść przewoźnik wpływa na odczuwalne zmniejszenie przychodów z prowadzonej działalności. W rezultacie zmniejsza się pula środków jakie Spółka będzie mogła przeznaczyć na inwestycje taborowe czy infrastrukturalne, a tym samym proces dekarbonizacji sektora transportu ulegnie wydłużeniu. Dodatkowo ważnym aspektem jaki będzie miał wpływ na wybór kolei jako środka transportu w dobie powrotu do normalności jest komfort podróżowania. Dlatego wychodząc naprzeciw oczekiwaniom pasażerów PKP IC chce odnowić i rozbudować posiadany tabor tak aby zapewnić jak najlepszą ofertę przewozową w możliwie najwyższym standardzie, a także większe poczucie bezpieczeństwa. Pozwoli to na przywrócenie trendu wzrostowego w przewozach pasażerskich i przyczyni się do ekologicznego ożywienia gospodarczego w UE. Projekty taborowe mają na celu zwiększenie udziału transportu kolejowego w rynku przewozów pasażerskich i dalszy rozwój kolei jako najbardziej ekologicznego środka transportu zbiorowego, co w sposób naturalny wpisuje się w założenia Europejskiego Zielonego Ładu, który jest kompleksową strategią Unii Europejskiej dotycząca ochrony środowiska oraz przeciwdziałania zmianom klimatycznym.	zakup większej liczby taboru
93.	PKP Intercity S.A.	mazowieckie	Komponent E	213	Zwracamy się z prośbą o rozważenie możliwości ujęcia w KPO dofinansowania zakupu i instalacji urządzeń pokładowych ETCS przez PKP Intercity S.A. – narodowego przewoźnika w trybie indywidualnym.	PKP Intercity S.A. jest największym przewoźnikiem międzywojewódzkim w kraju. Dążąc do poprawy bezpieczeństwa podróży i transformacji cyfrowej transportu wyposaża i dalej planuje wyposażać tabor kolejowy w najnowsze systemy bezpieczeństwa jakim jest ETCS. Z uwagi, iż jest to kosztowne przedsięwzięcie proces ten rozłożony jest w czasie, a skutki trwającej pandemii i spadek przychodów z przewozów pasażerskich dodatkowo opóźnia realizację tego zadania. Dzięki instalacji systemu ETCS na jak największej liczbie pojazdów możliwe staje się osiągnięcie pełnej synergii z projektami realizowanymi w trybie indywidualnym przez	**Uwaga nieuwzględniona** Tego typu inwestycje planowane są do wsparcia w trybie konkursowym.

						PKP PLK S.A., a w efekcie znacznej poprawy bezpieczeństwa podróżnych. Jednocześnie możliwa staje się jednoosobowa obsługa trakcyjna pojazdów przy prędkościach powyżej 130 km. Większa prędkość z jaką mogą poruszać się pojazdy przy jednoosobowej obsadzie wpływa na skrócenie czasu przejazdu, co jest jednym z kluczowych elementów wyboru kolei jako środka transportu przez podróżnych. Dlatego w celu zapewnienia jak najlepszego wykorzystania efektów projektów realizowanych przez PKP PLK S.A. również uzasadnionym jest umieszczenie projektów PKP Intercity S.A. na liście indywidualnej, tak aby jak najlepiej zaplanować wdrożenie efektów projektów w tym samym czasie, co przyniesie wymierne korzyści dla pasażerów. Dodatkowo należy podkreślić, iż przedmiotowe inwestycje wpisują się w wymagania UE dotyczące cyfryzacji systemu transportowego.	
94.	BURMISTRZ MIASTA SŁAWKOWA - Miasto Sławków	śląskie	Komponent E	210, 212	Dopisanie w części KPO Inwestycje E2.1.3. Projekty intermodalne zadań polegających na budowie efektywnych połączeń drogowych pomiędzy terminalami drogowo-kolejowymi zlokalizowanymi na sieci TEN-T a systemem dróg krajowych (strona 210) lub w Inwestycjach E2.2.1. Bezpieczeństwo transportu (strona 212). Proponowana wartość wskaźnika do Krajowego Planu Odbudowy w zakresie budowy drogowych połączeń intermodalnych węzłów kolejowo-drogowych zlokalizowanych na sieci TEN-T z systemem dróg krajowych to maksymalnie 15-20 km. Stanowi to tylko niewielką część planowanych w KPO inwestycji w bezpieczeństwo transportu (obecny wskaźnik dla budowy drogowych obejść miejscowości to 70 km).	W tym Komponencie Krajowego Programu Odbudowy w bardzo silny sposób akcentuje się rozwój kolejowych przewozów towarów i transportu intermodalnego w celu zwiększenia udziału zrównoważonych środków transportu oraz zmniejszenia ich presji na środowisko (Inwestycje: E2.1.1. Linie kolejowe oraz E2.1.3. Projekty intermodalne). Na stronie 210 projektu KPO wspomina się o tym, że w komponencie tym „Realizowane będą inwestycje wpisujące się w cele określone w opracowywanym dokumencie kierunkowym dla obszaru transportu intermodalnego. Podejmowane inwestycje będą obejmowały zarówno działania punktowe w obszarze budowy, rozbudowy i unowocześnienia terminali przeładunkowych, bocznic prowadzących do terminali i bocznic w terminalach, a także w odniesieniu do urządzeń wykorzystywanych do przeładunku. Realizowane działania będą skoncentrowane na terminalach drogowo-kolejowych zlokalizowanych na sieci TEN-T.” Niestety w ramach tych inwestycji nie wskazuje się na możliwość budowy sprawnych i efektywnych (również środowiskowo) połączeń drogowych pomiędzy rozwijanymi terminalami drogowo-kolejowymi a systemem dróg krajowych.	**Uwaga nieuwzględniona** W KPO będzie wspierana tylko przebudowa terminali intermodalnych. Inwestycje towarzyszące mogą być realizowane z innych środków UE.

						Zapewnienie w Krajowym Planie Odbudowy możliwości realizacji takich inwestycji drogowych staje się niezbędne dla uzyskania odpowiedniego efektu synergii planowanych interwencji na rzecz rozwoju systemów intermodalnego transportu. Brak w KPO wsparcia budowy takich połączeń drogowych przyczyni się do niewykorzystania w pełni podejmowanych interwencji w transport kolejowy i intermodalny. Jako przykład takiej inwestycji należy wskazać „Budowę łącznika drogowego pomiędzy DK94 a Euroterminalem i stacją PKP LHS w Sławkowie dla rozwoju transportu intermodalnego". Zgodnie z obowiązującym „Planem zagospodarowania przestrzennego województwa śląskiego 2020+" wnioskowana inwestycja ma mieć charakter drogi wojewódzkiej i na terenie Sławkowa jej gestorem ma być Zarząd Dróg Wojewódzkich w Katowicach. Zadanie inwestycyjne jest pierwszym etapem inwestycji pn.: „Wsparcie multimodalnego europejskiego obszaru transportu poprzez budowę łącznika S1 – DK94 w celu połączenia terenów inwestycyjnych Zagłębia Dąbrowskiego z Euroterminalem w Sławkowie", które jest wpisane w wojewódzkie programy rozwojowe. Etap I obejmuje budowę drogi prowadzącą przez Sławków od DK94 do Euroterminala z zapewnieniem dojazdu do ul. Szerokotorowej dla stacji PKP LHS Sławków Południowy (najdalej wysuniętej w Polsce na zachód stacji szerokotorowej linii kolejowej PKP LHS). Długość tego drogowego łącznika będzie wynosić 5 km, a inwestycja będzie również obejmowała budowę 4 wiaduktów. Zakres inwestycji pod względem długości jest stosunkowo niewielki, przebiegający przez tereny otwarte (łąki i lasy o wykorzystaniu gospodarczym) z pominięciem zabudowy mieszkaniowej czy zielonych terenów chronionych przyrodniczo. Przy relatywnie niewielkim wpływie na środowisko lokalne realizacja tej inwestycji drogowej w znaczący sposób przyczyni się do wsparcia transportu intermodalnego, rozwijanego na terminalach w Sławkowie, w skali globalnej. Projekt ten należy uznać za strategiczny dla efektywnego wykorzystania szans rozwojowych dla	

						województwa śląskiego i kraju wynikających z wpisania Euroterminala oraz stacji PKP LHS w Sławkowie w korytarz transportowy Nowego Jedwabnego Szlaku łączącego Europę z Chinami. PKP LHS i Euroterminal mają znaczący udział w rozwijającej się wymianie handlowej, tak na osi Północ – Południe, jak i przede wszystkim Wschód – Zachód. Obecnie ciężki transport kołowy do stacji Sławków Południowy PKP LHS i do Euroterminala przemieszcza się wąskimi, lokalnymi drogami, w strefie zabudowy mieszkaniowej Sławkowa i Dąbrowy Górniczej. Wpływa to nie tylko na bardzo szybkie zużycie techniczne aktualnych dróg i obniżanie ich standardu, ale wzbudza także rosnący opór mieszkańców, ponoszących coraz większe koszty utrudnień wynikających ze wzmożonego ruchu towarowego oraz zmniejszonego bezpieczeństwa. Powoduje także wysokie koszty środowiskowe wynikające z nieefektywnego połączenia drogowego poprzez podwyższoną emisję spalin samochodów ciężarowych. Brak rozwiązań w tym zakresie może spowodować w najbliższych latach nie tylko zaprzepaszczenie szansy rozwojowej związanej z Zespołem Terminali Przeładunkowych LHS w Sławkowie, ale także może wpłynąć na pojawienie się utrudnień dla prowadzonej już działalności transportowej, w zasadniczej części również przez spółki Skarbu Państwa. Istnieje także w przyszłości niebezpieczeństwo całkowitego zablokowania dojazdu do terminali w wyniku dynamicznie rosnącej skali przewozów towarowych na terminale w Sławkowie i rosnących tym samym obciążeń dla lokalnych dróg. Realizacja tego zadania inwestycyjnego będzie tym samym sprzyjało rozwojowi transportu intermodalnego w oparciu o węzeł kolejowo-drogowy w Sławkowie o znaczeniu transkontynentalnym.	
95.	BURMISTRZ MIASTA SŁAWKOWA - Miasto Sławków	śląskie	Komponent E	210, 212	Dopisanie w części KPO Inwestycje E2.1.3. Projekty intermodalne zadań polegających na budowie efektywnych połączeń drogowych pomiędzy terminalami drogowo-kolejowymi zlokalizowanymi na sieci TEN-T a systemem dróg krajowych (strona 210) lub w Inwestycjach E2.2.1. Bezpieczeństwo transportu (strona 212). Proponowana wartość wskaźnika do Krajowego	W tym Komponencie Krajowego Programu Odbudowy w bardzo silny sposób akcentuje się rozwój kolejowych przewozów towarów i transportu intermodalnego w celu zwiększenia udziału zrównoważonych środków transportu oraz zmniejszenia ich presji na środowisko (Inwestycje: E2.1.1. Linie	**Uwaga nieuwzględniona** W KPO będzie wspierana tylko przebudowa terminali intermodalnych. Inwestycje towarzyszące mogą być realizowane z innych środków UE.

					Planu Odbudowy w zakresie budowy drogowych połączeń intermodalnych węzłów kolejowo-drogowych zlokalizowanych na sieci TEN-T z systemem dróg krajowych to maksymalnie 15-20 km. Stanowi to tylko niewielką część planowanych w KPO inwestycji w bezpieczeństwo transportu (obecny wskaźnik dla budowy drogowych obejść miejscowości to 70 km).	kolejowe oraz E2.1.3. Projekty intermodalne). Na stronie 210 projektu KPO wspomina się o tym, że w komponencie tym „Realizowane będą inwestycje wpisujące się w cele określone w opracowywanym dokumencie kierunkowym dla obszaru transportu intermodalnego. Podejmowane inwestycje będą obejmowały zarówno działania punktowe w obszarze budowy, rozbudowy i unowocześnienia terminali przeładunkowych, bocznic prowadzących do terminali i bocznic w terminalach, a także w odniesieniu do urządzeń wykorzystywanych do przeładunku. Realizowane działania będą skoncentrowane na terminalach drogowo-kolejowych zlokalizowanych na sieci TEN-T.” Niestety w ramach tych inwestycji nie wskazuje się na możliwość budowy sprawnych i efektywnych (również środowiskowo) połączeń drogowych pomiędzy rozwijanymi terminalami drogowo-kolejowymi a systemem dróg krajowych. Zapewnienie w Krajowym Planie Odbudowy możliwości realizacji takich inwestycji drogowych staje się niezbędne dla uzyskania odpowiedniego efektu synergii planowanych interwencji na rzecz rozwoju systemów intermodalnego transportu. Brak w KPO wsparcia budowy takich połączeń drogowych przyczyni się do niewykorzystania w pełni podejmowanych interwencji w transport kolejowy i intermodalny. Jako przykład takiej inwestycji należy wskazać „Budowę łącznika drogowego pomiędzy DK94 a Euroterminalem i stacją PKP LHS w Sławkowie dla rozwoju transportu intermodalnego”. Zgodnie z obowiązującym „Planem zagospodarowania przestrzennego województwa śląskiego 2020+” wnioskowana inwestycja ma mieć charakter drogi wojewódzkiej i na terenie Sławkowa jej gestorem ma być Zarząd Dróg Wojewódzkich w Katowicach. Zadanie inwestycyjne jest pierwszym etapem inwestycji pn.: „Wsparcie multimodalnego europejskiego obszaru transportu poprzez budowę łącznika S1 – DK94 w celu połączenia terenów inwestycyjnych Zagłębia Dąbrowskiego z Euroterminalem w Sławkowie”, które jest wpisane w wojewódzkie programy rozwojowe. Etap I obejmuje budowę drogi	

						prowadzącą przez Sławków od DK94 do Euroterminala z zapewnieniem dojazdu do ul. Szerokotorowej dla stacji PKP LHS Sławków Południowy (najdalej wysuniętej w Polsce na zachód stacji szerokotorowej linii kolejowej PKP LHS). Długość tego drogowego łącznika będzie wynosić 5 km, a inwestycja będzie również obejmowała budowę 4 wiaduktów. Zakres inwestycji pod względem długości jest stosunkowo niewielki, przebiegający przez tereny otwarte (łąki i lasy o wykorzystaniu gospodarczym) z pominięciem zabudowy mieszkaniowej czy zielonych terenów chronionych przyrodniczo. Przy relatywnie niewielkim wpływie na środowisko lokalne realizacja tej inwestycji drogowej w znaczący sposób przyczyni się do wsparcia transportu intermodalnego, rozwijanego na terminalach w Sławkowie, w skali globalnej. Projekt ten należy uznać za strategiczny dla efektywnego wykorzystania szans rozwojowych dla województwa śląskiego i kraju wynikających z wpisania Euroterminala oraz stacji PKP LHS w Sławkowie w korytarz transportowy Nowego Jedwabnego Szlaku łączącego Europę z Chinami. PKP LHS i Euroterminal mają znaczący udział w rozwijającej się wymianie handlowej, tak na osi Północ – Południe, jak i przede wszystkim Wschód – Zachód. Obecnie ciężki transport kołowy do stacji Sławków Południowy PKP LHS i do Euroterminala przemieszcza się wąskimi, lokalnymi drogami, w strefie zabudowy mieszkaniowej Sławkowa i Dąbrowy Górniczej. Wpływa to nie tylko na bardzo szybkie zużycie techniczne aktualnych dróg i obniżanie ich standardu, ale wzbudza także rosnący opór mieszkańców, ponoszących coraz większe koszty utrudnień wynikających ze wzmożonego ruchu towarowego oraz zmniejszonego bezpieczeństwa. Powoduje także wysokie koszty środowiskowe wynikające z nieefektywnego połączenia drogowego poprzez podwyższoną emisję spalin samochodów ciężarowych. Brak rozwiązań w tym zakresie może spowodować w najbliższych latach nie tylko zaprzepaszczenie szansy rozwojowej związanej z Zespołem Terminali Przeładunkowych LHS w Sławkowie, ale także może wpłynąć na	

						pojawienie się utrudnień dla prowadzonej już działalności transportowej, w zasadniczej części również przez spółki Skarbu Państwa. Istnieje także w przyszłości niebezpieczeństwo całkowitego zablokowania dojazdu do terminali w wyniku dynamicznie rosnącej skali przewozów towarowych na terminale w Sławkowie i rosnących tym samym obciążeń dla lokalnych dróg. Realizacja tego zadania inwestycyjnego będzie tym samym sprzyjało rozwojowi transportu intermodalnego w oparciu o węzeł kolejowo-drogowy w Sławkowie o znaczeniu transkontynentalnym.	
96.	Polskie Stowarzyszenie Przewoźników Autokarowych	mazowieckie	Komponent E	pismo	Polskie Stowarzyszenie Przewoźników Autokarowych pragnie przedstawić swoje uwagi w sprawie konsultacji społecznych dot. projektu Krajowego Planu Odbudowy. Polskie autokary wykorzystywane w transporcie międzynarodowym są w dużej mierze pojazdami nowoczesnymi, ekologicznymi, spełniającymi bardzo wysokie normy ekologiczne. Niestety z uwag1 na trwającą pandemię i brak zleceń pojazdy te są unieruchomione, a ich natychmiastowe wprowadzenie do eksploatacji będzie niemożliwe po tak długiej przerwie. Najbliższy sezon będzie należeć do sezonu straconego. Wielogodzinne konsultacje z producentami autokarów nie pozostawiają złudzeń - ponowne uruchomienie taboru po tak długim okresie wyłączenia z ruchu będzie związane z dodatkowymi inwestycjami rzędu 10 000 euro/autokar. Na ten cel Firmy będą potrzebować wsparcia w ramach funduszu odbudowy. Firma EvoBus Polska należąca do koncernu Daimler przesłała do Stowarzyszenia oficjalne pismo w powyższej sprawie. W załączniku przesyłamy wspomniane pismo. Firma EvoBus Polska zadeklarowała swoją gotowość do podjęcia niezbędnych wyjaśnień i dalszych rozmów. Fundusz odbudowy jest niezbędny w celu odnowienia taboru najbardziej ekologiczny, nowej generacji z normami emisji spalin Euro 6. Mając na celu ochronę środowiska i podjęcie działań zmierzających do jak największej jego ochrony, przedstawiamy naszą propozycję poprzez uzyskanie wsparcia w postaci 40% dopłaty do autokaru nowej generacji z Euro 6, a 70% dopłaty do autokaru elektrycznego. Posiadanie autokarów elektrycznych jest nierozłącznie związane z tworzeniem baz ekologicznych wyposażonych w instalacje fotowoltaiczne celem korzystania z energii odnawialnej, na które również są niezbędne środki		**Uwaga nieuwzględniona** Wsparcie w zakresie zakupu zero i niskoemisyjnych autobusów związane jest z reforma w zakresie zwiększania roli regularnego transportu publicznego w miastach i poza aglomeracjami. Wsparcie w KPO w tym obszarze dedykowane jest podmiotom publicznym, w szczególności jednostkom samorządu terytorialnego.

					pomocowe. Projekt Krajowego Planu Odbudowy powinien mieć na celu zapewnienie bezpieczeństwa obywateli poprzez zarówno bezpieczne przywrócenie do ruchu wyłącznego taboru, jak również podjęcie działań zmierzających do jego odnowienia wraz z najwyższymi standardami norm ekologicznych.		
97.	Prezes SKM Sp. z o.o.	mazowieckie	Komponent E		Dotyczy: uwagi spółki Szybka Kolej Miejska sp. z o.o. do projektu Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności udostępnionego do konsultacji w marcu 2021 r. Szanowny Panie Ministrze, SKM sp. z 0.0. od kilkunastu lat prowadzi działalność związaną z realizacją pasażerskich przewozów kolejowych na terenie Miasta Stołecznego Warszawy oraz okolicznych gmin. Jako piąty, największy przewoźnik pasażerski w Polsce wg liczby pasażerów, realizujemy misję naszego przedsiębiorstwa w oparciu o najwyższe standardy techniczne oraz ekonomiczno - finansowe. Z uwagą obserwujemy trendy związane z rozwojem polskich aglomeracji, zdając sobie sprawę, że publiczny transport kolejowy pełnić będzie niezwykle istotną rolę w zapewnieniu obywatelom podstawowych usług życiowych oraz środowiskowych. Dotyczy to między innymi zwiększenia dostępności do aglomeracji dla mieszkańców mniejszych miejscowości, które to zadanie z powodzeniem realizuje SKM. Pod tym właśnie kątem poddaliśmy analizie projekt Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności a konkluzje przedstawiamy w treści niniejszego pisma. Zgodnie z artykułem 4 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 lutego 2021 r. realizacja KPO służy promowaniu spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej poprzez zwiększenie odporności, gotowości na wypadek sytuacji kryzysowych, zdolności dostosowawczych i potencjał u wzrostu gospodarczego, łagodzeniu społecznych i gospodarczych skutków kryzysu, wspieraniu zielonej transformacji, przyczynianiu się do realizacji unijnych celów w zakresie klimatu oraz transformacji cyfrowej. W precyzyjnej realizacji wyżej wymienionych celów nasza Spół ka upatruje szans na wsparcie rozwoju aglomeracji warszawskiej w trosce o komfort życia oraz bezpieczeństwo obywateli. Dostrzegamy, że (przynajmniej w warstwie deklaratywnej) jednym z adresatów proponowanych w ramach KPO działań są podmioty, w tym samorządy terytorialne, inwestujące w rozbudowę infrastruktury i środki transportu zapewniające czyste środowisko i nowe możliwości inwestycyjne. Z niepokojem jednak konstatujemy, że mimo szeroko opisanych w KPO problemów związanych z koniecznością rozwoju miast, duża część firm i organizacji samorządowych może		**Wyjaśnienie** Zapisy w komponencie „E" KPO wskazują na możliwość finansowania modernizacji regionalnych linii kolejowych. Kwota na linie kolejowe została zwiększona. W KPO znalazły się czytelne zapisy o możliwości zakupu taboru pasażerskiego dla przewozów regionalnych, wraz z przypisaniem określonej kwoty. Wsparcie zakupu taboru będzie możliwe zarówno z części dotacyjnej, jak i pożyczkowej. Całkowita kwota na zakup taboru została zwiększona czterokrotnie.

					pozostać nieobjęta działaniami wykonawczymi przewidzianymi w projekcie KPO. Dotyczy to zwłaszcza działań oraz środków jakie miałyby zostać skierowane do samorządowych przewoźników kolejowych a związanych między innymi z rozwojem potencjału taborowego tych przedsiębiorstw oraz rozbudowy zaplecza technicznego związanego z ich działalnością. Nie negując potrzeby rozwoju ekologicznego transportu drogowego, chcielibyśmy podkreślić, że w naszym przekonaniu o możliwościach rozwoju miast oraz komforcie życia obywateli będzie decydował nie tylko wzrost liczby nisko bądź zeroemisyjnych pojazdów poruszających się po drogach ale także (a może przede wszystkim) odciążenie tych dróg (których rozwój limitowany jest w dużej mierze dostępnością terenów) poprzez przeniesienie ruchu pasażerskiego do samorządowych przewoźników kolejowych. W tym kontekście, niepokoi brak mechanizmów, na podstawie których wyżej wymienione podmioty mogłyby partycypować w podziale środków przeznaczonych na realizację KPO. Odnosząc się do konkretnych zapisów: Nie dostrzegamy w komponencie E „Zielona, inteligentna mobilność" (str. 197) jakichkolwiek działań inwestycyjnych związanych z modernizacją i rozwojem infrastruktury, niezbędnej do sprawnego funkcjonowania kolejowych przewoźników aglomeracyjnych. Dla struktury kolejowej przewidziany został rozwój linii kolejowych (E2.1.1 Linie kolejowe, str. 208), czyli potencjalne projekty PKP PLK, które zostaną wskazane w trybie indywidualnym. W naszym przekonaniu, powyższe zapisy powinny zostać uzupełnione o kwestie związane z rozwojem infrastruktury towarzyszącej przewoźników, takiej jak bocznice kolejowe oraz zaplecza związane z ich działalnością. W zapisach sekcji E2.1.2 dotyczącej Pasażerskiego taboru kolejowego (str. 209) dostrzegamy istotną sprzeczność: polega ona na zasygnalizowaniu konieczności podjęcia skutecznych działań w zakresie odnowy taboru i zwiększaniu udziału pojazdów wykorzystujących nowoczesne rozwiązania techniczne, w szczególności w odniesieniu do efektywności energetycznej i wpływu na środowisko jako działań niezbędnych dla zachęcenia społeczeństwa do zmiany nawyków transportowych i zwiększenia udziału transportu zbiorowego w pracy przewozowej. Dalej czytamy: „ Działania w tym zakresie są istotne zwłaszcza w miejskich obszarach funkcjonalnych (ze względu na kwestie kongestii i emisji zanieczyszczeń)". Jednakże już przy działaniach implementacyjnych KPO przewiduje wsparcie zakupu nowego taboru jedynie przez		

					przewoźników międzywojewódzkich i regionalnych, przy całkowitym pominięciu przewoźników aglomeracyjnych. Dla zilustrowania naszych obaw pozwalamy sobie przytoczyć przykład bezpośredniego wpisania do KPO planowanej inwestycji PKP Intercity (według danych Urzędu transportu Kolejowego obsługującej 14 % rynku przewozów wobec 6% w przypadku SKM sp. z o.o.), która zostanie wsparta finansowo środkami z KPO w trybie pozakonkursowym. Inwestycja ma polegać na zakupie 38 pociągów PUSH-PULL 7-wagonowych składów piętrowych wraz z 45 lokomotywami wielosystemowymi. Zgodnie z informacją, na projekt przewidziano 398 mln euro a wg szacunków jeden skład w ramach inwestycji PKP IC będzie kosztował ok. 115 mln zł (przy czym intensywność pomocy w ramach KPO zostanie ustalona stosownie do alokacji). W naszym przekonaniu istnieje istotne ryzyko, że większość środków zostanie w tym przypadku zaabsorbowana przez inwestycję PKP IC - co z punktu widzenia innych przewoźników jest rozwiązaniem silnie niekonkurencyjnym. Chcemy wierzyć, że brak uwzględnienia w działaniach wdrożeniowych KPO miejskich kolejowych spółek przewozowych to jedynie niedopatrzenie, wynikające z tempa prac nad tworzeniem KPO. W podsumowaniu powyższych uwag chcielibyśmy podkreślić, że tylko oparta na konsensusie społecznym konstrukcja dokumentu o znaczącej istotności dla przyszłości Polski jakim jest Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności daje rękojmię sukcesu w implementacji jego zapisów. Jakiekolwiek przesłanki, mogące świadczyć o zaburzeniu równowagi w alokacji środków pomiędzy poszczególnych interesariuszy, mogą prowadzić do braku akceptacji nie tylko poszczególnych zapisów Planu ale także mogą poddawać w wątpliwość skuteczną realizację planu oraz efektywność wydatkowanych kwot. Zapisy KPO w obecnym kształcie mogą być w naszym przekonaniu potraktowane jako dyskryminujące podmioty samorządowe związane z transportem kolejowym na rzecz realizacji celów wyznaczonych spółkom państwowym co może implikować możliwość skorzystania ze środków w ramach KPO jedynie przez podmioty powiązane ze skarbem państwa. Apelujemy aby wszystkie podmioty sektora przewozów kolejowych były traktowane równo i na zasadach pełnej, równoprawnej konkurencji w świetle zapisów KPO i aby wszystkie podmioty mogły skorzystać z możliwości przystąpienia do KPO na zasadach uczciwej konkurencji i na jasnych oraz przejrzystych zasadach rozdział u środków w ramach KPO. Wnosimy zatem o uwzględnienie w zapisach KPO finansowania zakupu		

					nowoczesnego taboru oraz przeznaczenia odpowiednich środków na rozwój zapleczy u kolejowych przewoźników aglomeracyjnych. Zamieszczone powyżej spostrzeżenia oraz propozycje zmian gwarantują transparentność alokacji środków wydatkowanych w ramach KPO na publiczny transport kolejowy, przyczyniając się do wzrostu społecznej akceptacji jego zapisów oraz możliwości efektywnej realizacji zamierzeń w nim zawartych. Wyrażając gotowość współpracy przy dalszych działaniach związanych z tworzeniem KPO, pozostajemy z poważaniem		
98.	Związki zawodowe Polregio	mazowieckie	Komponent E	pismo	Wprowadzenie zapisów o taborze dla POLREGIO Wobec powyższego, wnosimy o zmianę zapisów KPO. Modyfikacja zapisów powinna wprost wskazać możliwość pozyskania przez spółkę Polregio środków z KPO na inwestycje na zakup nowego taboru	Związki zawodowe działające w Spółce POIREGIO stanowczo sprzeciwiają się zapisom projektu Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności (dalej: KPO) w zakresie komponentu E2.1.2. „Pasażerski tabor kolejowy'. W naszej ocenie proponowane obecne zapisy dyskryminują największego przewoźnika kolejowego Rzeczypospolitej — spółkę Polregio. Ich pozostawienie może zaważyć negatywnie nie tylko na przyszłości przewoźnika, ale również kolejowych przewozów pasażerskich w wielu regionach oraz zatrudnieniu tysięcy kolejarzy!	**Uwaga uwzględniona** W KPO znalazły się czytelne zapisy o możliwości zakupu taboru pasażerskiego dla przewozów regionalnych, wraz z przypisaniem określonej kwoty. Wsparcie zakupu taboru będzie możliwe zarówno z części dotacyjnej, jak i pożyczkowej. Całkowita kwota na zakup taboru została zwiększona czterokrotnie.
99.	Prezydenci Miast Unia Metropolii Polskich	mazowieckie	Komponent E	pismo	Duże miasta nie mogą być traktowane rażąco gorzej niż pozostałe miejscowości tylko dlatego, że są duże, a taką logikę proponuje rząd w projekcie KPO. Największe polskie miasta i ich obszary metropolitalne zostały potraktowane jako beneficjenci drugiej kategorii. Mamy do czynienia z dyskryminacją miast wojewódzkich w wielu obszarach tematycznych	Szczególnie niezrozumiałe jest to w zakresie środków przeznaczonych na zieloną transformację i niskoemisyjną mobilność gdzie planuje się wykluczenie wsparcia rozwoju miejskiego transportu szynowego. To właśnie duże miasta emitują najwięcej gazów cieplarnianych, a ich mieszkańcy najbardziej odczuwają skutki zmian klimatycznych. Bez ich wsparcia osiągniecie zakładanych przez UE celów jest praktycznie niemożliwe. Tymczasem projekt KPO tego nie dostrzega i zakłada, że całe wsparcie w zakresie niskoemisyjnej mobilności miejskiej ma być skierowane na zakup taboru autobusowego - potrzebnego, ale zdecydowanie mniej efektywnego niż transport szynowy. Nie można poważnie mówić o ograniczaniu emisyjności w sektorze transportu bez wsparcia rozwoju sieci tramwajowych, metra i kolei w największych polskich miastach. W wielu obszarach wsparcie dla dużych miast jest uwarunkowane jego niewykorzystaniem	**Uwaga uwzględniona.** Tabor szynowy (tramwaje) został dopisany do Komponentu E. Wsparcie będzie możliwe z części pożyczkowej.

						przez innych beneficjentów. Takie zapisy znajdują się m.in. w zakresie zielonej i błękitnej infrastruktury Í zazieleniania przestrzeni publicznych, co ma szczególne znaczenie dla zwiększenia retencji i przeciwdziałania powstawaniu miejskich wysp ciepła. Ten sam zabieg dyskryminacyjny wobec dużych miast zapisano w propozycji wsparcia rozwoju sieci ciepłowniczych i chłodniczych, a także tworzenia nowych miejsc opieki dla dzieci do lat 3, które będzie skierowane w pierwszej kolejności do gmin, w których nie funkcjonują samorządowe żłobki. Ich wsparcie jest konieczne, dostrzegamy to, jednak nie zmienia to faktu, że to właśnie w największych polskich miastach jest ciągle najwyższe zapotrzebowanie na tego typu usługi. Nie zgadzamy się z systemową dyskryminacją mieszkańców największych polskich miast i ich obszarów metropolitalnych. Projekt KPO zakłada, że wsparcie dla systemu ochrony zdrowia będzie koncentrować się na sektorze rządowym. Całkowicie zapomina się o doświadczeniach walki z epidemią COVID-19, kiedy to szpitale samorządowe wzięły na siebie ogromny wysiłek związany z jej zwalczaniem. Nie da się zapomnieć o tym, że cała administracja publiczna (rządowa i samorządowa) brała i bierze w tym aktywny udział, jednak nie jest to odzwierciedlone w projekcie KPO. Wsparcie rozwoju i modernizacji infrastruktury podmiotów leczniczych nie może pomijać szpitali i placówek podstawowej opieki zdrowotnej w największych polskich miastach. Olbrzymie wątpliwości budzi także zaplanowany sposób dystrybucji środków, które mają być praktycznie w całości powierzone instytucjom centralnym. Zasadę tę zastosowano także w typowo samorządowych obszarach, jak edukacja podstawowa Í ponadpodstawowa (m.in. w zakresie środków na cyfryzację szkół). Takie rozwiązanie już wielokrotnie okazywało się nieefektywne i znacząco wydłużało proces wydatkowania środków, a finalnie, w obliczu problemów z tym związanych, instytucje	

						centralne zwracały się o pomoc do samorządów (jak w przypadku programu Czyste Powietrze). Opóźnienia w wydatkowaniu środków z KPO mogą doprowadzić wprost do utraty ich części. Zwracamy także uwagę, że przedstawiony do konsultacji projekt KPO zawiera bardzo istotną lukę, która de facto uniemożliwia merytoryczną ocenę skuteczności zaplanowanej interwencji, a co za tym idzie możliwości osiągnięcia jego głównego celu. Brakuje rozdziału zawierającego analizę wpływu planowanych interwencji na wzmocnienie odporności gospodarczej, społecznej i instytucjonalnej, który jest jednym z obowiązkowych elementów KPO zgodnie z rozporządzeniem ustanawiającym Instrument na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności. Apelujemy o jak najszybsze udostępnienie ww. analizy i umożliwienie odniesienia się do niej na etapie konsultacji społecznych.	
100.	Prezes Zarządu Związek Regionalnych Portów Lotniczych	mazowieckie	Komponent E	pismo	Ujęcia wsparcia portów w komponentach B i E	W komponencie E „Zielona inteligentna mobilność": W reformie E 2.2. „Zwiększenie bezpieczeństwa transportu" zarówno w inwestycji E 2.2.1. „Bezpieczeństwo transportu" jak również w inwestycji E.2.2.2. „Cyfryzacja transportu" **uwzględnienie inwestycji w zakresie cyfryzacji i bezpieczeństwa w portach lotniczych** W celu szczegółowym E2. „Zwiększenie dostępności transportowej, bezpieczeństwa i cyfrowych rozwiązań" **dodanie Reformy E 2.3. „Zwiększenie konkurencyjności sektora lotniczego" uwzględniającej Inwestycję E 2.3.1. „Infrastruktura portów lotniczych przyjazna dla środowiska" oraz Inwestycję E 2.3.2. „Projekty intermodalne"**	**Uwaga nieuwzględniona** Porty lotnicze nie są kwalifikowalne do wsparcia z KPO
101.	Burmistrz Miasta Sanoka	podkarpackie	Komponent E	pismo	W nawiązaniu do konsultacji społecznych dotyczących „Krajowego Planu Odbudowy" oraz biorąc pod uwagę potrzeby naszego regionu w zakresie poprawy stanu infrastruktury kolejowej, uprzejmie proszę o		**Wyjaśnienie** Wybór konkretnych linii kolejowych do wsparcia będzie zależał głównie od

					uwzględnienie w ww. Planie (Komponent E „Zielona, inteligentna mobilność") możliwości finansowania budowy bezpośredniego połączenia kolejowego z Sanoka do Rzeszowa i Warszawy. Należy podkreślić, że zadanie to jest jednym z priorytetowych przedsięwzięć inwestycyjnych uwzględnionych w Programie inwestycyjnym Centralny Port Komunikacyjny, zapewniających dostępność transportową krajowych obszarów o strategicznym znaczeniu turystycznym. Bezpośrednie połączenie kolejowe Sanoka z Rzeszowem i Warszawą jest kluczowym czynnikiem mającym wpływ na poprawę jakości nie tylko turystyki, ale również na rozwój społeczno-gospodarczy naszego regionu. Szybkie połączenie kolejowe z Rzeszowem umożliwi mieszkańcom Sanoka i subregionu Bieszczad podejmowanie pracy w stolicy województwa podkarpackiego, natomiast ruch turystyczny, który obecnie wynosi ponad 250 tys. osób odwiedzających Sanok może ulec znacznemu zwiększeniu. Nie bez znaczenia jest fakt, że Sanok słynie z wielu atrakcji turystycznych, w tym historycznych i kulturowych. Jedną z nich jest niewątpliwie Park Etnograficzny Muzeum Budownictwa Ludowego w Sanoku, nagrodzony w 2019r. przez Polską Organizację Turystyczną w kategorii najlepszy produkt turystyczny. Budowa bezpośredniego połączenia kolejowego Sanoka z Rzeszowem i Warszawą również doskonale wpisuje się w założenia Rządowej Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju, wzmacniając Sanok jako miasto tracące funkcje społeczne. Dzięki jej realizacji miasto Sanok po niemalże 140 latach od utworzenia kolei zostanie połączone ze stolicą Polski. Biorąc powyższe pod uwagę oraz mając na względzie potrzeby naszego regionu w zakresie poprawy stanu infrastruktury kolejowej, uprzejmie proszę Pana Ministra o poparcie inicjatywy Gminy Miasta Sanoka dotyczącej możliwości finansowania w ramach „Krajowego Planu Odbudowy" budowy bezpośredniego połączenia kolejowego z Sanoka do Rzeszowa i Warszawy. Jednocześnie nadmieniam, iż niezależnie od przedmiotowego pisma Gmina Miasta Sanoka dokona oficjalnego zgłoszenia wyżej wymienionej uwagi z wykorzystaniem formularza dostępnego na stronie internetowej dedykowanej konsultacjom „Krajowego Planu Odbudowy".		stopnia przygotowania inwestycji oraz priorytetów określanych przez Ministra Infrastruktury.
102.	Członek Zarządu PKP SA	mazowieckie	Komponent E	pismo	propozycję uzupełnienia zapisów KPO o dworce kolejowe	Wśród zidentyfikowanych projektów inwestycyjnych nie znalazły się zadania polegające na budowie lub przebudowie dworców kolejowych, stanowiące inwestycje komplementarne do modernizacji linii kolejowych. Zwracamy uwagę, że dworce kolejowe są istotnym elementem systemu	**Uwaga nieuwzględniona** Środki w zakresie kolei są przeznaczone na modernizacje linii międzywojewódzkich i regionalnych o największym potencjale oraz zakup taboru.

						transportu kolejowego, nierzadko pełniąc rolę miejsca pierwszego kontaktu pasażera – swoistą wizytówkę kolei. Uważamy, że wyłączenie inwestycji dworcowych z KPO uniemożliwi pełne osiągnięcie celów założonych w Planie, w związku z czym wnioskujemy o modyfikację dokumentu i umożliwienie objęcia dofinansowaniem również inwestycji dworcowych.	Wsparcie dworców będzie możliwe w ramach polityki spójności
103	Stowarzyszenie Mieszkańców Gminy Mirsk "ODNOWA"	woj. dolnośląskie	Komponent E	209	Zmiana dotyczy zapisu: "Inwestycje będą realizowane przez PKP PLK S.A. " - należy również uwzględnić zarządców/właścicieli linii kolejowych wskazanych w decyzji wykonawczej Komisji Europejskiej z 6 lipca 2016 r. w sprawie strategicznego znaczenia infrastruktury kolejowej ujętych w Krajowym Programie Utrzymaniowym - „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku”przyjętym 16 stycznia 2018 r. uchwałą nr 7/2018 przez Radę Ministrów z nowelizacją z 5 stycznia 2021. Uwzględnienie zarządców/właścicieli linii kolejowych wskazanych w decyzji wykonawczej Komisji Europejskiej z 6 lipca 2016 r. w sprawie strategicznego znaczenia infrastruktury kolejowej ujętych w Krajowym Programie Utrzymaniowym - „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku”przyjętym 16 stycznia 2018 r. uchwałą nr 7/2018 przez Radę Ministrów z nowelizacją z 5 stycznia 2021 tj. 1. PKP PLK S.A 2. PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. 3. Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu, 4. „Euroterminal Sławków” Sp. z o.o. 5. Cargotor Sp. z o.o. jako podmioty mogące realizować inwestycje w ramach KPO na zarządzanych przez siebie liniach kolejowych. Podział środków powinien być przydzielony procentowo w zależności od posiadanych w swoich zasobach km linii kolejowych.	Dostęp do środków infrastrukturalnych w Krajowym Programie Odbudowy przez w/w podmioty pozwoli na modernizację zarządzanej i będącej w zasobach tych podmiotów infrastruktury kolejowej na sieci transportu kolejowego. KPO na zarządzanych przez siebie liniach kolejowych. Podział środków powinien być przydzielony procentowo w zależności od posiadanych w swoich zasobach km linii kolejowych. Możliwość realizacji inwestycji poprzez dostęp do środków infrastrukturalnych w Krajowym Programie Odbudowy pozwoli przez w/w podmioty na modernizację zarządzanej i będącej w zasobach tych podmiotów infrastruktury kolejowej na sieci transportu kolejowego oraz utrzymanie i poprawę jakości (optymalizację) wykorzystania istniejącej infrastruktury kolejowej. Planowane inwestycje kolejowe zmniejszą istniejący na terytorium kraju/regionu stopień wykluczenia komunikacyjnego oraz doprowadzą do promocji zbiorowego transportu kolejowego co w efekcie zwiększy poziom udziału transportu kolejowego w transporcie osobowym jak i towarowym w skali danego regionu jak i kraju.	**Wyjaśnienie** Zapisy w komponencie „E” KPO wskazują na możliwość finansowania modernizacji regionalnych linii kolejowych. Kwota na linie kolejowe została zwiększona.
104.	Osoba prywatna	woj. warmińsko-mazurskie	Komponent E		Proszę odbudować zniszczony pozamiejski regionalny transport autobusowy . dlatego mamy smog i hałas samochodowy, mamy zakorkowane drogi i miasta, a zieleń jest wycinana pod parkingi. wszyscy wiemy, że jak ktoś kupi samochód to jeździ nim wszędzie, także i tam gdzie jest dobra publiczna komunikacja miejska	Polski naród nie ma żadnych szans na przemieszczanie się po regionie za pomocą transportu publicznego. Wszystko wskazuje na to , iż PKS-y mogły zostać zniszczone świadomie, głównie przy pomocy Art. 20 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, plus wprowadzenie gimbusów szkolnych (zamkniętych dla nieuczniów) - powstała "busiarka wolnoamerykanka" kursująca tylko po najrentowniejszych trasach i godzinach, odbierająca pasażerów PKS-om, lawina ruszyła : zamykano co raz następne trasy, co	**Wyjaśnienie** W ramach Komponentu E będzie możliwe wsparcie taboru autobusowego do połączeń pozamiejskich. Przewidywana jest także reforma w zakresie przepisów dotyczących transportu publicznego.

						raz następne osoby musiały kupować swoje samochody , coraz musiały padać kolejne PKS-y. TEN HANIEBNY SAMONAPĘDZAJĄCY SIĘ i SAMOWYNISZCZAJĄCY SIĘ SYSTEM CIĄGLE FUNKCJONUJE - przepisy ustawy o ptz nie zostały naprawione , pomimo kilku lat pracy nad projektem jej nowelizacji UD 126. Ustawa o FunduszuRPA , to zwykłe "picowanie", należy zrobić nowy system, jego cel to cywilizowany dostęp do ptz, a nie max. zyski dla przemysłu samoch. i handlarzy złomem samochodowym od Merkel.	
105.	Urząd MIerjski Wrocławia, Biuro Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego	woj. dolnośląskie	Komponent E	E 2.1.2	Na pewno błędem jest niedopuszczenie do finansowania prac na torach, które nie są administrowane przez PKP PLK.	U nas w województwie jest już sporo linii kolejowych zarządzanych przez DSDiK. One nie mogę liczyć na finansowanie.(	**Wyjaśnienie** Zapisy w komponencie „E" KPO wskazują na możliwość finansowania modernizacji regionalnych linii kolejowych. Kwota na linie kolejowe została zwiększona.
106.	Urząd MIerjski Wrocławia, Biuro Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego	woj. dolnośląskie	Komponent E	E 2.1.2	Na pewno błędem jest niedopuszczenie do finansowania prac na torach, które nie są administrowane przez PKP PLK.	U nas w województwie jest już sporo linii kolejowych zarządzanych przez DSDiK. One nie mogę liczyć na finansowanie.(	**Wyjaśnienie** Zapisy w komponencie „E" KPO wskazują na możliwość finansowania modernizacji regionalnych linii kolejowych. Kwota na linie kolejowe została zwiększona.
107.	Urząd MIerjski Wrocławia, Biuro Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego	woj. dolnośląskie	Komponent E	E 2.1.2	Na pewno błędem jest niedopuszczenie do finansowania prac na torach, które nie są administrowane przez PKP PLK. U nas w województwie jest już sporo linii kolejowych zarządzanych przez DSDiK. One nie mogę liczyć na finansowanie.(E 2.1.2)	Tabor kolejowy do przewozów regionalnych będzie można kupić po wcześniejszym wygraniu konkursu. Inaczej będzie w przypadku taboru do przewozów międzywojewódzkich. Tymczasem realnym problemem jest emisja CO2, która ma miejsce w codziennych dojazdach do pracy, w ruchu aglomeracyjnym, a w podróżach na dalekie dystanse - w dużo mniejszym stopniu. (E 2.1.1)	**Wyjaśnienie** Zapisy w komponencie „E" KPO wskazują na możliwość finansowania modernizacji regionalnych linii kolejowych. Kwota na linie kolejowe została zwiększona.
108.	Urząd MIerjski Wrocławia, Biuro Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego	woj. dolnośląskie	Komponent E	(E 1.1.2	Promocja autobusów kosztem tramwajów - w przypadku dużych miast, gdzie istnieje transport tramwajowy to poważne niedopatrzenie czy wręcz nieporozumienie, nawet nakładając na to aspekt ekonomiczny (E 1.1.2)	W obszarze transportu i bezpieczeństwa w nim (E 2.2.1) -> zastosowano schemat, że to GDDKiA będzie odpowiedzialna za wdrożenie tego komponentu. Czy to oznacza, że pominięte będą drogi wojewódzkie, powiatowe i gminne? Wygląda na to, że tak. zostało wskazanych 250 miejsc, w których będą te inwestycje ?? Analogiczna do powyższej uwagi jest wątpliwość dotycząca obszaru cyfryzacji transportu (E 2.2.2) - uwzględniono jedynie drogi krajowe	**Uwaga uwzględniona.** Tabor szynowy (tramwaje) został dopisany do Komponentu E. Wsparcie będzie możliwe z części pożyczkowej. W zakresie dróg wsparte będą tylko odcinki dróg krajowych.

109.	Polska 2050	woj. dolnośląskie	Komponent E	202-204	1. Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1. CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkańców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule "Wdrażanie" proponujemy odebrać odpowiedzialność instytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Funduszowi Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. 1.2. Ten sam cel na str. 203 zakłada również "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". Strefy czystego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: "wprowadzenie obowiązkowych stref czystego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkańców powyżej 100 tys.".	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględnienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzialność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowanie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawują politycy sprzyjający rządowi centralnemu.	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.
110.	Polska2050	woj. śląskie	Komponent E	202-204	1.Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem:1.1.CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkańców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule "Wdrażanie" proponujemy odebrać odpowiedzialność in-stytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Fun-duszowi Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożeniereformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządуterytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys.mieszkańców.1.2.Ten sam cel na str. 203 zakłada również "wprowadzenie obowiazkowych strefczystego transportu w miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys., gdzie wystę-puje przekroczenie szkodliwych substancji, oraz rozszerzenie możliwosci ich	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględnienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzialność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowanie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawują politycy sprzyjający rządowi centralnemu. W szczególności zwracamy uwagę na potrzebę:	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.

					wprowadzenia na wszystkie obszary miejskie niezależnie od liczby mieszkańców". Strefy czystego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: "wprowadzenie obowiązkowych stref czystego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkańców powyżej 100 tys.".		
111.	Polska 2050	woj. śląskie	Komponent E	202-204	Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1. CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkańców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule "Wdrażanie" proponujemy odebrać odpowiedzialność instytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Funduszowi Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. 1.2. Ten sam cel na str. 203 zakłada również "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". Strefy czystego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: "wprowadzenie obowiązkowych stref czystego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkańców powyżej 100 tys.".	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględnienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzialność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowanie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawują politycy sprzyjający rządowi centralnemu.	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.
112.	Polska 2050	woj. małopolskie	Komponent E	202,204	1. Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1. CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkanców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule "Wdrażanie" proponujemy odebrać odpowiedzialność instytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Funduszowi Ochrony Srodowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględnienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzialność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowanie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawują politycy sprzyjający rządowi	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.

					wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. 1.2. Ten sam cel na str. 203 zakłada również "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu w miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys., gdzie występuje przekroczenie szkodliwych substancji, oraz rozszerzenie możliwosci ich wprowadzenia na wszystkie obszary miejskie niezależnie od liczby mieszkanców". Strefy czystego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys.".	centralnemu. W szczególności zwracamy uwagę na potrzebę j/w	
113.	Polska 2050	woj. śląskie	Komponent E	202-204	1.Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem:1.1.CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miastpowyżej 100 tys. mieszkanców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyłytylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja tawoczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów.Wzwiązku z tym, w podtytule "Wdrażanie" proponujemy odebrać odpowiedzialność in-stytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Fun-duszowi Ochrony Srodowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożeniereformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządуterytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys.mieszkańców.1.2.Ten sam cel na str. 203 zakłada również "wprowadzenie obowiazkowych strefczystego transportu w miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys., gdzie wystę-puje przekroczenie szkodliwych substancji, oraz rozszerzenie możliwosci ich wprowa-dzenia na wszystkie obszary miejskie niezależnie od liczby mieszkanców". Strefy czy-stego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, żenormy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawićpowyższy cytat w następującym brzmieniu: "wprowadzenie obowiazkowych stref czy-stego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys.".	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględ-nienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzial-ność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowa-nie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywaniaśrodków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawu-ją politycy sprzyjający rządowi centralnemu.	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.
114.	Polska 2050	woj. podkarpackie	Komponent E	202-204	4. Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1. CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkańców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględnienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone

					r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule "Wdrażanie" proponujemy odebrać odpowiedzialność instytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Funduszowi Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. 2. Ten sam cel na str. 203 zakłada również "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". Strefy czystego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: "wprowadzenie obowiązkowych stref czystego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkańców powyżej 100 tys.".	odpowiedzialność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowanie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawują politycy sprzyjający rządowi centralnemu. W szczególności zwracamy uwagę na potrzebę:	reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.
115.	Polska 2050	woj. kujawsko-pomorskie	Komponent E	202-204	1. Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1. CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkanców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule "Wdrażanie" proponujemy odebrać odpowiedzialność instytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Funduszowi Ochrony Srodowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. 1.2. Ten sam cel na str. 203 zakłada również "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu w miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys., gdzie występuje przekroczenie szkodliwych substancji, oraz rozszerzenie możliwosci ich wprowadzenia na wszystkie obszary miejskie niezależnie od liczby mieszkanców". Strefy czystego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględnienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzialność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowanie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawują politycy sprzyjający rządowi centralnemu.	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.

					pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys.".		
116.	Polska2050	woj. dolnośląskie	Komponent E	202-204	1. Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1. CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkanców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule "Wdrażanie" proponujemy odebrać odpowiedzialność instytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Funduszowi Ochrony Srodowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. 1.2. Ten sam cel na str. 203 zakłada również "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu w miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys., gdzie występuje przekroczenie szkodliwych substancji, oraz rozszerzenie możliwosci ich wprowadzenia na wszystkie obszary miejskie niezależnie od liczby mieszkanców". Strefy czystego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys.".	: Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględnienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzialność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowanie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawują politycy sprzyjający rządowi centralnemu. W szczególności zwracamy uwagę na potrzebę:	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.
117.	Polska2050	woj. dolnośląskie	Komponent E	202-204	1. Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1. CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkanców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule "Wdrażanie" proponujemy odebrać odpowiedzialność instytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Funduszowi Ochrony Srodowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. 1.2. Ten sam cel na str. 203 zakłada również "wprowadzenie	: Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględnienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzialność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowanie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawują politycy sprzyjający rządowi centralnemu. W szczególności zwracamy uwagę na potrzebę:	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.

					obowiazkowych stref czystego transportu w miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys., gdzie występuje przekroczenie szkodliwych substancji, oraz rozszerzenie możliwosci ich wprowadzenia na wszystkie obszary miejskie niezależnie od liczby mieszkanców". Strefy czystego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys.".		
118.	Polska 2050	woj. podlaskie	Komponent E	202-204	1. Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1. CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkańców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule "Wdrażanie" proponujemy odebrać odpowiedzialność instytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Funduszowi Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. 1.2. Ten sam cel na str. 203 zakłada również "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". Strefy czystego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: "wprowadzenie obowiązkowych stref czystego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkańców powyżej 100 tys.".	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględnienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzialność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowanie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawują politycy sprzyjający rządowi centralnemu.	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.
119.	Polska 2050	woj. wielkopolskie	Komponent E	202-204	1. Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1. CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkanców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule "Wdrażanie" proponujemy odebrać odpowiedzialność	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględnienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzialność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowanie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą

					instytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Funduszowi Ochrony Srodowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. 1.2. Ten sam cel na str. 203 zakłada również "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu w miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys., gdzie występuje przekroczenie szkodliwych substancji, oraz rozszerzenie możliwosci ich wprowadzenia na wszystkie obszary miejskie niezależnie od liczby mieszkanców". Strefy czystego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys."	środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawują politycy sprzyjający rządowi centralnemu. W szczególności zwracamy uwagę na potrzebę opisaną powyżej.	beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.
120.	Polska 2050	woj. wielkopolskie	Komponent E	202-204	1. Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1. CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkanców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule "Wdrażanie" proponujemy odebrać odpowiedzialność instytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Funduszowi Ochrony Srodowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. 1.2. Ten sam cel na str. 203 zakłada również "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu w miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys., gdzie występuje przekroczenie szkodliwych substancji, oraz rozszerzenie możliwosci ich wprowadzenia na wszystkie obszary miejskie niezależnie od liczby mieszkanców". Strefy czystego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys."	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględnienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzialność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowanie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawują politycy sprzyjający rządowi centralnemu. W szczególności zwracamy uwagę na potrzebę opisaną powyżej.	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.

121.	Polska 2050	woj. małopolskie	Komponent E	202 do 204	1. Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1. CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkanców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule "Wdrażanie" proponujemy odebrać odpowiedzialność instytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Funduszowi Ochrony Srodowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. 1.2. Ten sam cel na str. 203 zakłada również "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu w miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys., gdzie występuje przekroczenie szkodliwych substancji, oraz rozszerzenie możliwosci ich wprowadzenia na wszystkie obszary miejskie niezależnie od liczby mieszkanców". Strefy czystego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys."	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględnienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzialność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowanie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawują politycy sprzyjający rządowi centralnemu. W szczególności zwracamy uwagę na potrzebę j/w.	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.
122.	Polska2050	woj. mazowieckie	Komponent E	202-204	1. Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1. CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkanców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule "Wdrażanie" proponujemy odebrać odpowiedzialność instytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Funduszowi Ochrony Srodowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. 1.2. Ten sam cel na str. 203 zakłada również "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu w miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys., gdzie występuje przekroczenie szkodliwych substancji, oraz rozszerzenie możliwosci ich wprowadzenia na wszystkie obszary	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględnienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzialność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowanie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawują politycy sprzyjający rządowi centralnemu.	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.

					miejskie niezależnie od liczby mieszkanców". Strefy czystego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys.".		
123.	Polska 2050	woj. dolnośląskie	Komponent E	202 - 204	1. Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1. CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkańców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule "Wdrażanie" proponujemy odebrać odpowiedzialność instytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Funduszowi Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. 1.2. Ten sam cel na str. 203 zakłada również "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". Strefy czystego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: "wprowadzenie obowiązkowych stref czystego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkańców powyżej 100 tys.".	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględnienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzialność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowanie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawują politycy sprzyjający rządowi centralnemu. W szczególności zwracamy uwagę na potrzebę:	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.
124.	Polska2050	woj. śląskie	Komponent E	202-204	1. Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1. CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkanców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule "Wdrażanie" proponujemy odebrać odpowiedzialność instytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Funduszowi Ochrony Srodowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględnienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzialność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowanie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawują politycy sprzyjający rządowi centralnemu. W szczególności zwracamy	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.

					proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. 1.2. Ten sam cel na str. 203 zakłada również "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu w miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys., gdzie występuje przekroczenie szkodliwych substancji, oraz rozszerzenie możliwosci ich wprowadzenia na wszystkie obszary miejskie niezależnie od liczby mieszkanców". Strefy czystego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys.".	uwagę na potrzebę:	
125.	Polska 2050	woj. podkarpackie	Komponent E	202-204	1. Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1. CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkanców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule "Wdrażanie" proponujemy odebrać odpowiedzialność in- stytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Fun- duszowi Ochrony Srodowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. 1.2. Ten sam cel na str. 203 zakłada również "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu w miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys., gdzie wystę- puje przekroczenie szkodliwych substancji, oraz rozszerzenie możliwosci ich wprowa- dzenia na wszystkie obszary miejskie niezależnie od liczby mieszkanców". Strefy czy- stego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: "wprowadzenie obowiazkowych stref czy- stego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys.".	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględ- nienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzial- ność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowa- nie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawu- ją politycy sprzyjający rządowi centralnemu. W szczególności zwracamy uwagę na potrzebę:	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.
126.	Polska 2050	woj. kujawsko-pomorskie	Komponent E	202-204	1. Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1. CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkanców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględnienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzialność za realizację reform	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność

					(elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule "Wdrażanie" proponujemy odebrać odpowiedzialność in- stytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Funduszowi Ochrony Srodowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. 1.2. Ten sam cel na str. 203 zakłada również "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu w miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys., gdzie wystę- puje przekroczenie szkodliwych substancji, oraz rozszerzenie możliwosci ich wprowa- dzenia na wszystkie obszary miejskie niezależnie od liczby mieszkanców". Strefy czy- stego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: "wprowadzenie obowiazkowych stref czy- stego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys.".	wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowa- nie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawują politycy sprzyjający rządowi centralnemu.	została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.
127.	Polska 2050	woj. zachodniopomorskie	Komponent E	202-204	1. Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1. CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkanców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule "Wdrażanie" proponujemy odebrać odpowiedzialność instytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Funduszowi Ochrony Srodowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. 1.2. Ten sam cel na str. 203 zakłada również "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu w miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys., gdzie występuje przekroczenie szkodliwych substancji, oraz rozszerzenie możliwosci ich wprowadzenia na wszystkie obszary miejskie niezależnie od liczby mieszkanców". Strefy czystego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu:	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględnienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzialność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowanie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawują politycy sprzyjający rządowi centralnemu. W szczególności zwracamy uwagę na potrzebę:	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.

					“wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys.”.		
128.	POLSKA 2050	woj. opolskie	Komponent E	202-204	WZMOCNIJMY SAMORZĄDY Część KPO: Komponent E: Zielona i inteligentna mobilność Treść uwagi: 1. Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1. CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkańców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule “Wdrażanie” proponujemy odebrać odpowiedzialność instytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Funduszowi Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. 1.2. Ten sam cel na str. 203 zakłada również “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”. Strefy czystego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: “wprowadzenie obowiązkowych stref czystego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkańców powyżej 100 tys.””	Uzasadnienie uwagi: Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględnienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzialność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowanie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawują politycy sprzyjający rządowi centralnemu. W szczególności zwracamy uwagę na potrzebę:	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.
129.	Polska 2050	woj. mazowieckie	Komponent E	202-204	1.Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem:1.1.CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miastpowyżej 100 tys. mieszkanców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyłytylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta woczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów.Wzwiązku z tym, w podtytule “Wdrażanie” proponujemy odebrać odpowiedzialność in-stytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Fun-duszowi Ochrony Srodowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożeniereformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządуterytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględ-nienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzial-ność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowa-nie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywaniaśrodków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawu-ją politycy sprzyjający rządowi centralnemu. W szczególności zwracamy uwagę na potrzebę:	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.

					tys.mieszkańców.1.2.Ten sam cel na str. 203 zakłada również “wprowadzenie obowiazkowych strefczystego transportu w miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys., gdzie wystę-puje przekroczenie szkodliwych substancji, oraz rozszerzenie możliwosci ich wprowa-dzenia na wszystkie obszary miejskie niezależnie od liczby mieszkanców”. Strefy czy-stego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, żenormy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawićpowyższy cytat w następującym brzmieniu: “wprowadzenie obowiazkowych stref czy-stego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys.”.		
130.	Polska 2050	woj. warmińsko-mazurskie	Komponent E	202-204	1. Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1. CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkanców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule “Wdrażanie” proponujemy odebrać odpowiedzialność in-stytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Fun- duszowi Ochrony Srodowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. 1.2. Ten sam cel na str. 203 zakłada również “wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu w miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys., gdzie wystę- puje przekroczenie szkodliwych substancji, oraz rozszerzenie możliwosci ich wprowa- dzenia na wszystkie obszary miejskie niezależnie od liczby mieszkanców”. Strefy czy-stego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: “wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys.”.	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględnienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzialność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowanie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawują politycy sprzyjający rządowi centralnemu	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.
131.	Polska 2050	woj. wielkopolskie	Komponent E	202-204	1. Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1. CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkanców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględnienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzialność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowanie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone

					“Wdrażanie” proponujemy odebrać odpowiedzialność instytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Funduszowi Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. 1.2. Ten sam cel na str. 203 zakłada również “wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu w miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys., gdzie występuje przekroczenie szkodliwych substancji, oraz rozszerzenie możliwosci ich wprowadzenia na wszystkie obszary miejskie niezależnie od liczby mieszkanców”. Strefy czystego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: “wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys.”.	kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawują politycy sprzyjający rządowi centralnemu.	ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.
132.	Polska 2050	woj. świętokrzyskie	Komponent E	202-204	1. Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1. CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkanców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule “Wdrażanie” proponujemy odebrać odpowiedzialność instytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Funduszowi Ochrony Srodowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. 1.2. Ten sam cel na str. 203 zakłada również “wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu w miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys., gdzie występuje przekroczenie szkodliwych substancji, oraz rozszerzenie możliwosci ich wprowadzenia na wszystkie obszary miejskie niezależnie od liczby mieszkanców”. Strefy czystego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: “wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys.”.	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględnienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzialność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowanie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawują politycy sprzyjający rządowi centralnemu.	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.

133.	Polska 2050	woj. świętokrzyskie	Komponent E	202-204	1. Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1. CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkanców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule "Wdrażanie" proponujemy odebrać odpowiedzialność instytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Funduszowi Ochrony Srodowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. 1.2. Ten sam cel na str. 203 zakłada również "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu w miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys., gdzie występuje przekroczenie szkodliwych substancji, oraz rozszerzenie możliwosci ich wprowadzenia na wszystkie obszary miejskie niezależnie od liczby mieszkanców". Strefy czystego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys.".	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględnienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzialność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowanie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawują politycy sprzyjający rządowi centralnemu.	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.
134.	Polska 2050	woj. mazowieckie	Komponent E	202-204	1.Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem:1.1.CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miastpowyżej 100 tys. mieszkanców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyłytylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta woczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów.Wzwiązku z tym, w podtytule "Wdrażanie" proponujemy odebrać odpowiedzialność in-stytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Fun-duszowi Ochrony Srodowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożeniereformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządуterytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys.mieszkańców.1.2.Ten sam cel na str. 203 zakłada również "wprowadzenie obowiazkowych strefczystego transportu w miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys., gdzie wystę-puje przekroczenie szkodliwych substancji, oraz rozszerzenie możliwosci ich wprowa-	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględ-nienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzial-ność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowa-nie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywaniaśrodków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawu-ją politycy sprzyjający rządowi centralnemu.	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.

					dzenia na wszystkie obszary miejskie niezależnie od liczby mieszkanców". Strefy czy-stego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, żenormy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawićpowyższy cytat w następującym brzmieniu: "wprowadzenie obowiazkowych stref czy-stego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys.".		
135.	Polska 2050	woj. opolskie	Komponent E	202-204	1. Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1. CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkanców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule "Wdrażanie" proponujemy odebrać odpowiedzialność instytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Funduszowi Ochrony Srodowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. 1.2. Ten sam cel na str. 203 zakłada również "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu w miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys., gdzie występuje przekroczenie szkodliwych substancji, oraz rozszerzenie możliwosci ich wprowadzenia na wszystkie obszary miejskie niezależnie od liczby mieszkanców". Strefy czystego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys.".	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględnienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzialność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowanie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawują politycy sprzyjający rządowi centralnemu. W szczególności zwracamy uwagę na potrzebę:	
136.	Polska 2050	woj. śląskie	Komponent E	202-204	1. Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1. CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkanców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule "Wdrażanie" proponujemy odebrać odpowiedzialność instytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Funduszowi Ochrony Srodowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie	: Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględnienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzialność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowanie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawują politycy sprzyjający rządowi centralnemu. W szczególności zwracamy	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.

					proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. 1.2. Ten sam cel na str. 203 zakłada również "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu w miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys., gdzie występuje przekroczenie szkodliwych substancji, oraz rozszerzenie możliwosci ich wprowadzenia na wszystkie obszary miejskie niezależnie od liczby mieszkanców". Strefy czystego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys.".	uwagę na potrzebę	
137.	Polska 2050	woj. dolnośląskie	Komponent E	202-204	1.Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1.CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkańców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów.W związku z tym, w podtytule "Wdrażanie" proponujemy odebrać odpowiedzialność instytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Funduszowi Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys.mieszkańców. 1.2.Ten sam cel na str. 203 zakłada również "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 mieszkanców". Strefy czystego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: "wprowadzenie obowiązkowych stref czystego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkańców powyżej 100 tys.".	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględnienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzialność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowanie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawują politycy sprzyjający rządowi centralnemu.	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.
138	Polska 2050	woj. wielkopolskie	Komponent E	202-204	1. Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1. CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkanców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych	: Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględnienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzialność za realizację reform	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność

					(elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule "Wdrażanie" proponujemy odebrać odpowiedzialność instytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Funduszowi Ochrony Srodowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. 1.2. Ten sam cel na str. 203 zakłada również "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu w miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys., gdzie występuje przekroczenie szkodliwych substancji, oraz rozszerzenie możliwosci ich wprowadzenia na wszystkie obszary miejskie niezależnie od liczby mieszkanców". Strefy czystego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys.".	wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowanie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawują politycy sprzyjający rządowi centralnemu.	została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.
139.	POLSKA 2050	woj. małopolskie	Komponent E	POLSKA 2050	Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1. CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkanców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule "Wdrażanie" proponujemy odebrać odpowiedzialność instytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Funduszowi Ochrony Srodowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. 1.2. Ten sam cel na str. 203 zakłada również "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu w miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys., gdzie występuje przekroczenie szkodliwych substancji, oraz rozszerzenie możliwosci ich wprowadzenia na wszystkie obszary miejskie niezależnie od liczby mieszkanców". Strefy czystego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu:	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględnienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzialność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowanie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawują politycy sprzyjający rządowi centralnemu.	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.

					"wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys.".		
140.	Polska 2050	woj. mazowieckie	Komponent E	202-204	1. Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1. CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkanców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule "Wdrażanie" proponujemy odebrać odpowiedzialność in- stytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Fun- duszowi Ochrony Srodowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. 1.2. Ten sam cel na str. 203 zakłada również "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu w miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys., gdzie wystę- puje przekroczenie szkodliwych substancji, oraz rozszerzenie możliwosci ich wprowa- dzenia na wszystkie obszary miejskie niezależnie od liczby mieszkanców". Strefy czy- stego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: "wprowadzenie obowiazkowych stref czy- stego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys.".	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględ- nienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzial- ność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowa- nie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawu- ją politycy sprzyjający rządowi centralnemu. W szczególności zwracamy uwagę na potrzebę:	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.
141.	Polska 2050	woj. małopolskie	Komponent E	202-204	1.Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem:1.1.CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkanców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. Wzwiązku z tym, w podtytule "Wdrażanie" proponujemy odebrać odpowiedzialność instytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Funduszowi Ochrony Srodowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. 1.2.Ten sam cel na str. 203 zakłada również "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu w miastach o	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględnienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzialność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowanie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawują politycy sprzyjający rządowi centralnemu. W szczególności zwracamy uwagę na potrzebę:	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.

					liczbie mieszkanców powyżej 100 tys., gdzie występuje przekroczenie szkodliwych substancji, oraz rozszerzenie możliwosci ich wprowadzenia na wszystkie obszary miejskie niezależnie od liczby mieszkanców". Strefy czystego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jednymi z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys.".		
142.	Polska 2050	woj. kujawsko-pomorskie	Komponent E	202,204	1. Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1. CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkanców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule "Wdrażanie" proponujemy odebrać odpowiedzialność in- stytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Fun- duszowi Ochrony Srodowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. 1.2. Ten sam cel na str. 203 zakłada również "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu w miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys., gdzie wystę- puje przekroczenie szkodliwych substancji, oraz rozszerzenie możliwosci ich wprowa- dzenia na wszystkie obszary miejskie niezależnie od liczby mieszkanców". Strefy czy- stego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: "wprowadzenie obowiazkowych stref czy- stego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys.".	Uzasadnienie uwagi: Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzgląd- nienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzial- ność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowa- nie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawu- ją politycy sprzyjający rządowi centralnemu. W szczególności zwracamy uwagę na potrzebę:	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.
143.	Polska 2050	woj. śląskie	Komponent E	202-204	Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1. CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkanców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule "Wdrażanie" proponujemy odebrać odpowiedzialność instytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględnienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzialność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowanie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w

					Środowiska oraz Narodowemu Funduszowi Ochrony Srodowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. 1.2. Ten sam cel na str. 203 zakłada również "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu w miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys., gdzie występuje przekroczenie szkodliwych substancji, oraz rozszerzenie możliwosci ich wprowadzenia na wszystkie obszary miejskie niezależnie od liczby mieszkanców". Strefy czystego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys.".	środków tym samorządom, w których władzę sprawują politycy sprzyjający rządowi centralnemu. W szczególności zwracamy uwagę na potrzebę:	zakresie ograniczania emisji w transporcie.
144.	Polska 2050	woj. mazowieckie	Komponent E	202-204	1. Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1. CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkańców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule "Wdrażanie" proponujemy odebrać odpowiedzialność instytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Funduszowi Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. 1.2. Ten sam cel na str. 203 zakłada również "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". Strefy czystego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: "wprowadzenie obowiązkowych stref czystego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkańców powyżej 100 tys.".	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględnienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzialność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowanie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawują politycy sprzyjający rządowi centralnemu.	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.
145.	Polska 2050	woj. dolnośląskie	Komponent E	202-204	1. Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1. CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględ- nienia	**Wyjaśnienie** KPO jest programem

					wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkanców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule "Wdrażanie" proponujemy odebrać odpowiedzialność in- stytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Fun- duszowi Ochrony Srodowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. 1.2. Ten sam cel na str. 203 zakłada również "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu w miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys., gdzie wystę- puje przekroczenie szkodliwych substancji, oraz rozszerzenie możliwosci ich wprowa- dzenia na wszystkie obszary miejskie niezależnie od liczby mieszkanców". Strefy czy- stego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: "wprowadzenie obowiazkowych stref czy- stego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys.".	samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzial- ność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowa- nie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawu- ją politycy sprzyjający rządowi centralnemu. W szczególności zwracamy uwagę na potrzebę:	zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.
146.	Polska 2050	woj. wielkopolskie	Komponent E	202-204	1. Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1. CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkanców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule "Wdrażanie" proponujemy odebrać odpowiedzialność in- stytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Fun- duszowi Ochrony Srodowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. 1.2. Ten sam cel na str. 203 zakłada również "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu w miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys., gdzie wystę- puje przekroczenie szkodliwych substancji, oraz rozszerzenie możliwosci ich wprowa- dzenia na wszystkie obszary miejskie niezależnie od liczby mieszkanców". Strefy czy- stego transportu poprawią jakość powietrza w każdym	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględ- nienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzial- ność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowa- nie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawu- ją politycy sprzyjający rządowi centralnemu. W szczególności zwracamy uwagę na potrzebę zawartą w treści niniejszej uwagi.	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.

					mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: "wprowadzenie obowiazkowych stref czy- stego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys.".		
147.	Polska 2050	woj. mazowieckie	Komponent E	202-204	1. Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1. CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkanców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule "Wdrażanie" proponujemy odebrać odpowiedzialność instytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Funduszowi Ochrony Srodowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. 1.2. Ten sam cel na str. 203 zakłada również "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu w miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys., gdzie występuje przekroczenie szkodliwych substancji, oraz rozszerzenie możliwosci ich wprowadzenia na wszystkie obszary miejskie niezależnie od liczby mieszkanców". Strefy czystego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys.".	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględnienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzialność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowanie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawują politycy sprzyjający rządowi centralnemu. W szczególności zwracamy uwagę na potrzebę:	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.
148.	Polska 2050	woj. śląskie	Komponent E	202-204	1. Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1. CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkanców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule "Wdrażanie" proponujemy odebrać odpowiedzialność instytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Funduszowi Ochrony Srodowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględnienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzialność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowanie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawują politycy sprzyjający rządowi centralnemu. W szczególności zwracamy uwagę na potrzebę:	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.

					miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. 1.2. Ten sam cel na str. 203 zakłada również "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu w miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys., gdzie występuje przekroczenie szkodliwych substancji, oraz rozszerzenie możliwosci ich wprowadzenia na wszystkie obszary miejskie niezależnie od liczby mieszkanców". Strefy czystego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys.".		
149.	Polska 2050	woj. śląskie	Komponent E	98, 103 i 64	1. Zmiany brzmienia części A1.1.4 "Przygotowanie terenów inwestycyjnych w Polsce", podtytułu "Charakterystyka" (str. 64) poprzez zastąpienie fragmentu "Reforma PSI zakłada m. in. premiowanie inwestycji w miastach średnich, tracacych funkcje gospodarcze i społeczne i w regionach, w których występuje wysokie bezrobocie." następującym zdaniem: "Reforma PSI zakłada m. in. premiowanie inwestycji w miastach, tracących funkcje gospodarcze i społeczne i w regionach, w których występuje wysokie bezrobocie." 2. Zmiany brzmienia części B3 "Adaptacja do zmian klimatu oraz ograniczenie degradacji środowiska" (str. 98) poprzez zastąpienie fragmentu "Działania adaptacyjne będa skierowane do miast średnich i małych oraz obszarów funkcjonalnych, które z uwagi na słabą kondycję finansowa, nie moga sobie pozwolić na kompleksowe działania zwiazane z adaptacja do zmian klimatu." następującym zdaniem: "Działania adaptacyjne będa skierowane do miast dużych, średnich i małych oraz obszarów funkcjonalnych, które z uwagi na słabą kondycje finansowa, nie moga sobie pozwolić na kompleksowe działania zwiazane z adaptacja do zmian klimatu." 3. Zmiany brzmienia części B1.1 "Czyste powietrze" (str. 103) poprzez zastąpienie fragmentu "Opracowanie mechanizmu wspierania inwestycji w odnawialne zródła energii skoncentrowanego przede wszystkim na transformacji nieefektywnych systemów ciepłowniczych, zlokalizowanych w małych i średnich miastach dla których inwestycje w OZE stanowia szansę na rozwój i finansowanie na rzecz poprawy efektywności tych systemów." następującym zdaniem: "Opracowanie mechanizmu wspierania inwestycji w odnawialne zródła energii skoncentrowanego przede wszystkim na transformacji nieefektywnych systemów ciepłowniczych, zlokalizowanych w małych, srednich i dużych miastach dla których inwestycje w OZE stanowia szansę na rozwój i	Analizując projekt Krajowego Planu Odbudowy można dostrzec pomijanie dużych miast w planowanych inwestycjach finansowanych z Funduszu Odbudowy. Takie działanie prowadzi do dyskryminacji mieszkańców tych miast względem osób zamieszkujących mniejsze ośrodki. Zauważamy, że duże miasta to te miejsca, w których z reguły poparcie dla partii rządzącej jest mniejsze niż w reszcie kraju. Taka sytuacja jest niedopuszczalna. Proponujemy całościową rewizję Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględnienia dużych ośrodków miejskich w planowanych inwestycjach. W szczególności zwracamy uwagę na potrzebę:	**Uwaga nieuwzględniona** Nie dotyczy komponentu E.

					finansowanie na rzecz poprawy efektywności tych systemów.”		
150.	Polska 2050	woj. łódzkie	Komponent E	202-204	1. Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1. CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkanców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule “Wdrażanie” proponujemy odebrać odpowiedzialność instytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Fun- duszowi Ochrony Srodowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. 1.2. Ten sam cel na str. 203 zakłada również “wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu w miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys., gdzie występuje przekroczenie szkodliwych substancji, oraz rozszerzenie możliwosci ich wprowadzenia na wszystkie obszary miejskie niezależnie od liczby mieszkanców”. Strefy czy- stego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: “wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys.”.	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględ- nienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzialność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowanie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawu- ją politycy sprzyjający rządowi centralnemu.	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.
151.	Osoba prywatna	woj. wielkopolskie	Komponent E	202-204	1. Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1. CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkanców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule “Wdrażanie” proponujemy odebrać odpowiedzialność instytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Funduszowi Ochrony Srodowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. 1.2. Ten sam cel na str. 203 zakłada również “wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu w miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys., gdzie występuje	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględnienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzialność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowanie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawują politycy sprzyjający rządowi centralnemu. W szczególności zwracamy uwagę na potrzebę:	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.

					przekroczenie szkodliwych substancji, oraz rozszerzenie możliwosci ich wprowadzenia na wszystkie obszary miejskie niezależnie od liczby mieszkanców". Strefy czystego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys.".		
152.	Polska 2050	woj. wielkopolskie	Komponent E	202-204	1. Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1. CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkanców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule "Wdrażanie" proponujemy odebrać odpowiedzialność instytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Funduszowi Ochrony Srodowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. 1.2. Ten sam cel na str. 203 zakłada również "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu w miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys., gdzie występuje przekroczenie szkodliwych substancji, oraz rozszerzenie możliwosci ich wprowadzenia na wszystkie obszary miejskie niezależnie od liczby mieszkanców". Strefy czystego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys.".	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględnienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzialność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowanie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawują politycy sprzyjający rządowi centralnemu. W szczególności zwracamy uwagę na potrzebę:	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.
153.	Polska 2050	woj. mazowieckie	Komponent E	Strona: 98, 103 i 64	1. Zmiany brzmienia części A1.1.4 "Przygotowanie terenów inwestycyjnych w Polsce", podtytułu "Charakterystyka" (str. 64) poprzez zastąpienie fragmentu "Reforma PSI zakłada m. in. premiowanie inwestycji w miastach średnich, tracacych funkcje gospodarcze i społeczne i w regionach, w których występuje wysokie bezrobocie." następującym zdaniem: "Reforma PSI zakłada m. in. premiowanie inwestycji w miastach, tracących funkcje gospodarcze i społeczne i w regionach, w których występuje wysokie bezrobocie." 2. Zmiany brzmienia części B3 "Adaptacja do zmian klimatu oraz	Analizując projekt Krajowego Planu Odbudowy można dostrzec pomijanie dużych miast w planowanych inwestycjach finansowanych z Funduszu Odbudowy. Takie działanie prowadzi do dyskryminacji mieszkańców tych miast względem osób zamieszkujących mniejsze ośrodki. Zauważamy, że duże miasta to te miejsca, w których z reguły poparcie dla partii rządzącej jest mniejsze niż w reszcie kraju. Taka sytuacja jest niedopuszczalna. Proponujemy	**Uwaga nieuwzględniona** Nie dotyczy komponentu E.

					ograniczenie degradacji środowiska” (str. 98) poprzez zastąpienie fragmentu “Działania adaptacyjne będa skierowane do miast średnich i małych oraz obszarów funkcjonalnych, które z uwagi na słabą kondycję finansowa, nie moga sobie pozwolić na kompleksowe działania zwiazane z adaptacja do zmian klimatu.” następującym zdaniem: “Działania adaptacyjne będa skierowane do miast dużych, średnich i małych oraz obszarów funkcjonalnych, które z uwagi na słabą kondycje finansowa, nie moga sobie pozwolić na kompleksowe działania zwiazane z adaptacja do zmian klimatu.” 3. Zmiany brzmienia części B1.1 “Czyste powietrze” (str. 103) poprzez zastąpienie fragmentu “Opracowanie mechanizmu wspierania inwestycji w odnawialne zródła energii skoncentrowanego przede wszystkim na transformacji nieefektywnych systemów ciepłowniczych, zlokalizowanych w małych i średnich miastach dla których inwestycje w OZE stanowia szansę na rozwój i finansowanie na rzecz poprawy efektywności tych systemów.” następującym zdaniem: “Opracowanie mechanizmu wspierania inwestycji w odnawialne zródła energii skoncentrowanego przede wszystkim na transformacji nieefektywnych systemów ciepłowniczych, zlokalizowanych w małych, srednich i dużych miastach dla których inwestycje w OZE stanowia szansę na rozwój i finansowanie na rzecz poprawy efektywności tych systemów.”	całościową rewizję Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględnienia dużych ośrodków miejskich w planowanych inwestycjach. W szczególności zwracamy uwagę na potrzebę:	
154.	Polska 2050	woj. dolnośląskie	Komponent E	202-204	Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem:1.1.CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miastpowyżej 100 tys. mieszkanców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyłytylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta woczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów.Wzwiązku z tym, w podtytule “Wdrażanie” proponujemy odebrać odpowiedzialność in-stytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Fun-duszowi Ochrony Srodowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożeniereformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządуterytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys.mieszkańców.1.2.Ten sam cel na str. 203 zakłada również “wprowadzenie obowiazkowych strefczystego transportu w miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys., gdzie wystę-puje przekroczenie szkodliwych substancji, oraz rozszerzenie możliwosci ich wprowa-dzenia na wszystkie obszary miejskie niezależnie od liczby mieszkanców”. Strefy czy-stego transportu poprawią	Uzasadnienie uwagi: Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględ-nienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzial-ność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowa-nie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywaniaśrodków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawu-ją politycy sprzyjający rządowi centralnemu. W szczególności zwracamy uwagę na potrzebę:	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.

					jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, żenormy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawićpowyższy cytat w następującym brzmieniu: “wprowadzenie obowiazkowych stref czy-stego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys.”.		
155.	Polska 2050	woj. warmińsko-mazurskie	Komponent E	202-204	1. Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1. CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkanców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule “Wdrażanie” proponujemy odebrać odpowiedzialność in- stytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Fun- duszowi Ochrony Srodowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. 1.2. Ten sam cel na str. 203 zakłada również “wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu w miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys., gdzie wystę- puje przekroczenie szkodliwych substancji, oraz rozszerzenie możliwosci ich wprowa- dzenia na wszystkie obszary miejskie niezależnie od liczby mieszkanców”. Strefy czy- stego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: “wprowadzenie obowiazkowych stref czy- stego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys.”.	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględ- nienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzial- ność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowa- nie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawu- ją politycy sprzyjający rządowi centralnemu. W szczególności zwracamy uwagę na potrzebę:	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.
156.	Polska2050	woj. łódzkie	Komponent E	202-204	1.Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem:1.1.CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miastpowyżej 100 tys. mieszkanców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyłytylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta woczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów.Wzwiązku z tym, w podtytule “Wdrażanie” proponujemy odebrać odpowiedzialność in- stytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Fun-duszowi Ochrony Srodowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożeniereformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządуterytorialnego odpowiedzialnym za	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględ-nienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzial-ność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowa-nie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywaniaśrodków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawu-ją politycy sprzyjający rządowi centralnemu. W szczególności zwracamy uwagę na potrzebę	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.

					wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys.mieszkańców.1.2.Ten sam cel na str. 203 zakłada również “wprowadzenie obowiazkowych strefczystego transportu w miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys., gdzie wystę-puje przekroczenie szkodliwych substancji, oraz rozszerzenie możliwosci ich wprowa-dzenia na wszystkie obszary miejskie niezależnie od liczby mieszkanców”. Strefy czy-stego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, żenormy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawićpowyższy cytat w następującym brzmieniu: “wprowadzenie obowiazkowych stref czy-stego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys.”.		
157.	Polska 2050	woj. małopolskie	Komponent E	202-204	1.Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1.CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkańców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero i niskoemisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule “Wdrażanie” proponujemy odebrać odpowiedzialność instytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Funduszowi Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys.mieszkańców. 1.2.Ten sam cel na str. 203 zakłada również “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”. Strefy czystego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: “wprowadzenie obowiązkowych stref czystego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkańców powyżej 100 tys.”.	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględnienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzialność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowanie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawują politycy sprzyjający rządowi centralnemu. W szczególności zwracamy uwagę na potrzebę:	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.
158.	Polska 2050	woj. łódzkie	Komponent E	202-204	1. Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1. CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkanców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględnienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzialność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowanie pozostaje w	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w

					finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule "Wdrażanie" proponujemy odebrać odpowiedzialność instytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Funduszowi Ochrony Srodowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. 1.2. Ten sam cel na str. 203 zakłada również "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu w miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys., gdzie występuje przekroczenie szkodliwych substancji, oraz rozszerzenie możliwosci ich wprowadzenia na wszystkie obszary miejskie niezależnie od liczby mieszkanców". Strefy czystego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys.".	gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawują politycy sprzyjający rządowi centralnemu. W szczególności zwracamy uwagę na potrzebę:	gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.
159.	Polska 2050	woj. łódzkie	Komponent E	202-204	1. Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1. CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkanców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule "Wdrażanie" proponujemy odebrać odpowiedzialność in- stytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Fun- duszowi Ochrony Srodowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. 1.2. Ten sam cel na str. 203 zakłada również "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu w miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys., gdzie wystę- puje przekroczenie szkodliwych substancji, oraz rozszerzenie możliwosci ich wprowa- dzenia na wszystkie obszary miejskie niezależnie od liczby mieszkanców". Strefy czy- stego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: "wprowadzenie obowiazkowych stref czy- stego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkanców	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględ- nienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzial- ność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowa- nie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawu- ją politycy sprzyjający rządowi centralnemu.	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.

					powyżej 100 tys.”.		
160.	Polska 2050	woj. śląskie	Komponent E	202-204	1. Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1. CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkańców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule “Wdrażanie” proponujemy odebrać odpowiedzialność instytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Funduszowi Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. 1.2. Ten sam cel na str. 203 zakłada również “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”. Strefy czystego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: “wprowadzenie obowiązkowych stref czystego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkańców powyżej 100 tys.”	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględnienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzialność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowanie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawują politycy sprzyjający rządowi centralnemu. W szczególności zwracamy uwagę na potrzebę:	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.
161.	Polska2050	woj. pomorskie	Komponent E	społeczna	1. Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1. CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkanców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule “Wdrażanie” proponujemy odebrać odpowiedzialność instytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Funduszowi Ochrony Srodowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. 1.2. Ten sam cel na str. 203 zakłada również “wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu w miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys., gdzie występuje	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględnienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzialność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowanie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawują politycy sprzyjający rządowi centralnemu. W szczególności zwracamy uwagę na potrzebę:	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.

					przekroczenie szkodliwych substancji, oraz rozszerzenie możliwosci ich wprowadzenia na wszystkie obszary miejskie niezależnie od liczby mieszkanców". Strefy czystego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys.".		
162.	Polska 2050	woj. kujawsko-pomorskie	Komponent E	202-204	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględnienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzialność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowanie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawują politycy sprzyjający rządowi centralnemu. W szczególności zwracamy uwagę na potrzebę:	1. Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1. CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkanców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule "Wdrażanie" proponujemy odebrać odpowiedzialność instytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Funduszowi Ochrony Srodowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. 1.2. Ten sam cel na str. 203 zakłada również "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu w miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys., gdzie występuje przekroczenie szkodliwych substancji, oraz rozszerzenie możliwosci ich wprowadzenia na wszystkie obszary miejskie niezależnie od liczby mieszkanców". Strefy czystego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys.".	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.
163.	Polska2050	woj. pomorskie	Komponent E	202-204	1.Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem:1.1.CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględnienia	**Wyjaśnienie** KPO jest programem

					wymuszającej na samorządach miastpowyżej 100 tys. mieszkanców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyłytylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta woczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów.Wzwiązku z tym, w podtytule "Wdrażanie" proponujemy odebrać odpowiedzialność in-stytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Fun-duszowi Ochrony Srodowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożeniereformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządуterytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys.mieszkańców.1.2.Ten sam cel na str. 203 zakłada również "wprowadzenie obowiazkowych strefczystego transportu w miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys., gdzie wystę-puje przekroczenie szkodliwych substancji, oraz rozszerzenie możliwosci ich wprowa-dzenia na wszystkie obszary miejskie niezależnie od liczby mieszkańców". Strefy czystego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: "wprowadzenie obowiązkowych stref czystego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkańców powyżej 100 tys.".	samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzialność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowa-nie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę spraw-ją politycy sprzyjający rządowi centralnemu.	zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.
164.	Polska 2050	woj. małopolskie	Komponent E	202-204	1. Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1. CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkanców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule "Wdrażanie" proponujemy odebrać odpowiedzialność instytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Funduszowi Ochrony Srodowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. 1.2. Ten sam cel na str. 203 zakłada również "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu w miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys., gdzie występuje przekroczenie szkodliwych substancji, oraz rozszerzenie możliwosci ich wprowadzenia na wszystkie obszary miejskie niezależnie od liczby mieszkanców". Strefy	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględnienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzialność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowanie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawują politycy sprzyjający rządowi centralnemu.	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.

					czystego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys.".		
165.	Stowarzyszenie Gmin Uzdrowiskowych RP	woj. małopolskie	Komponent E	197	Po punkcie: E1.1.2. Zeroemisyjny transport zbiorowy wpisać pkt E1.1.3. Zeroemisyjny transport zbiorowy na terenach gmin uzdrowiskowych i obszarach ochrony uzdrowiskowej. Wnioskujemy, aby za diagnozami zawartymi w KPO, poszły odpowiednie zapisy w tym dokumencie pozwalające na skorzystanie z tych środków gminom uzdrowiskowym i obszarom ochrony uzdrowiskowej. Jeżeli w projekcie KPO są zapisane konkretne przedsięwzięcia i skierowane do konkretnych podmiotów, to również możliwe jest wskazanie jako beneficjenta gmin uzdrowiskowych czy też wskazanie, że przedsięwzięcie takie ma priorytet w ramach Programu Polskie Uzdrowiska.	W projekcie KPOiZO uzdrowiska zostały wskazane (str.10-11) jako obszary wymagające szczególnej uwagi i interwencji. W diagnozie KPO słusznie zauważa się, że „skutki pandemii odczują wszyscy mieszkańcy kraju, jednak najboleśniej kryzys uderzy w obszary, które już wcześniej doświadczały największych trudności rozwojowych ….(…). Do nich KPO zalicza obszary uwarunkowane przyrodniczo (np. uzdrowiska) lub o niezdywersyfikowanym profilu gospodarczym zależne od turystyki. KPO podkreśla, że te obszary zależne od turystyki „ze względu na występujące w nich silne uwarunkowania związane z ich potencjałem endogenicznym (str. 11)… (…)" , wymagają szczególnej uwagi. W KPO należy wskazać, które działania zaplanowane w ramach tej reformy będą realizowały program pn. „Polskie Uzdrowiska ku przyszłości". Pomimo zdiagnozowania w KPO sytuacji w uzdrowiskach jako bardzo złej i sformułowania woli pomocy, przez brak odpowiednich zapisów ta pomoc jest praktycznie wykluczona. Branża turystyczno-uzdrowiskowa w sposób wyjątkowo drastyczny została dotknięta skutkami epidemii COVID-19, bo praktycznie 90 % działalności uzdrowisk przestało z dnia na dzień funkcjonować. Wywołany przez pandemię COVID-19 krajowy i ogólnoświatowy kryzys gospodarczy spowodował w gminach uzdrowiskowych skumulowanie wszystkich negatywnych skutków jakie występują w gospodarce i samorządach. W obecnej sytuacji gospodarczej gminy uzdrowiskowe muszą mieć możliwość pozyskania środków na nowe inwestycje wzbogacające ofertę uzdrowisk.	**Wyjaśnienie** Wsparcie zakupu taboru autobusowego będzie możliwe w ramach otwartej i konkurencyjnej procedury konkursowej. Nie wyklucza to możliwość pozyskania wsparcia przez miasta pełniące funkcję uzdrowiskową
166.	Stowarzyszenie Gmin Uzdrowiskowych	woj. małopolskie	Komponent E	201	Po punkcie: E1.1.2. Zeroemisyjny transport zbiorowy wpisać pkt E1.1.3. Zeroemisyjny transport zbiorowy na terenach gmin uzdrowiskowych i obszarach ochrony	W projekcie KPOiZO uzdrowiska zostały wskazane (str.10-11) jako obszary wymagające szczególnej uwagi i interwencji.	**Wyjaśnienie** Wsparcie zakupu taboru autobusowego będzie

	RP				uzdrowiskowej Wnioskujemy, aby za diagnozami zawartymi w KPO, poszły odpowiednie zapisy w tym dokumencie pozwalające na skorzystanie z tych środków gminom uzdrowiskowym i obszarom ochrony uzdrowiskowej. Jeżeli w projekcie KPO są zapisane konkretne przedsięwzięcia i skierowane do konkretnych podmiotów, to również możliwe jest wskazanie jako beneficjenta gmin uzdrowiskowych czy też wskazanie, że przedsięwzięcie takie ma priorytet w ramach Programu Polskie Uzdrowiska.	W diagnozie KPO słusznie zauważa się, że „skutki pandemii odczują wszyscy mieszkańcy kraju, jednak najboleśniej kryzys uderzy w obszary, które już wcześniej doświadczały największych trudności rozwojowych ….(…). Do nich KPO zalicza obszary uwarunkowane przyrodniczo (np. uzdrowiska) lub o niezdywersyfikowanym profilu gospodarczym zależne od turystyki. KPO podkreśla, że te obszary zależne od turystyki „ze względu na występujące w nich silne uwarunkowania związane z ich potencjałem endogenicznym (str. 11)… (…)" , wymagają szczególnej uwagi. W KPO należy wskazać, które działania zaplanowane w ramach tej reformy będą realizowały program pn. „Polskie Uzdrowiska ku przyszłości". Pomimo zdiagnozowania w KPO sytuacji w uzdrowiskach jako bardzo złej i sformułowania woli pomocy, przez brak odpowiednich zapisów ta pomoc jest praktycznie wykluczona. Branża turystyczno-uzdrowiskowa w sposób wyjątkowo drastyczny została dotknięta skutkami epidemii COVID-19, bo praktycznie 90 % działalności uzdrowisk przestało z dnia na dzień funkcjonować. Wywołany przez pandemię COVID-19 krajowy i ogólnoświatowy kryzys gospodarczy spowodował w gminach uzdrowiskowych skumulowanie wszystkich negatywnych skutków jakie występują w gospodarce i samorządach. W obecnej sytuacji gospodarczej gminy uzdrowiskowe muszą mieć możliwość pozyskania środków na nowe inwestycje wzbogacające ofertę uzdrowisk.	możliwe w ramach otwartej i konkurencyjnej procedury konkursowej. Nie wyklucza to możliwość pozyskania wsparcia przez miasta pełniące funkcję uzdrowiskową.
167.	Stowarzyszenie Gmin Uzdrowiskowych RP	woj. małopolskie	Komponent E	206	Po punkcie: E1.1.2. Zeroemisyjny transport zbiorowy wpisać pkt E1.1.3. Zeroemisyjny transport zbiorowy na terenach gmin uzdrowiskowych i obszarach ochrony uzdrowiskowej. Wnioskujemy, aby za diagnozami zawartymi w KPO, poszły odpowiednie zapisy w tym dokumencie pozwalające na skorzystanie z tych środków gminom uzdrowiskowym i obszarom ochrony uzdrowiskowej. Jeżeli w projekcie KPO są zapisane konkretne przedsięwzięcia i skierowane do konkretnych podmiotów, to również możliwe jest wskazanie jako beneficjenta gmin uzdrowiskowych czy też wskazanie, że przedsięwzięcie	W projekcie KPOiZO uzdrowiska zostały wskazane (str.10-11) jako obszary wymagające szczególnej uwagi i interwencji. W diagnozie KPO słusznie zauważa się, że „skutki pandemii odczują wszyscy mieszkańcy kraju, jednak najboleśniej kryzys uderzy w obszary, które już wcześniej doświadczały największych trudności rozwojowych ….(…). Do nich KPO zalicza obszary uwarunkowane przyrodniczo (np. uzdrowiska) lub o niezdywersyfikowanym profilu gospodarczym zależne od turystyki. KPO podkreśla, że te obszary zależne od turystyki „ze względu na	**Wyjaśnienie** Wsparcie zakupu taboru autobusowego będzie możliwe w ramach otwartej i konkurencyjnej procedury konkursowej. Nie wyklucza to możliwość pozyskania wsparcia przez miasta pełniące funkcję uzdrowiskową.

					takie ma priorytet w ramach Programu Polskie Uzdrowiska.	występujące w nich silne uwarunkowania związane z ich potencjałem endogenicznym (str. 11)… (…)" , wymagają szczególnej uwagi. W KPO należy wskazać, które działania zaplanowane w ramach tej reformy będą realizowały program pn. „Polskie Uzdrowiska ku przyszłości". Pomimo zdiagnozowania w KPO sytuacji w uzdrowiskach jako bardzo złej i sformułowania woli pomocy, przez brak odpowiednich zapisów ta pomoc jest praktycznie wykluczona. Branża turystyczno-uzdrowiskowa w sposób wyjątkowo drastyczny została dotknięta skutkami epidemii COVID-19, bo praktycznie 90 % działalności uzdrowisk przestało z dnia na dzień funkcjonować. Wywołany przez pandemię COVID-19 krajowy i ogólnoświatowy kryzys gospodarczy spowodował w gminach uzdrowiskowych skumulowanie wszystkich negatywnych skutków jakie występują w gospodarce i samorządach. W obecnej sytuacji gospodarczej gminy uzdrowiskowe muszą mieć możliwość pozyskania środków na nowe inwestycje wzbogacające ofertę uzdrowisk.	
168.	Polska 2050	woj. wielkopolskie	Komponent E	202-204	1.Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem:1.1.CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkańców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów.W związku z tym, w podtytule "Wdrażanie" proponujemy odebrać odpowiedzialność instytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Funduszowi Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys.mieszkańców.1.2.Ten sam cel na str. 203 zakłada również "wprowadzenie obowiazkowych 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". Strefy czystego transportu poprawią jakość powietrza w każdym	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględnienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzialność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowa-nie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawują politycy sprzyjający rządowi centralnemu.	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.

					mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: “wprowadzenie obowiązkowych stref czystego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkańców powyżej 100 tys.”.		
169.	IP-ZIT AJ	woj. dolnośląskie	Komponent E	203, 209	Strona 203 Na stronie nr 203 znajduje się zapis: "Wprowadzenie ustawowego obowiązku nakazującego miastom wymianę autobusów na elektryczne i wodorowe." Sugeruje zmianę na "Wprowadzenie ustawowego obowiązku nakazującego miastom zakup tylko autobusów elektrycznych i wodorowych" Strona 209 W sekcji "Wdrażanie" jako podmioty realizujące inwestycje należy oprócz PKP PLK dodać również Urzędy Marszałkowskie	Strona 203 Zapis można zinterpretować jako nakaz wymiany wszystkich autobusów na elektryczne i wodorowe. Strona 209 "Na terenie Aglomeracji Jeleniogórskiej znajduje się znaczna liczba nieczynnych lini kolejowych posiadających bardzo ogromny, niewykorzystany potencjał turystyczny. Dzięki wyjątkowym walorom widokowym oraz inżynieryjnym są w stanie być nie tylko narzędziem umożliwiającym przemieszanie się mieszkańców do pracy oraz szkoły, ale stać się wyjątkowymi atrakcjami turystycznymi. Kluczowym dla obszaru AJ jest przywrócenie ruchu na następujących liniach kolejowych: • linia nr 283 na odcinku Jelenia Góra – Lwówek Śląski, z zabytkowym mostem w Pilchowicach, • linia nr 308 na odcinku Jelenia Góra - Mysłakowice – Kowary, • linia nr 340 na odcinku Mysłakowice – Karpacz, • linia nr 317 na odcinku Gryfów Śląski – Mirsk, • linia nr 336 na odcinku Mirsk – Świeradów Zdrój, • linia nr 284 na odcinku Lwówek Śląski – Złotoryja. Ww. linie kolejowe są przejęte lub są w trakcie przejęcie przez Dolnośląską Służbę Dróg i Kolei (samorządowa jednostka budżetową powołaną przez zarząd województwa dolnośląskiego). Wykluczenie z katalogu podmiotów realizujących inwestycje (Urzędów Marszałkowskich) wpłynie negatywnie na realizację powyższych inwestycji, jakże ważnych dla rozwoju nie tylko Aglomeracji Jeleniogórskiej ale także całego regiony województwa dolnośląskiego."	**Uwaga uwzględniona** Zapisy na str 203 zostały doprecyzowane Zapisy w komponencie „E” KPO wskazują na możliwość finansowania modernizacji regionalnych linii kolejowych. Kwota na linie kolejowe została zwiększona.
170.	IP-ZIT AJ	woj. dolnośląskie	Komponent E	197-221	Pominięcie transportu rowerowego w opisie niskoemisyjnych i zeroemisyjnych rozwiązań transportowych spowodowało w ramach komponentu E brak wsparcia na rzecz inwestycji w rozbudowę dróg i tras rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Należy uwzględnić środki na działania inwestycyjne w sektorze transportu rowerowego w szerszym zakresie, niż tylko działania uzupełniające w komponencie B. Wsparcie powinno dotyczyć tras zarówno na obszarach miejskich jak i wiejskich oraz miejsko-wiejskich.	Transport rowerowy ma zasadnicze znaczenie dla ograniczenia emisji transportowej. Bez właściwie przygotowanej infrastruktury rowerowej zmiana przyzwyczajeń osób przemieszczających się indywidualnym transportem samochodowym nie będzie możliwa, bez względu na regulacje prawne i akcje informacyjno-promocyjne. Transport rowerowy, szczególnie na obszarach miejskich, jak również na terenach wiejskich,	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być

						ma nie tylko wymiar środowiskowy, ale także przyczynia się do uspokojenia ruchu drogowego, niwelacji problemów wynikłych z braku miejsc parkingowych czy okresowych zatorów drogowych oraz przyczynia się do redukcji emisji hałasu. W sytuacji pandemii, sieci tras rowerowych na obszarach atrakcyjnych turystycznie umożliwiają indywidualne spędzanie wolnego czasu i uprawianie aktywnej tursytki w sposób rozproszony, bez ryzyka naruszania reżimu sanitarnego.	realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
171.	IP-ZIT AJ	woj. dolnośląskie	Komponent E	205, 208	Strona 205 Brak zapisów dotyczących możliwości zakupu taboru dla miejskiego transportu szynowego Strona 208 Proponuje się zmianę zapisu: „Inwestycje będą realizowane przez PKP PLK S.A." na „Inwestycje będą realizowane przez zarządców linii kolejowych."	Strona 205 Transport szynowy jest ważnym elelemtnem wdrażania gospodarki niskoemisyjnej w centrach miast i miejskich obszarach funkcjonalnych. Zasadne jest umożliwienie w ramach KPO zakupu taboru tramwajowego a być może również wagonów metra. Strona 208 W kontekście zapisu ze str. 208: "Zadania będą realizowane zarówno na liniach wchodzących w skład sieci TEN-T, jak i poza tą siecią, w tym na liniach o znaczeniu regionalnym" nieuzasadnione wydaje się ograniczenie wsparcia wyłącznie do linii w zarządzie PKP PLK S.A., która to spółka jest największym, ale nie jedynym zarządcą linii kolejowych w Polsce.	**Uwaga uwzględniona.** Tabor szynowy (tramwaje) został dopisany do Komponentu E. Wsparcie będzie możliwe z części pożyczkowej. Zapisy dotyczące PKP PLK SA zostały zmodyfikowane.
172.	IP-ZIT AJ	woj. dolnośląskie	Komponent E	209, 213	Strona 209 W odniesieniu do zapisu: "w ramach inwestycji na poziomie ponadregionalnym planowane jest wsparcie finansowe zakupu taboru - 38 pociągów PUSH-PULL 7-wagonowych składów piętrowych" sugeruje się uwzględnienie w planach PKP oraz w samym KPO uzupełnienia taboru poprzez zakup wagonów sypialnych, które zdecydowanie zwiększą atrakcyjność międzyregionalnych przejazdów kolejowych. Strona 213 Dla rzeczywistego zwiększenia konkurencyjności pasażerskich przewozów kolejowych na dłuższych trasach niezbędne jest uzupełnienie taboru o wagony sypialne. Stosunkowo niska ilość nocnych połączeń kolejowych ze składami zawierającymi wagony sypialne stanowi o niskiej atrakcyjności kolei. Geografia Polski zachęca do nocnych podróży międzyregionalnych np. z obszarów przygranicznych do stolicy kraju czy między regionami znacznie oddalonymi od siebie. Nocna podróż oznacza dla podróżnego oszczędność czasu – brak utraty dnia na przemieszczanie się – a kolej wyposażona w wagony sypialne, powinna być w tym segmencie rynku transportowego bezkonkurencyjna (czas i komfort podróży). Niestety przejazd nocnym pociągiem bezprzedziałowym bez wagonów sypialnych skutecznie	Strona 209 Dla rzeczywistego zwiększenia konkurencyjności pasażerskich przewozów kolejowych na dłuższych trasach niezbędne jest uzupełnienie taboru o wagony sypialne. Stosunkowo niska ilość nocnych połączeń kolejowych ze składami zawierającymi wagony sypialne stanowi o niskiej atrakcyjności kolei. Geografia Polski zachęca do nocnych podróży międzyregionalnych np. z obszarów przygranicznych do stolicy kraju czy między regionami znacznie oddalonymi od siebie. Nocna podróż oznacza dla podróżnego oszczędność czasu – brak utraty dnia na przemieszczanie się – a kolej wyposażona w wagony sypialne, powinna być w tym segmencie rynku transportowego bezkonkurencyjna (czas i komfort podróży). Niestety przejazd nocnym pociągiem bezprzedziałowym bez wagonów sypialnych skutecznie odstrasza od korzystania z kolei większość pasażerów, którzy choć raz skorzystają z takiego przejazdu. W przypadku konieczności odbywania podróży w dzień bez	**Wyjaśnienie** W zakresie przewidywanego konkursu dla przewoźników regionalnych i ponadregionalnych nie jest wykluczona możliwość ubiegania się o wsparcie na tego rodzaju tabor.

					odstrasza od korzystania z kolei większość pasażerów, którzy choć raz skorzystają z takiego przejazdu. W przypadku konieczności odbywania podróży w dzień bez możliwości wypoczynku (snu) w podróży, większość podróżnych mając na uwadze nowe drogi ekspresowe, wybierze szybszą podróż autem za dnia niż dłuższą podróż pociągiem za dnia. Podróż pociągiem sypialnym nocą byłaby konkurencyjna dla podróży autem za dnia.	możliwości wypoczynku (snu) w podróży, większość podróżnych mając na uwadze nowe drogi ekspresowe, wybierze szybszą podróż autem za dnia niż dłuższą podróż pociągiem za dnia. Podróż pociągiem sypialnym nocą byłaby konkurencyjna dla podróży autem za dnia. Strona 213 Obecnie z powodzeniem funkcjonują elektroniczne systemy zakupu biletów: Intercity, Polregio, Koleo itd., które wymagają unifikacji według modelu zgodnego z możliwościami technicznymi np. poprzez przyłączenie wtyczek do właściwych połączeń kolejowych w systemie portalpasazera. Dyskusyjne jest ponoszenie kosztów na wprowadzanie zupełnie nowego systemu dystrybucji biletów w miejsce obecnie działających systemów. Zakup biletów w jednym miejscu jest oczywistą zaletą i zachętą do korzystania z komunikacji kolejowej. Jednakże wprowadzanie nowego „kompleksowego" systemu polegającego na wyświetleniu oferty biletów różnych przewoźników w jednej witrynie internetowej, bez wprowadzenia „jednego biletu" wspólnego dla wszystkich przewoźników, nie stanowi poważnej zmiany, która miałaby uzasadnić wydatkowanie znacznej sumy publicznych środków na utworzenie nowej aplikacji z biletami. Jeżeli wdrożenie kompleksowego systemu polegać by miało tylko na zastąpieniu istniejących systemów zupełnie nowym narzędziem (bez wspólnego biletu), dodatkowymi kwestiami, które powodują wątpliwości jest web usability (pasażerowie są przyzwyczajeni do istniejących systemów) oraz zapewnienia kompatybilności wstecznej nowego narzędzia ze starszymi typami urządzeń mobilnych (większości Polaków nie stać na częste zmiany smartfonów, aby móc korzystać z nowszej aplikacji, a szykowane jest wprowadzenie opłaty reprograficznej). Kolejne pytanie, dotyczące „kompleksowości" systemu, pojawia się w kontekście zapisu na str. 215: „systemy biletowe komplementarne do systemu krajowego będą realizowane w ramach Polityki Spójności". Czy system „kompleksowy" oznacza „krajowy" - w jakim wymiarze? Uzupełnienia, koordynacji, oby nie zdublowania funkcji systemów	

						istniejących.	
173.	IP-ZIT AJ	woj. dolnośląskie	Komponent E	211, 216	W kontekście wymogu dotyczącego zasady „do no significant harm" wydaje się zasadne usunięcie z reformy "bezpieczeństwo ruchu" rodzju inwestycji: projekty inwestycyjne obejmujące krótkie odcinki infrastruktury liniowej (obwodnice) pozwalające na wyprowadzenie ruchu z terenów zurbanizowanych	Budowa nowych odcinków dróg nie spełnia wymienionej zasady. Rozbudowa sieci dróg o nowe odcinki ma negatywny wpływ na środowisko. Zwiększenie przepustowości dróg za sprawą nowych obejść spowoduje głównie wzrost natężenia ruchu drogowego, ponieważ niejako stanowić będzie zachętę do korzystania z indywidualnego transportu samochodowego. Ponadto nadrabianie zaległości rozwojowych w zakresie budowy sieci dróg nie stanowi reformy. Przebudowa i modernizacja punktowa istniejącej infrastruktury drogowej celem uspokojenia ruchu i zwiększenia bezpieczeństwa jego uczestników. Niezbędne inwestycje polegające na budowie obejść miejscowości powinny być realizowane w ramach środków resortowych, poza KPO.	**Uwaga nieuwzględniona** Niezależna analiza objęła także tego typu inwestycje, nie wskazując na konieczność wyłączenia obwodnic z KPO.
174.	Polska 2050	woj. wielkopolskie	Komponent E	202, 203, 204	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględ- nienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzial- ność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowa- nie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawu- ją politycy sprzyjający rządowi centralnemu. W szczególności zwracamy uwagę na potrzebę:	1. Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1. CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkanców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule "Wdrażanie" proponujemy odebrać odpowiedzialność in- stytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Fun- duszowi Ochrony Srodowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. 1.2. Ten sam cel na str. 203 zakłada również "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu w miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys., gdzie wystę- puje przekroczenie szkodliwych substancji, oraz rozszerzenie możliwosci ich wprowa- dzenia na wszystkie obszary miejskie niezależnie od liczby mieszkanców". Strefy czy- stego transportu poprawią jakość powietrza w każdym	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.

						mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: "wprowadzenie obowiazkowych stref czy- stego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys.".	
175.	Instytut Strategie 2050	woj. mazowieckie	Komponent E	202-204	Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1. CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkanców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule "Wdrażanie" proponujemy odebrać odpowiedzialność in- stytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Fun- duszowi Ochrony Srodowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. Ten sam cel na str. 203 zakłada również "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu w miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys., gdzie wystę- puje przekroczenie szkodliwych substancji, oraz rozszerzenie możliwosci ich wprowa- dzenia na wszystkie obszary miejskie niezależnie od liczby mieszkanców". Strefy czy- stego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: "wprowadzenie obowiazkowych stref czy- stego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys.".	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględ- nienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzial- ność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowa- nie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawu- ją politycy sprzyjający rządowi centralnemu. W szczególności zwracamy uwagę na potrzebę:	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.
176.	Polska 2050	woj. kujawsko-pomorskie	Komponent E	202-204	1. Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1. CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkańców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule "Wdrażanie" proponujemy odebrać odpowiedzialność instytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Funduszowi Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględnienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzialność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowanie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawują politycy sprzyjający rządowi centralnemu. W szczególności zwracamy uwagę na potrzebę:	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.

					terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. 1.2. Ten sam cel na str. 203 zakłada również “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”. Strefy czystego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: “wprowadzenie obowiązkowych stref czystego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkańców powyżej 100 tys.”.		
177.	Polska 2050	woj. pomorskie	Komponent E	202,204	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględ- nienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzial- ność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowa- nie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawu- ją politycy sprzyjający rządowi centralnemu. W szczególności zwracamy uwagę na potrzebę:	1. Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1. CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkanców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule “Wdrażanie” proponujemy odebrać odpowiedzialność in- stytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Fun- duszowi Ochrony Srodowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. 1.2. Ten sam cel na str. 203 zakłada również “wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu w miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys., gdzie wystę- puje przekroczenie szkodliwych substancji, oraz rozszerzenie możliwosci ich wprowa- dzenia na wszystkie obszary miejskie niezależnie od liczby mieszkanców”. Strefy czy- stego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: “wprowadzenie obowiazkowych stref czy-	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.

						stego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys.”.	
178.	Polska 2050	woj. pomorskie	Komponent E	202-204	1. Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1. CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkanców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule “Wdrażanie” proponujemy odebrać odpowiedzialność in- stytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Fun- duszowi Ochrony Srodowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. 1.2. Ten sam cel na str. 203 zakłada również “wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu w miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys., gdzie występ- puje przekroczenie szkodliwych substancji, oraz rozszerzenie możliwosci ich wprowa- dzenia na wszystkie obszary miejskie niezależnie od liczby mieszkanców”. Strefy czy- stego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: “wprowadzenie obowiazkowych stref czy- stego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys.”.	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględ- nienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzial- ność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowa- nie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawu- ją politycy sprzyjający rządowi centralnemu. W szczególności zwracamy uwagę na potrzebę:	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.
179.	Polska 2050	woj. wielkopolskie	Komponent E	202-204	1. Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1. CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkanców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule “Wdrażanie” proponujemy odebrać odpowiedzialność instytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Funduszowi Ochrony Srodowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. 1.2. Ten sam cel na str. 203 zakłada również “wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu w miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys., gdzie występuje	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględnienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzialność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowanie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawują politycy sprzyjający rządowi centralnemu.	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.

					przekroczenie szkodliwych substancji, oraz rozszerzenie możliwosci ich wprowadzenia na wszystkie obszary miejskie niezależnie od liczby mieszkanców". Strefy czystego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys.".		
180.	Marszałek Województwa Dolnośląskiego	dolnośląskie	Komponent E	pismo	Rozszerzenie możliwości dofinansowania dla innych zarządców infrastruktury niż PKP PLK SA i innych linii niż ujęte w Krajowym Programie Kolejowym. Wątpliwości w zakresie transportu kolejowego budzi także alokacja przeznaczona na tabor, choć województwa i operatorzy świadczący usługi przewozowe w wojewódzkim publicznym transporcie zbiorowym na podstawie umów PSC mogą tu być beneficjentami, to kwota i zakres jednoznacznie wskazanego wsparcia nasuwa wątpliwość czy na pewno będą mogły z niego skorzystać. Dlatego postulujemy o zwiększenie alokacji na tabor kolejowy oraz wskazanie alokacji, w wysokości proporcjonalnej o zapotrzebowania zgłaszanego w tym zakresie przez samorządy na etapie przygotowywania programu KPO, jaka będzie dostępna dla samorządów i operatorów świadczących usługi przewozowe w publicznym transporcie zbiorowym w zakresie realizacji tego wsparcia. W przypadku zadań kolejowych każdorazowo należy uwzględnić potrzebę rozwoju kolei aglomeracyjnej/metropolitalnej, która może pełnić ważną rolę dla społeczności lokalnych i korzystnie wpłynąć na ekologiczną, zrównoważoną mobilność w aglomeracjach miejskich. Wsparcie w ramach KPO powinno obejmować także budowę obwodnic w ciągu dróg wojewódzkich w szczególności na drogach regionalnych o dużej intensywności ruchu porównywalnej do dróg krajowych. Powyższe wydaje się niezbędne dla spełnienia celu jakim jest zwiększenie poziomu bezpieczeństwa ruchu, w szczególności jego niechronionych uczestników, jak również eliminacja ruchu tranzytowego z obszarów o zwartej zabudowie mieszkaniowej. Zarząd Województwa Dolnośląskiego zwraca uwagę na pominięcie zagadnień związanych z mobilnością rowerową. Wnioskuje zatem o uwzględnienie w ramach komponentu E w opisie niskoemisyjnych i zeroemisyjnych rozwiązań transportowych inwestycji w rozbudowę dróg tras rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą.		**Wyjaśnienie** Zapisy w komponencie „E" KPO wskazują na możliwość finansowania modernizacji regionalnych linii kolejowych. Kwota na linie kolejowe została zwiększona. W KPO znalazły się czytelne zapisy o możliwości zakupu taboru pasażerskiego dla przewozów regionalnych, wraz z przypisaniem określonej kwoty. Wsparcie zakupu taboru będzie możliwe zarówno z części dotacyjnej, jak i pożyczkowej. Całkowita kwota na zakup taboru została zwiększona czterokrotnie. Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

					Środki na działania inwestycyjne w sektorze transportu rowerowego należy uwzględnić w szerszym zakresie, niż tylko działania uzupełniające w jednym z komponentów. Wsparcie powinno dotyczyć tras zarówno na obszarach miejskich jak i terenach wiejskich oraz miejsko-wiejskich.		
181.	Wójt Gminy Walce		Komponent E	Pismo- apel	Wsparcie finansowania inwestycji technicznych na terenach wiejskich. Rewizja Planu Strategicznego dla Wspólnej Polityki Rolne.		**Uwaga nieuwzględniona** Nie dotyczy komponentu E.
182.	Polska 2050	woj. Małopolskie	Komponent E	202-204	1. Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1. CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkanców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule "Wdrażanie" proponujemy odebrać odpowiedzialność instytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Funduszowi Ochrony Srodowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. 1.2. Ten sam cel na str. 203 zakłada również "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu w miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys., gdzie występuje przekroczenie szkodliwych substancji, oraz rozszerzenie możliwosci ich wprowadzenia na wszystkie obszary miejskie niezależnie od liczby mieszkanców". Strefy czystego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys.".	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględnienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzialność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowanie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawują politycy sprzyjający rządowi centralnemu. W szczególności zwracamy uwagę na wymienioną potrzebę.	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.
183.	POLSKA 2050	woj. pomorskie	Komponent E	202, 203, 204	1. Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1. CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkanców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule "Wdrażanie" proponujemy odebrać odpowiedzialność instytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Funduszowi Ochrony Srodowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględnienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzialność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowanie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawują politycy sprzyjający rządowi centralnemu. W szczególności zwracamy	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.

					proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. 1.2. Ten sam cel na str. 203 zakłada również "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu w miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys., gdzie występuje przekroczenie szkodliwych substancji, oraz rozszerzenie możliwosci ich wprowadzenia na wszystkie obszary miejskie niezależnie od liczby mieszkanców". Strefy czystego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys."	uwagę na potrzebę:	
184.	Polska2050	woj. mazowieckie	Komponent E	202-204	1.Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem:1.1.CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkanców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów.W związku z tym, w podtytule "Wdrażanie" proponujemy odebrać odpowiedzialność in-stytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Funduszowi Ochrony Srodowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządуterytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys.mieszkańców.1.2.Ten sam cel na str. 203 zakłada również "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu w miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys., gdzie występuje przekroczenie szkodliwych substancji, oraz rozszerzenie możliwosci ich wprowa-dzenia na wszystkie obszary miejskie niezależnie od liczby mieszkanców". Strefy czystego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, żenormy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawićpowyższy cytat w następującym brzmieniu: "wprowadzenie obowiazkowych stref czy-stego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys."	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględ-nienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzial-ność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowa-nie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywaniaśrodków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawu-ją politycy sprzyjający rządowi centralnemu.	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.
185.	Polska 2050	woj. mazowieckie	Komponent E	98, 103 i 64	Zmiany brzmienia części A1.1.4 "Przygotowanie terenów inwestycyjnych w Polsce", podtytułu "Charakterystyka" (str. 64) poprzez zastąpienie fragmentu "Reforma PSI zakłada m. in. premiowanie inwestycji w miastach średnich, tracacych funkcje gospodarcze i społeczne i w	Analizując projekt Krajowego Planu Odbudowy można dostrzec pomijanie dużych miast w planowanych inwestycjach finansowanych z Funduszu Odbudowy. Takie działanie prowadzi do dyskryminacji	

					regionach, w których występuje wysokie bezrobocie." następującym zdaniem: "Reforma PSI zakłada m. in. premiowanie inwestycji w miastach, tracących funkcje gospodarcze i społeczne i w regionach, w których występuje wysokie bezrobocie." 2. Zmiany brzmienia części B3 "Adaptacja do zmian klimatu oraz ograniczenie degradacji środowiska" (str. 98) poprzez zastąpienie fragmentu "Działania adaptacyjne będa skierowane do miast średnich i małych oraz obszarów funkcjonalnych, które z uwagi na słabą kondycję finansowa, nie moga sobie pozwolić na kompleksowe działania zwiazane z adaptacja do zmian klimatu." następującym zdaniem: "Działania adaptacyjne będa skierowane do miast dużych, średnich i małych oraz obszarów funkcjonalnych, które z uwagi na słabą kondycje finansowa, nie moga sobie pozwolić na kompleksowe działania zwiazane z adaptacja do zmian klimatu." 3. Zmiany brzmienia części B1.1 "Czyste powietrze" (str. 103) poprzez zastąpienie fragmentu "Opracowanie mechanizmu wspierania inwestycji w odnawialne zródła energii skoncentrowanego przede wszystkim na transformacji nieefektywnych systemów ciepłowniczych, zlokalizowanych w małych i średnich miastach dla których inwestycje w OZE stanowia szansę na rozwój i finansowanie na rzecz poprawy efektywności tych systemów." następującym zdaniem: "Opracowanie mechanizmu wspierania inwestycji w odnawialne źródła energii skoncentrowanego przede wszystkim na transformacji nieefektywnych systemów ciepłowniczych, zlokalizowanych w małych, średnich i dużych miastach dla których inwestycje w OZE stanowią szansę na rozwój i finansowanie na rzecz poprawy efektywności tych systemów."	mieszkańców tych miast względem osób zamieszkujących mniejsze ośrodki. Zauważamy, że duże miasta to te miejsca, w których z reguły poparcie dla partii rządzącej jest mniejsze niż w reszcie kraju. Taka sytuacja jest niedopuszczalna. Proponujemy całościową rewizję Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględnienia dużych ośrodków miejskich w planowanych inwestycjach. W szczególności zwracamy uwagę na potrzebę:	
186.	Polska 2050	woj. mazowieckie	Komponent E	202-204	1. Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1. CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkanców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule "Wdrażanie" proponujemy odebrać odpowiedzialność instytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Funduszowi Ochrony Srodowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. 1.2. Ten sam cel na str. 203 zakłada również "wprowadzenie	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględnienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzialność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowanie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawują politycy sprzyjający rządowi centralnemu. W szczególności zwracamy uwagę na potrzebę	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.

					obowiazkowych stref czystego transportu w miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys., gdzie występuje przekroczenie szkodliwych substancji, oraz rozszerzenie możliwosci ich wprowadzenia na wszystkie obszary miejskie niezależnie od liczby mieszkanców". Strefy czystego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys.".		
187.	Polska 2050	woj. mazowieckie	Komponent E	202-204	. Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1. CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkańców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule "Wdrażanie" proponujemy odebrać odpowiedzialność instytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Funduszowi Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. 1.2. Ten sam cel na str. 203 zakłada również "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". Strefy czystego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: "wprowadzenie obowiązkowych stref czystego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkańców powyżej 100 tys.".	: Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględnienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzialność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowanie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawują politycy sprzyjający rządowi centralnemu.	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.
188.	Polska 2050	woj. łódzkie	Komponent E	202-204	1. Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1. CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkanców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar	i: Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględnienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzialność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowanie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą

					realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule “Wdrażanie” proponujemy odebrać odpowiedzialność instytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Funduszowi Ochrony Srodowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. 1.2. Ten sam cel na str. 203 zakłada również “wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu w miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys., gdzie występuje przekroczenie szkodliwych substancji, oraz rozszerzenie możliwosci ich wprowadzenia na wszystkie obszary miejskie niezależnie od liczby mieszkanców”. Strefy czystego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: “wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys.”. 1. Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1. CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkanców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule “Wdrażanie” proponujemy odebrać odpowiedzialność instytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Funduszowi Ochrony Srodowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. 1.2. Ten sam cel na str. 203 zakłada również “wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu w miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys., gdzie występuje przekroczenie szkodliwych substancji, oraz rozszerzenie możliwosci ich wprowadzenia na wszystkie obszary miejskie niezależnie od liczby mieszkanców”. Strefy	środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawują politycy sprzyjający rządowi centralnemu i: Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględnienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzialność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowanie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawują politycy sprzyjający rządowi centralnemu	beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.

					czystego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys.".		
189.	Polska 2050	woj. pomorskie	Komponent E	202-204	1. Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1. CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkanców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule "Wdrażanie" proponujemy odebrać odpowiedzialność instytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Funduszowi Ochrony Srodowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. 1.2. Ten sam cel na str. 203 zakłada również "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu w miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys., gdzie występuje przekroczenie szkodliwych substancji, oraz rozszerzenie możliwosci ich wprowadzenia na wszystkie obszary miejskie niezależnie od liczby mieszkanców". Strefy czystego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys.".	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględnienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzialność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowanie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawują politycy sprzyjający rządowi centralnemu. W szczególności zwracamy uwagę na potrzebę:	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.
190.	Polska 2050	woj. śląskie	Komponent E	202-204	1.Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem:1.1.CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkańców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja tak oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule "Wdrażanie" proponujemy odebrać odpowiedzialność in-stytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Funduszowi Ochrony Srodowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożeniereformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględ-nienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzial-ność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowa-nie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywaniaśrodków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawu-ją politycy sprzyjający rządowi centralnemu. W szczególności zwracamy uwagę na potrzebę j.w.	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.

					samorządуterytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys.mieszkańców.1.2.Ten sam cel na str. 203 zakłada również “wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu w miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys., gdzie występuje przekroczenie szkodliwych substancji, oraz rozszerzenie możliwosci ich wprowa-dzenia na wszystkie obszary miejskie niezależnie od liczby mieszkanców”. Strefy czystego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, żenormy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawićpowyższy cytat w następującym brzmieniu: “wprowadzenie obowiazkowych stref czy-stego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys.”.		
191.	Polska2050	woj. wielkopolskie	Komponent E	202-204	1. Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1. CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkanców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule “Wdrażanie” proponujemy odebrać odpowiedzialność instytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Funduszowi Ochrony Srodowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. 1.2. Ten sam cel na str. 203 zakłada również “wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu w miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys., gdzie występuje przekroczenie szkodliwych substancji, oraz rozszerzenie możliwosci ich wprowadzenia na wszystkie obszary miejskie niezależnie od liczby mieszkanców”. Strefy czystego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: “wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys.”.	: Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględnienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzialność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowanie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawują politycy sprzyjający rządowi centralnemu. W szczególności zwracamy uwagę na potrzebę:	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.
192.	Polska 2050	woj. zachodniopomorskie	Komponent E	202-204	1. Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1. CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkanców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględ- nienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzial- ność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na

					sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule "Wdrażanie" proponujemy odebrać odpowiedzialność in- stytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Fun- duszowi Ochrony Srodowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. Ten sam cel na str. 203 zakłada również "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu w miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys., gdzie wystę- puje przekroczenie szkodliwych substancji, oraz rozszerzenie możliwosci ich wprowa- dzenia na wszystkie obszary miejskie niezależnie od liczby mieszkanców". Strefy czy- stego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: "wprowadzenie obowiazkowych stref czy- stego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys.".	regionalne, a ich finansowa- nie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawu- ją politycy sprzyjający rządowi centralnemu. W szczególności zwracamy uwagę na potrzebę:	poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.
193.	Polska 2050	woj. dolnośląskie	Komponent E	202-204	Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1. Cel E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkańców by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule "Wdrażanie" proponuję odebrać odpowiedzialność in- stytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Funduszowi Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponuję przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys.mieszkańców. 2. Ten sam cel na str. 203 zakłada również "wprowadzenie obowiązkowych stref czystego transportu w miastach o liczbie mieszkańców powyżej 100 tys., gdzie występuje przekroczenie szkodliwych substancji, oraz rozszerzenie możliwości ich wprowa-dzenia na wszystkie obszary miejskie niezależnie od liczby mieszkanców". Strefy czystego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jednymi z najwyższych w Europie, proponuję pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: "wprowadzenie obowiązkowych stref czystego transportu	Żądam całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględnienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzial-ność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowanie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawują politycy sprzyjający rządowi centralnemu.	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.

					we wszystkich miastach o liczbie mieszkańców powyżej 100 tys.”		
194.	Polska 2050	woj. warmińsko-mazurskie	Komponent E	202-204	1. Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1. CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkanców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i niskoemisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule “Wdrażanie” proponujemy odebrać odpowiedzialność instytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Funduszowi Ochrony Srodowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. 1.2. Ten sam cel na str. 203 zakłada również “wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu w miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys., gdzie występuje przekroczenie szkodliwych substancji, oraz rozszerzenie możliwosci ich wprowadzenia na wszystkie obszary miejskie niezależnie od liczby mieszkanców”. Strefy czystego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: “wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys.”.	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględ- nienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzialność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowa- nie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawują politycy sprzyjający rządowi centralnemu.	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.
195.	Polska 2050	woj. małopolskie	Komponent E	202-204	1. Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1. CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkanców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule “Wdrażanie” proponujemy odebrać odpowiedzialność instytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Funduszowi Ochrony Srodowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. 1.2. Ten sam cel na str. 203 zakłada również “wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu w miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys., gdzie występuje	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględnienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzialność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowanie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawują politycy sprzyjający rządowi centralnemu. W szczególności zwracamy uwagę na potrzebę:	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.

					przekroczenie szkodliwych substancji, oraz rozszerzenie możliwosci ich wprowadzenia na wszystkie obszary miejskie niezależnie od liczby mieszkanców". Strefy czystego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys."		
196.	Stowarzyszenie Łączy Nas Sanok	woj. podkarpackie	Komponent E	1	uwaga poniżej W ramach komponentu E „Zielona inteligentna mobilność" należy umożliwić realizację inwestycji dotyczących budowy zintegrowanej sieci dróg rowerowych o charakterze turystycznym i rekreacyjnym.	Odbudowa gospodarki po kryzysie wywołanym pandemią COVID-19 powinna obejmować także sektor turystyczny, który jest jednym z najbardziej dotkniętych skutkami wprowadzanych obostrzeń. Te rejony kraju, w których dominuje turystyka (np. południowa część Polski), mają bardzo ograniczone możliwości pozyskania wsparcia w ramach Programu, przez co ich wychodzenie z kryzysu będzie dużo wolniejsze niż np. dużych ośrodków miejskich, których uprzywilejowana pozycja zostanie jeszcze bardziej wzmocniona. Wsparcie w ramach programu dysponującego tak dużym budżetem powinno rozkładać się równomiernie i umożliwiać rozwój także terenów niezurbanizowanych i nieprzemysłowych. Ponadto, inwestycje wspierane ze środków KPO powinny przyczyniać się także do rozwiązywania problemów nie związanych bezpośrednio z pandemią ale które w jej wyniku przybrały na sile, w szczególności chodzi o brak aktywności fizycznej i związane z tym problemem choroby (np. otyłość, choroby serca). Już od wielu lat jedną z najpopularniejszych i najprostszych do uprawniania w naszym kraju dyscyplin jest jazda na rowerze. Niestety do bezpiecznego uprawiania turystyki rowerowej, czy nawet rekreacyjnych wyjazdów brakuje odpowiedniej infrastruktury. Przykład województwa małopolskiego pokazuje jak duże jest zapotrzebowanie na tego rodzaju infrastrukturę, która przyciąga całe rodziny, a korzyści ekonomiczne wynikające z budowy tras rowerowych czerpią przede wszystkim lokalni przedsiębiorcy. Zasadne jest zatem, w celu umożliwienia zrównoważonego rozwoju wszystkich gałęzi gospodarki uwzględnienie w	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic. Nie jest przewidywane bezpośrednie wsparcie turystyki.

						KPO możliwości wsparcia infrastruktury turystycznej poprzez budowę dróg rowerowych na obszarach turystycznych. Korzyści wynikające z realizacji tego rodzaju projektów będą wielowymiarowe, obejmujące zarówno kwestie gospodarcze (rozwój przedsiębiorczości) jak i zdrowotne (promocja aktywności i zdrowego stylu życia z pewnością przyczyni się do wyhamowania epidemii otyłości oraz chorób układu krążenia). Należy również zaznaczyć, że sojusz European Turism Manifesto zrzeszający ponad 60 europejskich organizacji publicznych i prywatnych, zajmujących się turystyką w Europie, w lutym 2021 r. opracował dokument pn. „CALL FOR ACTION: ACCELERATE SOCIAL AND ECONOMIC RECOVERY BY INVESTING IN SUSTAINABLE TOURISM DEVELOPMENT", w którym zwraca uwagę na znaczenie reform i inwestycji w zrównoważoną turystykę w odbudowie gospodarki i relacji społecznych po kryzysie powodowanym COVID-19. W dokumencie wskazuje się, szereg państw członkowskich, które w swoich projektach Planów Naprawy Instrumentu Odbudowy i Odporności szczególnie wspomniały o inwestycjach związanych z turystyką. Sojusz wzywa wszystkie państwa członkowskie do przyjęcia tego samego podejścia: usługi turystyczne i turystyczne oraz związana z nimi infrastruktura mają kluczowe znaczenie dla długoterminowych perspektyw gospodarczych każdego kraju. Duża liczba MŚP jest bezpośrednio i pośrednio zależna od gospodarki przyjazdowej i przy wystarczającym wsparciu może przywrócić zatrudnienie w gospodarce szybciej niż jakikolwiek inny sektor. W dokumencie wskazuje się na przykłady ujęcia tematyki zrównoważonej turystyki w projektach Planów Odbudowy we: Francji, Hiszpanii, Włoch, Portugalii, Niemiec, Belgii Inwestycje w budowę sieci krajowych i regionalnych tras rowerowych to koło zamachowe dla rozwoju turystyki aktywnej. Dodatkowo infrastruktura ta wspomaga odbudowę transportu publicznego (m.in. w powiązaniu z koleją), służy rekreacji, a lokalnie pełni również funkcje komunikacyjne. Stąd też zasadność	

						wniosku o ujęcie w projekcie KPO reform, działań i inwestycji z zakresu spójnej infrastruktury rowerowej o znaczeniu krajowym i regionalnym.	
197.	Polska 2050	woj. małopolskie	Komponent E	202-204	1. Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1. CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkanców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule "Wdrażanie" proponujemy odebrać odpowiedzialność instytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Funduszowi Ochrony Srodowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. 1.2. Ten sam cel na str. 203 zakłada również "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu w miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys., gdzie występuje przekroczenie szkodliwych substancji, oraz rozszerzenie możliwosci ich wprowadzenia na wszystkie obszary miejskie niezależnie od liczby mieszkanców". Strefy czystego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys.".	: Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględnienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzialność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowanie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawują politycy sprzyjający rządowi centralnemu. W szczególności zwracamy uwagę na potrzebę	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.
198.	Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej	woj. mazowieckie	Komponent E	199	2. Główne wyzwania i cele a) Wyzwania Po słowach: „Zwiększenia udziału pojazdów wykorzystujących nowoczesne rozwiązania techniczne, jest niezbędne dla zachęcenia społeczeństwa do zmiany nawyków transportowych i zwiększenia udziału transportu zbiorowego, co jest istotne zwłaszcza w miejskich obszarach funkcjonalnych (ze względu na kwestie kongestii i emisji zanieczyszczeń)". proponujemy dodać: „Dodatkowo wzrost udziału transportu zbiorowego w przewozach pozwoli na poprawę efektywności energetycznej i ograniczenie wpływu transportu na środowisko z uwagi na wielkość emisji zanieczyszczeń powietrza spowodowaną niskim udziałem pojazdów	Konieczność rozwoju multimodalnego ekologicznego transportu publicznego wykorzystującego autobusy, tramwaje i metro	**Wyjaśnienie** Tabor szynowy (tramwaje) został dopisany do Komponentu E. Wsparcie będzie możliwe z części pożyczkowej.

					transportu zbiorowego zasilanych paliwami alternatywnymi, w tym pojazdów elektrycznych: autobusów, tramwajów, pociągów metra i trolejbusów. Wg stanu na 2018 r. z blisko 12 000 pojazdów transportu zbiorowego jedynie 507 stanowią autobusy elektryczne. Ilość publicznie dostępnych punktów ładowania sięga 2641. Równie istotna jest rozbudowa systemu metra w Warszawie oraz linii tramwajowych w aglomeracjach dysponujących lub planujących budowę takich środków transportu, a także linii trolejbusowych." Promowanie dobrych wyborów komunikacyjnych w społeczeństwie stanowi duże wyzwanie ze względu na złożoność problemu. Twierdzenie, że mieszkańcy przesiądą się ze swoich samochodów indywidualnych głównie dlatego, że stary tabor zostanie wymieniony na zeroemisyjny jest typowym myśleniem życzeniowym i nie ma odzwierciedlenia w żadnych naukowych badaniach preferencji komunikacyjnych naszego społeczeństwa.		
199.	Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej	woj. mazowieckie	Komponent E	201	Cel inwestycji E.1.1.2 Zeroemisyjny transport zbiorowy W kolumnie tabeli proponujemy dodać: „Zwiększenie liczby oraz udziału taboru zasilanego elektrycznie, w tym autobusów, tramwajów, trolejbusów i pociągów metra. Rozwój infrastruktury ładowania/tankowania paliw alternatywnych." Promowanie dobrych wyborów komunikacyjnych w społeczeństwie stanowi duże wyzwanie ze względu na złożoność problemu. Twierdzenie, że mieszkańcy przesiądą się ze swoich samochodów indywidualnych głównie dlatego, że stary tabor zostanie wymieniony na zeroemisyjny jest typowym myśleniem życzeniowym i nie ma odzwierciedlenia w żadnych naukowych badaniach preferencji komunikacyjnych naszego społeczeństwa.	Konieczność rozwoju multimodalnego ekologicznego transportu publicznego wykorzystującego autobusy, tramwaje i metro	**Wyjaśnienie** Tabor szynowy (tramwaje) został dopisany do Komponentu E. Wsparcie będzie możliwe z części pożyczkowej.
200.	Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej	woj. mazowieckie	Komponent E	202	str. 202 KPO - 3. Opis reform i inwestycji E1. Zwiększenie udziału zeroemisyjnego transportu oraz przeciwdziałanie i zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko a. Reformy Reforma E1.1 Wzrost wykorzystania transportu przyjaznego dla środowiska Wyzwania (Challanges) Proponujemy dodać: „Wyzwaniem w tym zakresie jest znaczne zwiększenie skali i tempa działań zmierzających do zwiększenia udziału pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi, m.in. poprzez wsparcie działań zwiększających dostępność pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi, rozbudowę infrastruktury ładowania, wymianę autobusów na zero-i nisko-emisyjne, wymianę taboru szynowego, w tym tramwajów i pociągów metra,	Konieczność rozwoju multimodalnego ekologicznego transportu publicznego wykorzystującego autobusy, tramwaje i metro	**Wyjaśnienie** Tabor szynowy (tramwaje) został dopisany do Komponentu E. Wsparcie będzie możliwe z części pożyczkowej.

					wymianę taboru trolejbusowego oraz umożliwienie wprowadzania stref zeroemisyjnych w miastach. Wg stanu na 2018 r. z blisko 12 000 pojazdów transportu zbiorowego jedynie 507 stanowią autobusy elektryczne. Ilość publicznie dostępnych punktów ładowania sięga 2641. Jednocześnie istotnym wyzwaniem wciąż pozostaje zapewnienie transportu publicznego na obszarach wykluczonych transportowo –szacuje się że ok 60% JST nie przeznacza środków na finansowanie transportu publicznego na swoim obszarze.”		
201.	Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej	woj. mazowieckie	Komponent E	203	Po słowach: Wprowadzenie 100 tys. pojazdów zasilanych czystą energią na drogi skutkuje redukcją roczną emisji CO2wwysokości ponad 142 tys. ton.” dodać: „Zgodnie ze Strategią na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju: W miastach rozwijane będą zintegrowane systemy transportu publicznego przy wykorzystaniu niskoemisyjnych środków transportu, szczególnie pojazdów szynowych i elektrycznych autobusów”.	Konieczność rozwoju zintegrowanego systemu transportu publicznego wykorzystującego niskoemisyjne środki transportu, szczególnie pojazdy szynowe i autobusy zeroemisyjne	**Wyjaśnienie** Tabor szynowy (tramwaje) został dopisany do Komponentu E. Wsparcie będzie możliwe z części pożyczkowej.
202.	Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej	woj. mazowieckie	Komponent E	205	E1.1.2. Zeroemisyjny transport zbiorowy Po słowach: „Istotnym wyzwaniem wynikającym z niskiego udziału pojazdów zeroemisyjnych we flotach publicznego i prywatnego transportu drogowego oraz z ustanowienia stref czystego transportu w miastach jest dalsze wprowadzenie zeroemisyjnego transportu zbiorowego i wymiana przez jednostki samorządu terytorialnego autobusów zasilanych silnikami diesla na nowoczesne autobusy zero-i nisko-emisyjne.” dodać: „Równie istotne jest rozwijanie systemów tramwajowych w aglomeracjach, rozwój komunikacji trolejbusowej oraz rozwój metra w Warszawie. Oraz Po słowach: „Zwiększenie liczby oraz udziału taboru autobusowego zasilanego paliwami alternatywnymi wraz z infrastrukturą do zasilania pojazdów drogowych paliwami alternatywnymi. Przewiduje się, że w perspektywie do 2026 r. wzrośnie liczba wymienionego taboru autobusowego w miastach.” Dodać: „Należy jednocześnie postawić na rozbudowę systemu metra w Warszawie oraz linii tramwajowych, a także kontynuowanie działań polegających na wprowadzeniu systemu szybkiego i uprzywilejowanego transportu miejskiego (w tym linii trolejbusowych)”.	Na początku warto odnieść się do najważniejszych dokumentów planistycznych, wskazujących kierunki rozwoju w Polsce do roku 2030. Są to Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju oraz Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do roku 2030. „Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju jest strategicznym instrumentem zarządzania polityką rozwoju realizowaną przez instytucje państwa. W jednolitym systemie programowym przedstawia cele do realizacji w horyzoncie roku 2020 i 2030, określa wskaźniki ich realizacji, wskazuje sposób ich osiągania oraz określa najważniejsze projekty służące realizacji celów SOR. Wdrażanie tych projektów oraz stopień realizacji celów rozwojowych, określony wskaźnikami, będzie przedmiotem rozbudowanego systemu monitoringu i ewaluacji. Pozwoli to na zarządzanie realnymi procesami w gospodarce – i, w miarę potrzeb, aktualizowanie zarówno listy, jak i zakresu projektów”. str. 311 Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju: „W miastach rozwijane będą zintegrowane systemy transportu publicznego przy wykorzystaniu niskoemisyjnych środków transportu, szczególnie pojazdów szynowych i elektrycznych autobusów. Stworzone zostaną łańcuchy ekomobilności, poprawiające warunki przemieszczania się rowerem i	**Wyjaśnienie** Tabor szynowy (tramwaje) został dopisany do Komponentu E. Wsparcie będzie możliwe z części pożyczkowej.

						pieszo. Miasta będą lepiej skomunikowane z obszarami funkcjonalnymi, a indywidualny transport samochodowy zostanie ograniczony, szczególnie w centrach miast." str. 317 Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju: "Działania do 2030 r.: - Stopniowa wymiana taboru wykorzystywanego do świadczenia usług publicznego transportu na ekologiczny, niskoemisyjny, przystosowany do potrzeb osób starszych i niepełnosprawnych. - Dokończenie budowy II linii metra w Warszawie oraz linii tramwajowych w miastach dysponujących takim środkiem transportu miejskiego. Tam, gdzie nie ma możliwości obsługi pasażerów w systemie tzw. szybkiej kolei miejskiej czy metrem, promowanie wprowadzenia systemu szybkiego transportu miejskiego z pojazdami, które poruszają się po wyznaczonych tylko dla nich pasach ruchu. Rozwój kolejowych pasażerskich przewozów aglomeracyjnych (regionalnych) jako dogodnej formy obsługi terenów wiejskich oraz dojazdu do miast i portów lotniczych. - Wdrożenie zmian w systemie podatkowym premiujących zakup, posiadanie i użytkowanie pojazdów charakteryzujących się mniejszą presją na środowisko naturalne (zarówno w obszarze emisji, jak również zużycia nośników energii)." W Strategii wyraźnie wskazano, że najważniejszymi obszarami, na które nakierowane powinny być wszelkie możliwe działania w zakresie mobilności miejskiej, w tym publicznego transportu zbiorowego jest rozwój zarówno autobusów elektrycznych, jak i pojazdów szynowych. Nie ma zatem uzasadnienia dla zmiany koncepcji, którą zaproponowano w KPO. Projekty tramwajowe w wielu miastach mają znaczenie priorytetowe i ich władze z dużym prawdopodobieństwem będą w pierwszej kolejności poszukiwały możliwości ich sfinansowania. Wyraźne i właściwe wskazanie na potrzebę rozwoju zarówno komunikacji autobusowej, jaki i tramwajowej, trolejbusowej i metra w Polsce zapisano w Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do roku 2030. Strategia obowiązuje od listopada 2019 r. „SRT2030 jest dokumentem planistycznym, który	

						zgodnie z ustawą z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2019 r. poz. 1295), zwaną dalej „ustawą o zasadach prowadzenia polityki rozwoju", stanowi integralny element spójnego systemu zarządzania krajowymi dokumentami strategicznymi. Istotą SRT2030 jest wskazanie celu oraz nakreślenie kierunków rozwoju transportu tak, aby etapowo do 2030 r. możliwe było osiągnięcie celów założonych w Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r. (zwaną dalej SOR)." str. 111 Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku: „Działania do 2030 r: - w oparciu o zidentyfikowane potrzeby i dostępne zasoby, rozbudowa systemu metra w Warszawie oraz linii tramwajowych w aglomeracjach dysponujących lub planujących budowę takich środków transportu miejskiego, uwzględniając spójny rozwój transportu szynowego	
203.	Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej	woj. mazowieckie	Komponent E	198	podrozdział „Utworzenie spójnego systemu transportowego opartego na infrastrukturze charakteryzującej się wysoką jakością i dostępnością" Proponujemy dodanie na końcu akapitów: „Rozwój transportu publicznego powinien w dużej mierze nastawiony na poprawę konkurencyjności poprzez: - zwiększanie prędkości komunikacyjnej i skracanie czasu podróży, - zwiększanie częstotliwości oferowanych połączeń, - pokrywanie terenu lepszą siatką połączeń. Warunkiem efektywności transportu publicznego jest możliwie najdalej posunięta jego integracja. Dotyczy to szczególnie styku komunikacji dalekobieżnej (w tym kolejowej) i komunikacji lokalnej oraz styku komunikacji miejskiej i podmiejskiej/regionalnej. Integracja ta powinna szczególnie dotyczyć skomunikowania rozkładów jazdy, planowania podróży z użyciem nowoczesnych narzędzi oraz kwestii taryfowych zmierzających do stosowania możliwie najszerzej tzw. wspólnego biletu. Dodatkowym elementem jest tworzenie specjalnej infrastruktury przesiadkowej, umożliwiającej pasażerom intermodalność podróży na styku własny samochód lub rower – transport publiczny."	Transport publiczny o niskiej efektywności podróżowania, nawet przy wysokim zaawansowaniu technicznym (zeroemisyjnego) taboru, nie spotka się z zainteresowaniem pasażerów. Faktyczna poprawa jego efektywności może nastąpić jedynie poprzez istotne polepszenie „twardych" parametrów jego oferty.	**Uwaga nieuwzględniona** Cele KPO są ograniczone, wynikające z rzporządzenia dot. RRF. Zapisy KPO są ograniczone do zakładanych reform i inwestycji . Inne działania mogą być realizowane w ramach innych środków krajowych i UE.
204.	Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej	woj. mazowieckie	Komponent E	199	podrozdział „Dążenie do zwiększenia udziału zrównoważonych form mobilności. Zmniejszenie presji na środowisko" Proponujemy podzielić czwarty akapit na dwa	jako pierwszy zakończyć po drugim zdaniu uzupełniając: „Aby odwrócić niekorzystne trendy odpływu pasażerów z transportu publicznego, konieczne są kampanie społeczno-edukacyjne wskazujące wszystkie aspekty wyborów komunikacyjnych – w	**Uwaga nieuwzględniona** Cele KPO są ograniczone, wynikające z rzporządzenia dot. RRF. Zapisy KPO są ograniczone do zakładanych reform i inwestycji . Inne

						szczególności te ekologiczne. Uciążliwość ekologiczna transportu nie spadnie w zauważalny sposób dzięki wymianie taboru autobusowego w miastach na zeroemisyjny. Czynnikiem decydującym stanie się natomiast redukcja (zarówno jakościowa jak i ilościowa) emisyjności pochodzącej przede wszystkim z transportu indywidualnego, w dalszej kolejności z transportu kolejowego i lotniczego. Transport publiczny jest przy tym takim rodzajem działalności gospodarczej o charakterze użyteczności publicznej, który sam z siebie nie generuje przychodów, a raczej jest przedmiotem dofinansowywania. Trudno więc wyobrazić sobie, ze sam zdoła sfinansować kampanie medialne – w przeciwieństwie do branży motoryzacyjnej. I tu należy przewidzieć jego wspieranie. Ważnym elementem tego wsparcia jest przywrócenie zaufania społecznego do bezpieczeństwa epidemicznego w środkach transportu publicznego, które – jak się wydaje, wbrew dostępnej wiedzy o charakterze naukowym – nieco nadmiernie zakwestionowano w formie ostrzeżeń społecznych i limitów liczby pasażerów w trakcie covidowej pandemii, niespotykanych w przeważającej liczbie krajów.”	działania mogą być realizowane w ramach innych środków krajowych i UE.
205.	Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej	woj. mazowieckie	Komponent E	199	podrozdział „Dążenie do zwiększenia udziału zrównoważonych form mobilności. Zmniejszenie presji na środowisko” Proponujemy podzielić czwarty akapit na dwa	jako pierwszy zakończyć po drugim zdaniu uzupełniając: „Aby odwrócić niekorzystne trendy odpływu pasażerów z transportu publicznego, konieczne są kampanie społeczno-edukacyjne wskazujące wszystkie aspekty wyborów komunikacyjnych – w szczególności te ekologiczne. Uciążliwość ekologiczna transportu nie spadnie w zauważalny sposób dzięki wymianie taboru autobusowego w miastach na zeroemisyjny. Czynnikiem decydującym stanie się natomiast redukcja (zarówno jakościowa jak i ilościowa) emisyjności pochodzącej przede wszystkim z transportu indywidualnego, w dalszej kolejności z transportu kolejowego i lotniczego. Transport publiczny jest przy tym takim rodzajem działalności gospodarczej o charakterze użyteczności publicznej, który sam z siebie nie generuje przychodów, a raczej jest przedmiotem dofinansowywania. Trudno więc wyobrazić sobie, ze sam zdoła sfinansować kampanie medialne – w	**Uwaga nieuwzględniona** Cele KPO są ograniczone, wynikające z rzporządzenia dot. RRF. Zapisy KPO są ograniczone do zakładanych reform i inwestycji . Inne działania mogą być realizowane w ramach innych środków krajowych i UE.

						przeciwieństwie do branży motoryzacyjnej. I tu należy przewidzieć jego wspieranie. Ważnym elementem tego wsparcia jest przywrócenie zaufania społecznego do bezpieczeństwa epidemicznego w środkach transportu publicznego, które – jak się wydaje, wbrew dostępnej wiedzy o charakterze naukowym – nieco nadmiernie zakwestionowano w formie ostrzeżeń społecznych i limitów liczby pasażerów w trakcie covidowej pandemii, niespotykanych w przeważającej liczbie krajów.”	
206.	Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej	woj. mazowieckie	Komponent E	199	podrozdział „Dążenie do zwiększenia udziału zrównoważonych form mobilności. Zmniejszenie presji na środowisko” w części „a. Wyzwania” Proponujemy dodanie na końcu akapitu: „Pojęcie równoważenia systemów transportowych oznacza bilansowanie różnych sposobów mobilności (transport publiczny, indywidualny transport samochodowy, podróże piesze i rowerowe, carsharing) tak, aby systemy te pozostawały nie tylko wydolne (brak korków, odpowiednia rotacja zajętości miejsc parkingowych, minimalizowanie emisji), ale również bardziej przyjazne mieszkańcom. W większości polskich miast systemy transportowe uznać należy dziś za niezrównoważone. I to niezrównoważenie na korzyść niekontrolowanego transportu indywidualnego jest istotnym czynnikiem nadmiernej emisji spalin, hałasu oraz wypadkowości.”	Z lektury fragmentów poświęconych zrównoważonemu transportowi można odnieść wrażenie, że rozumienie zrównoważenia systemów transportowych ogranicza się jedynie do wprowadzania nowych, zeroemisyjnych napędów w transporcie. Zrównoważenie transportu ma jednak inne znaczenie i – mimo tytułu podrozdziału – zostało całkowicie pominięte.	**Uwaga nieuwzględniona** Cele KPO są ograniczone, wynikające z rzporządzenia dot. RRF. Zapisy KPO są ograniczone do zakładanych reform i inwestycji . Inne działania mogą być realizowane w ramach innych środków krajowych i UE.
207.	Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej	woj. mazowieckie	Komponent E	199	podrozdział „Poprawa bezpieczeństwa” Proponujemy dodanie na końcu dodatkowych akapitów: „Aby zapewnić pełne bezpieczeństwo epidemiologiczne w środkach transportu publicznego należy dofinansować rozwiązania techniczne minimalizujące do zera ewentualną możliwość rozprzestrzeniania się wirusów polegające na m.in. przekonstruowaniu układów klimatyzacyjnych oraz najszerszym promowaniu bezpiecznych materiałów wyposażeniowych i efektywnych urządzeń dezynfekcyjnych. W kwestii zapewnienia bezpieczeństwa w transporcie publicznym nie można pominąć kwestii zapewnienia elementarnych standardów socjalnych szczególnie dla prowadzących pojazdy transportu zbiorowego. Dotyczy to zarówno zmian legislacyjnych jak i dofinansowania stworzenia takiej infrastruktury.”	Wprowadzenie limitów pasażerów w środkach transportu publicznego, wydzielanie specjalnych stref bezpieczeństwa dla prowadzących pojazdy oraz wydawanie im przez pracodawców specjalnych środków do dezynfekcji w miejscu pracy wróciło powszechną uwagę na problem zapewnienia bezpieczeństwa w sensie epidemiologicznym. Jednym z poważniejszych wyzwań jest zapewnienie prowadzącym pojazdy w transporcie publicznym odpowiedniego zaplecza socjalnego, które zapewni również i im zachowanie elementarnej higieny.	**Uwaga nieuwzględniona** Cele KPO są ograniczone, wynikające z rzporządzenia dot. RRF. Zapisy KPO są ograniczone do zakładanych reform i inwestycji . Inne działania mogą być realizowane w ramach innych środków krajowych i UE.
208.	Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej	woj. mazowieckie	Komponent E	200	sformułowanie celu E1 Proponujemy przeredagowanie zapisu na następujący: „Zmniejszanie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko poprzez zwiększanie udziału zeroemisyjnego transportu oraz wspieranie efektywności transportu publicznego”	W dotychczasowym brzmieniu zdanie jest niegramatyczne. Poza tym punktem wyjścia, co opisano m.in. na stronach 198 i 199 jest fakt, że sektor transportowy generuje zbyt wiele emisji w UE.	**Uwaga nieuwzględniona** W ramach komponentu realizowane sa nie tylko cele środowiskowe.

209.	Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej	woj. mazowieckie	Komponent E	200	opis celu E1 Proponujemy dodanie po drugim nowego akapitu: „Elementami równoważenia systemów transportowych jest wprowadzanie/podwyższanie opłat związanych z transportem indywidualnym szczególnie wszędzie tam, gdzie istniejąca infrastruktura drogowo-parkingowa nie jest w stanie obsłużyć aktualnej kongestii. Do najważniejszych opłat w tym zakresie powinny należeć: - opłaty (i kary) za parkowanie, - opłaty za wjazd do stref zero- i niskoemisyjności, - opłaty kongestyjne za wjazd do centrów miast (na wzór rozwiązania w Londynie). Wpływy z powyższych opłat powinny być kierowane na rozwój oferty transportu zbiorowego.”	Wskazane powyżej działania są praktyczną odpowiedzią na diagnozę braku zrównoważenia systemów transportowych w Polskich miastach. Samo promowanie zeroemisyjnych napędów nie spowoduje zmniejszenia zbyt dużej kongestii (a w konsekwencji emisyjności transportu) - szczególnie w największych miastach.	**Wyjaśnienie** Zapisy zostały dostosowane do zakładanych reform i inwestycji.
210.	Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej	woj. mazowieckie	Komponent E	200	sformułowanie celu E1 Proponujemy przeredagowanie zapisu na następujący: „Zwiększenie poziomu ogólnego bezpieczeństwa w transporcie oraz dostępności transportu publicznego i wdrażanie rozwiązań cyfrowych”	Proponowane brzmienie lepiej oddaje zaprezentowaną poniżej treść w tekście KPO.	**Uwaga nieuwzględniona** Aktualne brzmienie celu właściwie odzwierciedla zakres wsparcia
211.	Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej	woj. mazowieckie	Komponent E	200	opis celu E2 Proponujemy dodanie akapitu: „Walka z wykluczeniem komunikacyjnym będzie prowadzona przez rozwijanie narzędzi finansowania niedochodowych połączeń transportu publicznego m.in. w postaci FRPA (Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych). Konieczna będzie jednak ewaluacja efektywności dotychczas stosowanych rozwiązań.”	Wysoce wątpliwym jest teza, jakoby cyfryzacja transportu mogła stać się sposobem na walkę z wykluczeniem komunikacyjnym. Jednocześnie dotychczasowa praktyka wykorzystania środków z FRPA prowadzi w wielu sytuacjach do dezintegracji transportu publicznego na styku komunikacji miejskiej i podmiejskiej/regionalnej, co wydaje się być efektem odwrotnym do zamierzonego przez ustawodawcę.	**Uwaga nieuwzględniona** Aktualne brzmienie celu właściwie odzwierciedla zakres wsparcia
212.	Komenda Główna Państwowej Straży Pożarnej	woj. mazowieckie	Komponent E	197	Projekt nie przewiduje dofinansowania zakupów pojazdów nisko- i zero-emisyjnych poza transportem zbiorowym.	Według projektu zmianie ulegną zasady amortyzacji pojazdów elektrycznych oraz przepisy usprawniające możliwość instalowania stacji ładowania. Może to wpłynąć na atrakcyjność zakupu takich pojazdów do PSP.	**Wyjaśnienie** W ramach KPO realizowane sa cele odnoszące się do transportu zbiorowego i elektromobilności indywidualnej. Nie dotyczy natomiast innych pojazdów.
213.	Komenda Główna Państwowej Straży Pożarnej	woj. mazowieckie	Komponent E	197	Po punkcie E1.1.2. "Zeroemisyjny transport zbiorowy" proponujemy dodać Pkt E.1.1.3 Zastosowanie zeroemisyjnych pojazdów w transporcie jednostek administracji publicznej	Część pojazdów należących do administracji publicznej przeznaczona jest do przewozu osób i zaopatrzenia głównie w granicach swojego miasta lub powiatu. Uzasadnionym jest, aby w przypadku wymiany tych pojazdów na nowe zakupić samochody elektryczne, co przyczyniłoby się do ograniczenia emisji spalin oraz do rozpowszechnienia transportu zeroemisyjnego.	**Wyjaśnienie** W ramach KPO realizowane sa cele odnoszące się do transportu zbiorowego i elektromobilności indywidualnej. Nie dotyczy natomiast innych pojazdów.
214.	Komenda Główna Państwowej Straży Pożarnej	woj. mazowieckie	Komponent E	201, 211	W realizacji celu poprawy bezpieczeństwa w transporcie nie uwzględniono istotnej roli KSRG. (E2.2.1).	Krajowy System Ratowniczo-Gaśniczy jest jednym z głównych filarów zapewnienia bezpieczeństwa w Polsce.	**Uwaga nieuwzględniona** Tego rodzaju infrastruktura będzie mogła być współfinansowana w ramach polityki spójności

215.	Komenda Główna Państwowej Straży Pożarnej	woj. mazowieckie	Komponent E	212-213	Po 1 akapicie w obszarze Charakterystyka (Nature, type, size of investment) należy dopisać "Ponadto, uwzględnione zostaną przedsięwzięcia związane ze zwiększeniem potencjału technicznego służb ratowniczych". Obszar Populacja docelowa należy dopisać "służby ratownicze".	Zwiększenie bezpieczeństwa w transporcie publicznym jest możliwe tylko dzięki wdrożeniu działań kompleksowych polegających zarówno na inwestycji infrastrukturalnych w zakresie rozbudowy sieci dróg i przebudowy odcinków niebezpiecznych, realizacji przedsięwzięć edukacyjno-promocyjnych, rozwiązań egzekwujących przestrzeganie przepisów o ruchu drogowym oraz inwestycji w rozwój potencjału interwencyjnego służb publicznych niezbędnego do skutecznego i efektywnego udzielania pomocy oraz usuwania zagrożeń w przypadku zdarzeń w transporcie drogowym.	**Uwaga nieuwzględniona** Tego rodzaju infrastruktura będzie mogła być współfinansowana w ramach polityki spójności
216.	Polska 2050	woj. mazowieckie	Komponent E	202-204	Treść uwagi: 1. Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1. CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkanców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule “Wdrażanie” proponujemy odebrać odpowiedzialność in- stytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Fun- duszowi Ochrony Srodowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. 1.2. Ten sam cel na str. 203 zakłada również “wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu w miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys., gdzie wystę- puje przekroczenie szkodliwych substancji, oraz rozszerzenie możliwosci ich wprowa- dzenia na wszystkie obszary miejskie niezależnie od liczby mieszkanców”. Strefy czy- stego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: “wprowadzenie obowiazkowych stref czy- stego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys.”.	Uzasadnienie uwagi: Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględ- nienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzial- ność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowa- nie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawu- ją politycy sprzyjający rządowi centralnemu.	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.
217.	Związek Pracodawców FORUM OKRĘTOWE	woj. pomorskie	Komponent E	202	Dotyczy punktu E1. Zwiększenie udziału zeroemisyjnego transportu oraz przeciwdziałanie i zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko Zwracamy się z uprzejmą prośbą o ujęcie przemysłu okrętowego w sposób sektorowy i wyodrębnienie go - podobnie jak wyodrębniono osobno transport kolejowy i	Uzasadnienie zasadności ujęcia przemysłu okrętowego w sposób sektorowy znajduje się w: • zgłoszonej przez Związek Pracodawców FORUM OKRĘTOWE fiszce pod nazwą: Next generation fleet. • w przesłanym do Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej	**Uwaga nieuwzględniona** Nie dotyczy komponentu E.

					autobusowy. Potraktowanie – tak jak to jest w proponowanej wersji KPO - tej kluczowej z punku widzenia kraju branży w sposób horyzontalny, niesie za sobą ryzyko jej marginalizacji i utraty możliwości ogromnych przyszłych dochodów dla budżetu. Projekty okrętowe opisane w Uzasadnieniu wygenerują duży i stabilny popyt na innowacje w gospodarce, w tym w organizacjach badawczych i MŚP kooperujących z dużymi stoczniami.	Programie Odbudowy Przemysłu Stoczniowego w Polsce dnia 26.11.202, Nr Ref. L.dz.249/11/2020, potwierdzony otrzymanie i skierowanie do dalszego procedowania w Ministerstwie pismem z dnia 31.12.2020 znak sprawy: DSR-Xabc.600.17.2020, identyfikator koszulki: 1624016 Transport wodny – w porównaniu do transportu kołowego – rzeczywiście nie jest dużym emitentem CO2. Ale w przeciwieństwie do innych dziedzin, to właśnie polski przemysł okrętowy jest europejskim liderem w zastosowaniu napędów nisko- i zero-emisyjnych. Nachodząca rewolucja technologiczna w postaci szerokiego zastosowania napędów wodorowych wymaga wsparcia inwestycyjnego. Horyzontalne podejście do tej branży z ogromnym potencjałem rozwojowym, niesie za sobą ryzyko utraty ogromnych dochodów przez Polskę. Przemysł okrętowy w Polsce, jako jedna z nielicznych branż jest europejskim liderem w budowie i modernizacji nisko-i zero-emisyjnych jednostek pływających. Polska ma w tej chwili bardzo silną pozycję w projektowaniu i budowie takich jednostek - idealną pozycję wyjściową do uczynienia kolejnego kroku i wejścia w technologie wodorowe. Ujęcie tej branży w sposób sektorowy i przeznaczenie dedykowanych środków uczyniłby ją europejskim i światowym liderem w tym obszarze, umożliwił rozwój i budowę możliwości produkcyjnych do ekspansji na cały świat. W tym wypadku całkowity know-how i związana z tym wartość dodana generowana byłaby w Polsce. Budowa jednostek z napędem wodorowym może stać się flagową polską specjalnością. Niestety, wiedza o istniejącym potencjale i możliwościach projektowych i produkcyjnych nie może przebić się do szerszego ogółu, w tym do decydentów. By rozwinąć swoją ekspansję potrzebuje dedykowanych środków finansowych na swój rozwój.	
218.	Polska 2050	woj. wielkopolskie	Komponent E	202-204	Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1. CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkanców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględnienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzialność za realizację reform	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność

					(elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule "Wdrażanie" proponujemy odebrać odpowiedzialność instytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Funduszowi Ochrony Srodowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. 1.2. Ten sam cel na str. 203 zakłada również "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu w miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys., gdzie występuje przekroczenie szkodliwych substancji, oraz rozszerzenie możliwosci ich wprowadzenia na wszystkie obszary miejskie niezależnie od liczby mieszkanców". Strefy czystego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys."	wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowanie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawują politycy sprzyjający rządowi centralnemu. W szczególności zwracamy uwagę na potrzebę:	została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.
219.	Polska 2050	woj. wielkopolskie	Komponent E	202-204	1. Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1. CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkańców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule "Wdrażanie" proponujemy odebrać odpowiedzialność instytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Funduszowi Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. 1.2. Ten sam cel na str. 203 zakłada również "wprowadzenie obowiazkowych 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". Strefy czystego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu:	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględnienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzialność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowanie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawują politycy sprzyjający rządowi centralnemu.	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.

					"wprowadzenie obowiązkowych stref czystego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkańców powyżej 100 tys.".		
220.	Polska2050	woj. mazowieckie	Komponent E	202-204	1. Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: - 1.1. CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkańców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko-emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule "Wdrażanie" proponujemy odebrać odpowiedzialność instytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Funduszowi Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. - 1.2. Ten sam cel na str. 203 zakłada również "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". Strefy czystego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: "wprowadzenie obowiązkowych stref czystego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkańców powyżej 100 tys.".	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględnienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzialność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowa-nie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawują politycy sprzyjający rządowi centralnemu.	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.
221.	Polska 2050	woj. wielkopolskie	Komponent E	202, 203, 204	Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1. CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkanców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów.W związku z tym, w podtytule "Wdrażanie" proponujemy odebrać odpowiedzialność instytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Funduszowi Ochrony Srodowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. 1.2. Ten sam cel na str. 203 zakłada również "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu w miastach o	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględnienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzialność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowanie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawują politycy sprzyjający rządowi centralnemu.	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.

					liczbie mieszkanców powyżej 100 tys., gdzie występuje przekroczenie szkodliwych substancji, oraz rozszerzenie możliwosci ich wprowadzenia na wszystkie obszary miejskie niezależnie od liczby mieszkanców". Strefy czystego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkańców powyżej 100 tys."		
222.	Polska2050	woj. kujawsko-pomorskie	Komponent E	202-204	Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1. CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkanców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule "Wdrażanie" proponujemy odebrać odpowiedzialność instytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Funduszowi Ochrony Srodowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. 1.2. Ten sam cel na str. 203 zakłada również "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu w miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys., gdzie występuje przekroczenie szkodliwych substancji, oraz rozszerzenie możliwosci ich wprowadzenia na wszystkie obszary miejskie niezależnie od liczby mieszkanców". Strefy czystego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys.	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględnienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzialność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowanie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawują politycy sprzyjający rządowi centralnemu.	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.
223.	Polska2050	woj. dolnośląskie	Komponent E	202-204	Treść uwagi: 1. Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1. CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkanców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule "Wdrażanie" proponujemy odebrać odpowiedzialność instytucjom centralnym, tj.	Uzasadnienie uwagi: Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględnienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzialność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowanie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w

					Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Funduszowi Ochrony Srodowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. 1.2. Ten sam cel na str. 203 zakłada również "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu w miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys., gdzie występuje przekroczenie szkodliwych substancji, oraz rozszerzenie możliwosci ich wprowadzenia na wszystkie obszary miejskie niezależnie od liczby mieszkanców". Strefy czystego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys.".	politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawują politycy sprzyjający rządowi centralnemu. W szczególności zwracamy uwagę na potrzebę:	zakresie ograniczania emisji w transporcie.
224.	Polska 2050	woj. dolnośląskie	Komponent E	202-204	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględnienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzialność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowanie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawują politycy sprzyjający rządowi centralnemu. W szczególności zwracamy uwagę na potrzebę:	1. Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1. CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkanców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule "Wdrażanie" proponujemy odebrać odpowiedzialność instytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Funduszowi Ochrony Srodowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. 1.2. Ten sam cel na str. 203 zakłada również "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu w miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys., gdzie występuje przekroczenie szkodliwych substancji, oraz rozszerzenie możliwosci ich wprowadzenia na wszystkie obszary miejskie niezależnie od liczby mieszkanców". Strefy czystego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.

						uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: “wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys.”.	
225.	Polska 2050	woj. małopolskie	Komponent E	202-204	Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1. CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkańców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule “Wdrażanie” proponujemy odebrać odpowiedzialność instytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Funduszowi Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys.mieszkańców. 2. Ten sam cel na str. 203 zakłada również “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”. Strefy czystego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: “wprowadzenie obowiązkowych stref czystego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkańców powyżej 100 tys.”.	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględnienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzialność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowa-nie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawują politycy sprzyjający rządowi centralnemu. W szczególności zwracamy uwagę na potrzebę wymienionych zmian.	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.
226.	Polska 2050	woj. wielkopolskie	Komponent E	202-204	1. Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1. CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkanców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule “Wdrażanie” proponujemy odebrać odpowiedzialność instytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Funduszowi Ochrony Srodowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględnienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzialność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowanie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawują politycy sprzyjający rządowi centralnemu. W	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.

					terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. 1.2. Ten sam cel na str. 203 zakłada również “wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu w miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys., gdzie występuje przekroczenie szkodliwych substancji, oraz rozszerzenie możliwosci ich wprowadzenia na wszystkie obszary miejskie niezależnie od liczby mieszkanców”. Strefy czystego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: “wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys.”		
227.	Polska 2050	woj. podlaskie	Komponent E	202-204	Treść uwagi:1.Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem:1.1.CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miastpowyżej 100 tys. mieszkanców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyłytylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta woczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów.Wzwiązku z tym, w podtytule “Wdrażanie” proponujemy odebrać odpowiedzialność in-stytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Fun-duszowi Ochrony Srodowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożeniereformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządуterytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys.mieszkańców.1.2.Ten sam cel na str. 203 zakłada również “wprowadzenie obowiazkowych strefczystego transportu w miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys., gdzie wystę-puje przekroczenie szkodliwych substancji, oraz rozszerzenie możliwosci ich wprowa-dzenia na wszystkie obszary miejskie niezależnie od liczby mieszkanców”. Strefy czy-stego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, żenormy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawićpowyższy cytat w następującym brzmieniu: “wprowadzenie obowiazkowych stref czy-stego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys.”.	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględ-nienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzial-ność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowa-nie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywaniaśrodków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawu-ją politycy sprzyjający rządowi centralnemu.	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.
228.	POLSKA 2050	woj. śląskie	Komponent E	202-204	1. Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1. CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkanców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych	: Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględnienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzialność za realizację reform	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność

					(elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule “Wdrażanie” proponujemy odebrać odpowiedzialność instytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Funduszowi Ochrony Srodowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. 1.2. Ten sam cel na str. 203 zakłada również “wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu w miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys., gdzie występuje przekroczenie szkodliwych substancji, oraz rozszerzenie możliwosci ich wprowadzenia na wszystkie obszary miejskie niezależnie od liczby mieszkanców”. Strefy czystego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: “wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys.”.	wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowanie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawują politycy sprzyjający rządowi centralnemu. W szczególności zwracamy uwagę na potrzebę:	została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.
229.	Polska 2050	woj. kujawsko-pomorskie	Komponent E	2020-204	W podtytule "Wdrażanie" proponujemy odebrać odpowiedzialność instytucjom centralnym tj. Ministerstwom... a przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców oraz (1.2.)-wprowadzić obowiązkowe strefy transportu ...powyżej 100 tys....oraz rozszerzyć ich wprowadzenie na obszary miejskie niezależnie od liczby mieszkańców	Żądamy całościowej rewizji KPO pod kątem uwzględnienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalne jest, aby odpowiedzialność za realizację reform spadała na samorządy, a ich finasowanie leżało w gestii urzędów centralnych. To rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym tj. przysyłania środków do miejsc rządzonych przez polityków sprzyjających rządowi centralnemu.	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.
230.	Polska2050	woj. małopolskie	Komponent E	202-204	1.Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem:1.1.CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkańców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów.W związku z tym, w podtytule “Wdrażanie” proponujemy odebrać odpowiedzialność instytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Funduszowi Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględnienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzialność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowa-nie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawują politycy sprzyjający rządowi centralnemu. W szczególności zwracamy uwagę na potrzeby opisane powyżej.	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.

					terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys.mieszkańców.1.2.Ten sam cel na str. 203 zakłada również "wprowadzenie obowiazkowych strefczystego 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". Strefy czystego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: "wprowadzenie obowiązkowych stref czystego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkańców powyżej 100 tys.".		
231.	Polska 2050	woj. zachodniopomorskie	Komponent E	202-204	CEL E1.1 Propozycja ustawowego przymuszenia samorządów miast powyżej 100 tys. mieszkanców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych) oznacza obciążenie ich kosztami zakupów, bez zapewnienia finansowania. W związku z tym, w podtytule "Wdrażanie" odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie, należy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców w miejsce proponowanego Ministerstwa.	KPO nie docenia roli i znaczenia samorzadów w rozwoju państwa. Samorządy muszą być w sposób istotny uwzględnione w zarządzaniu środkami finansowymi. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzialność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze samorządowe, a ich finansowanie pozostaje w gestii urzędów centralnych. To propozycje dysfunkcjonalne, sprzeczne z zasadami nowoczesnego zarzadzania w administracji publicznej.	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.
232.	Polska 2050	woj. pomorskie	Komponent E	202-204	1. Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1. CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkańców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule "Wdrażanie" proponujemy odebrać odpowiedzialność instytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Funduszowi Ochrony Srodowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. 1.2. Ten sam cel na str. 203 zakłada również "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". Strefy czystego transportu poprawią jakość powietrza w każdym	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględnienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzialność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowanie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawują politycy sprzyjający rządowi centralnemu.	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.

					mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: "wprowadzenie obowiązkowych stref czystego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkańców powyżej 100 tys.".		
233.	Polska 2050	woj. zachodniopomorskie	Komponent E	202-204	1. Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1. CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkanców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule "Wdrażanie" proponujemy odebrać odpowiedzialność instytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Funduszowi Ochrony Srodowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. 1.2. Ten sam cel na str. 203 zakłada również "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu w miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys., gdzie występuje przekroczenie szkodliwych substancji, oraz rozszerzenie możliwosci ich wprowadzenia na wszystkie obszary miejskie niezależnie od liczby mieszkanców". Strefy czystego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys.".	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględnienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzialność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowanie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawują politycy sprzyjający rządowi centralnemu.	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.
234.	Polska 2050	woj. śląskie	Komponent E	202-204	Wnoszę o rewizję celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1.CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkańców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule "Wdrażanie" proponujemy odebrać odpowiedzialność instytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Funduszowi Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględnienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzialność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowa-nie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawują politycy sprzyjający rządowi centralnemu.	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.

					wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. 1.2.Ten sam cel na str. 203 zakłada również "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". Strefy czystego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: "wprowadzenie obowiązkowych stref czystego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkańców powyżej 100 tys.".		
235.	Polska 2050	woj. śląskie	Komponent E	202-204	Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1. CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkanców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule "Wdrażanie" proponujemy odebrać odpowiedzialność in- stytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Fun- duszowi Ochrony Srodowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. 2. Ten sam cel na str. 203 zakłada również "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu w miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys., gdzie wystę- puje przekroczenie szkodliwych substancji, oraz rozszerzenie możliwosci ich wprowa- dzenia na wszystkie obszary miejskie niezależnie od liczby mieszkanców". Strefy czy- stego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: "wprowadzenie obowiazkowych stref czy- stego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys.".	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględ- nienia samorządów w zarządzaniu środkami.	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.
236.	Osoba prywatna	woj. warmińsko-mazurskie	Komponent E		uwaga nr.2 - uzupełnienie mojej uwagi wcześniejszej : należy ZAPEWNIĆ OBYWATELOM REGIONALNY POZAMIEJSKI PUBLICZNY TRANSPORT ZBIOROWY na co najmniej elementarnym poziomie, tj : SYSTEM NALEŻY ZBUDOWAĆ OD ZERA : 1) - obowiązkowe minimalne standardy obsługi osób pozamiejskim publicznym, transportem zbiorowym w Polsce powinny być określone	3) - aby system był w max. stopniu samofinansujący się to każdy operator musi działać na dużym obszarze komunikacyjnym, najlepiej obejmującym całe obecne województwo (byłoby 17 obszarów) lub co najmniej obszar jednego starego woj. (byłoby 49 obszarów kom.) 4) - praktycznie	**Wyjasnienie** W ramach Komponentu E będziemożliwe wspracie tabporu autobusowoego do połączeń pozamiejskich. Przewidywana jest także refoma w zakresie przepisów

					ustawowo, np. musi być co najmniej, połączenie każdego sołectwa z miastem powiatowym przez 3 dni w tygodniu, po 2 kursy w ciągu jednego dnia, a maź. odległość do przystanku to ok. 2 km. 2) - system musi być zarządzany z poziomu województwa (lepiej wojewoda lub gorzej Marszałek) Obecnie, aby normalnie funkcjonować każda polska rodzina musi mieć co najmniej jedno auto, ale często 2 lub nawet 3 samochody, więc raczej nie prędko zniknęłyby z naszych dróg trujące smogiem i hałasem pojazdy, nasze państwo jeszcze jest za biedne aby im zapewnić elektryczne auta - dlatego wzorem innych państw (patrz punkt (6) rozp. (WE) 1370/2007, należałoby skorzystać z propozycji UE i zastosować przepisy o konkurencji ograniczonej w tym zakresie, gdzie zgodnie z art. 1 ust. 1 zdanie 2 rozporządzenia (UE) nr 1370/2007 PRAWO WYŁĄCZNE MOŻE BYĆ PRZYZNAWANE W ZAMIAN ZA REALIZACJĘ ZOBOWIĄZAŃ JAKO ALTERNATYWA DLA PRZYZNAWANIA PRZEWOŹNIKOM REKOMPENSAT FINANSOWYCH. Rozporządzenie pozostawiło w tym zakresie swobodę regulacji państwom członkowskim. NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI : KIN.410.007.00.2015 Nr.ewid. 26/2016/P/15/035/KIN za lata 2013-2015 , czytamy NIK wnioskuje do Prezesa Rady Ministrów o podjecie działań w celu wprowadzenia zmian w art. 20. Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, w wyniku, których organizator zostałby uprawniony do przyznawania prawa wyłącznego o jakim mowa w w rozp. (WE) nr 1370/2007, w zamian za realizację zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej. Należy tez wziąć pod uwagę, że obecnym busiarzom nie stanie się żadna krzywda, mogliby skonsolidować swoje siły i wystartować w przetargu na prawo wyłączne na wybranym przez siebie obszarze komunikacyjnym, ale też zmienić specjalizację, np. na przyszłościowe przewozy kurierskie towarów, taxi , itd.	prawie całe pieniądze z tego rynku na danym obszarze muszą trafiać do jednego operatora, który wygrałby przetarg na "prawo wyłączne" na danym obszarze komunikacyjnym, [byłyby to pieniądze z subwencji oświatowej na dowóz uczniów, dopłaty do biletów ulgowych, opłaty za przejazd] 5) - należy zlikwidować gimbusy szkolne, aby nie dublować przewozów, a co dziś istnieje. 6) - w zamian za prawo wyłączne, operator musiałby , realizować co najmniej ustawowo określone, obowiązkowe minimalne standardy dostępu osób do pozamiejskiego transportu publicznego, a ponadto musi mieć prawo do wykonywania (bez konkurencji ze strony innych przewoźników) wszelkich innych kursów, które sam uznałby za opłacalne, czyli praktycznie tych wszystkich, które aktualnie realizują tzw. busiarze kursujący na zasadach potwierdzenia zgłoszenia przewozu od Marszałka. 7) - zgłaszający się do przetargu kandydaci na operatora na danym obszarze, konkurowaliby wysokością przeciętnej ceny biletów zł/km , na danym całym obszarze , natomiast mogliby swobodnie różnicować ceny biletów na poszczególnych trasach, jak jest obecnie. 8) - w tym celu należy, należy znowelizować ustawę o ptz (projekt UD 126) , m.in usunąć zakaz przyznawania prawa wyłącznego o jakim mowa w rozp. (WE) 1370/2007 parlamentu E i Rady , więc art 20 ustawy o ptz i znowelizować ustawę o FRPA. czy system pozamiejskiej publicznej regionalnej drogowej komunikacji zbiorowej Polsce działa wg. idei : ZYSKI DLA BIZNESU NA SZKODĘ NARODU POLSKIEGO ?	dotyczących transportu publicznego.
237.	Polska 2050	woj. śląskie	Komponent E	202-204	1.Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem:1.1.CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkańców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule “Wdrażanie” proponujemy odebrać odpowiedzialność instytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Funduszowi Ochrony	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględnienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzialność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowanie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w

					Środowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys.mieszkańców.1.2.Ten sam cel na str. 203 zakłada również "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". Strefy czystego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: "wprowadzenie obowiązkowych stref czystego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkańców powyżej 100 tys.".	sprawują politycy sprzyjający rządowi centralnemu.	transporcie.
238.	Polska 2050	woj. dolnośląskie	Komponent E	202-204	1. Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1. CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkańców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule "Wdrażanie" proponujemy odebrać odpowiedzialność instytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Funduszowi Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. 1.2. Ten sam cel na str. 203 zakłada również "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". Strefy czystego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: "wprowadzenie obowiązkowych stref czystego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkańców powyżej 100 tys.".	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględnienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzialność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowanie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawują politycy sprzyjający rządowi centralnemu.	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.
239.	Polska 2050	woj. śląskie	Komponent E	202-204	1. Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1. CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys.	Żądam całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględnienia samorządów w zarządzaniu środkami.	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie,

					mieszkanców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule "Wdrażanie" proponujemy odebrać odpowiedzialność instytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Funduszowi Ochrony Srodowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. 1.2. Ten sam cel na str. 203 zakłada również "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu w miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys., gdzie występuje przekroczenie szkodliwych substancji, oraz rozszerzenie możliwosci ich wprowadzenia na wszystkie obszary miejskie niezależnie od liczby mieszkanców". Strefy czystego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys.".	Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzialność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowanie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawują politycy sprzyjający rządowi centralnemu. W szczególności zwracamy uwagę na potrzebę:	realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.
240.	Polska 2050	woj. opolskie	Komponent E	202-204	1.Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem:1.1.CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miastpowyżej 100 tys. mieszkanców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyłytylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja tawoczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów.Wzwiązku z tym, w podtytule "Wdrażanie" proponujemy odebrać odpowiedzialność in-stytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Fun-duszowi Ochrony Srodowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożeniereformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządуterytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys.mieszkańców.1.2.Ten sam cel na str. 203 zakłada również "wprowadzenie obowiazkowych strefczystego transportu w miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys., gdzie wystę-puje przekroczenie szkodliwych substancji, oraz rozszerzenie możliwosci ich wprowa-dzenia na wszystkie obszary miejskie niezależnie od liczby mieszkanców". Strefy czy-stego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to,	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem usunięciaz niego wydatków na tworzenie nowych instytucji centralnych. Dość centralizacji i rozbudowywaniacentralnej biurokracji. Czytając KPO, nie ulega wątpliwości, że celem autorów jest większa centrali-zację różnych dziedzin gospodarki. Uważamy, że inwestycje z KPO powinny być w jak największymstopniu rozproszone, a tworzenie nowych centralnych instytucji podległych ministerstwom ogranicz-one do minimum. W szczególności zwracamy uwagę na potrzebę:Treść uwagi:1.Priorytetowa jest zmiana celu działania określonego w rozdziale A 2.1.3. KPO proponuje"Utworzenie modelowego centrum wspierania przemysłów kreatywnych, ze szczególnymuwzględnieniem designu i architektury, współpracującego z innymi sektorami, w celu wpro-wadzania do gospodarki innowacyjnych rozwiązań.".Proponujemy zamianę treści tego frag-mentu na "Utworzenie wojewódzkich ośrodków wspierania przemysłów	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.

					żenormy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawićpowyższy cytat w następującym brzmieniu: “wprowadzenie obowiazkowych stref czy-stego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys.”.	kreatywnych, zeszczególnym uwzględnieniem designu i architektury, współpracującego z innymi sektorami,w celu wprowadzania do gospodarki innowacyjnych rozwiązań.”. Zgadzamy się, że sektorkultury potrzebuje wsparcia, jednak to wsparcie nie może być scentralizowane. Bodźce dorozwoju życia kulturalnego powinny otrzymać ośrodki w jak największej liczbie miast. Środkina te przedsięwzięcia powinny trafić bezpośrednio do samorządów, a nie do MinisterstwaKultury i Dziedzictwa Narodowego, jak zaproponowano w KPO	
241.	Polska 2050	woj. małopolskie	Komponent E	202-204	1. Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1. CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkanców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule “Wdrażanie” proponujemy odebrać odpowiedzialność in- stytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Fun- duszowi Ochrony Srodowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. 1.2. Ten sam cel na str. 203 zakłada również “wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu w miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys., gdzie wystę- puje przekroczenie szkodliwych substancji, oraz rozszerzenie możliwosci ich wprowa- dzenia na wszystkie obszary miejskie niezależnie od liczby mieszkanców”. Strefy czy- stego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: “wprowadzenie obowiazkowych stref czy- stego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys.”.	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględnienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzialność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowa- nie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawu- ją politycy sprzyjający rządowi centralnemu. W szczególności zwracamy uwagę na potrzebę:	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.
242.	Sołectwo wsi Ose	woj. dolnośląskie	Komponent E	212-213	W ramach poprawy bezpieczeństwa transportu należy ująć w ramach projektu budowę ciągu pieszo - rowerowego dla poprawy bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego. Przez miejscowość Ose przebiega DK nr 25 która nie chroni pieszych, co powoduje, iż w miejscowości Ose występuje dużo wypadków w tym wypadki śmiertelne w których uczestniczyli niechronieni uczestnicy ruchu drogowego.	E.2.2.1 - ujęcie w ramach Bezpieczeństwa Transportu projektu dot. budowy ciągu pieszo - rowerowego dla poprawy bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego. Przez miejscowość Ose przebiega DK nr 25 która nie chroni pieszych, co powoduje, iż w miejscowości Ose występuje dużo wypadków w tym wypadki	**Wyjaśnienie** Wybór konkretnych projektów do wsparcia będzie na póxniejszym etapie. Tego rodzaju infrastruktura będzie mogła być również współfinansowana w ramach polityki spójności

						śmiertelne w których uczestniczyli niechronieni uczestnicy ruchu drogowego.	
243.	Polska 2050	woj. lubelskie	Komponent E	202-204	1. Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1. CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkanców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule "Wdrażanie" proponujemy odebrać odpowiedzialność instytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Funduszowi Ochrony Srodowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. 1.2. Ten sam cel na str. 203 zakłada również "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu w miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys., gdzie występuje przekroczenie szkodliwych substancji, oraz rozszerzenie możliwosci ich wprowadzenia na wszystkie obszary miejskie niezależnie od liczby mieszkanców". Strefy czystego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys.".	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględnienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzialność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowanie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawują politycy sprzyjający rządowi centralnemu. W szczególności zwracamy uwagę na potrzebę:	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.
244.	Polska 2050	woj. małopolskie	Komponent E	202-204	1. Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem:1.1.CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkańców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów.Wzwiązku z tym, w podtytule "Wdrażanie" proponujemy odebrać odpowiedzialność instytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Funduszowi Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. 1.2. Ten sam cel na str. 203 zakłada również "wprowadzenie obowiązkowych stref czystego transportu	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględnienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzialność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowanie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawują politycy sprzyjający rządowi centralnemu. W szczególności zwracamy uwagę na potrzebę:	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.

					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". Strefy czystego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: "wprowadzenie obowiązkowych stref czystego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkańców powyżej 100 tys.".		
245.	Polska 2050	woj. małopolskie	Komponent E	202-204	Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1. CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miastpowyżej 100 tys. mieszkanców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyłytylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta woczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów.Wzwiązku z tym, w podtytule "Wdrażanie" proponujemy odebrać odpowiedzialność in-stytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Fun-duszowi Ochrony Srodowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożeniereformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządуterytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys.mieszkańców. 1.2. Ten sam cel na str. 203 zakłada również "wprowadzenie obowiazkowych strefczystego transportu w miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys., gdzie wystę-puje przekroczenie szkodliwych substancji, oraz rozszerzenie możliwosci ich wprowa-dzenia na wszystkie obszary miejskie niezależnie od liczby mieszkanców". Strefy czy-stego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, żenormy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawićpowyższy cytat w następującym brzmieniu: "wprowadzenie obowiazkowych stref czy-stego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys.".	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględ-nienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzial-ność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowa-nie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywaniaśrodków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawu-ją politycy sprzyjający rządowi centralnemu. W szczególności zwracamy uwagę na potrzebę:	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.
246.	Polska2050	woj. zachodniopomorskie	Komponent E	202-204	Analizując projekt Krajowego Planu Odbudowy można dostrzec pomijanie dużych miast w planowanych inwestycjach finansowanych z Funduszu Odbudowy. Takie działanie prowadzi do dyskryminacji mieszkańców tych miast względem osób zamieszkujących mniejsze ośrodki. Zauważamy, że duże miasta to te miejsca, w których z reguły poparcie dla partii rządzącej jest mniejsze niż w reszcie kraju. Taka sytuacja jest niedopuszczalna. Proponujemy całościową rewizję Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględnienia dużych ośrodków	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględnienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzialność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowanie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w

					miejskich w planowanych inwestycjach. W szczególności zwracamy uwagę na potrzebę: 1.2. Ten sam cel na str. 203 zakłada również "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu w miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys., gdzie występuje przekroczenie szkodliwych substancji, oraz rozszerzenie możliwosci ich wprowadzenia na wszystkie obszary miejskie niezależnie od liczby mieszkanców". Strefy czystego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys.".	środków tym samorządom, w których władzę sprawują politycy sprzyjający rządowi centralnemu. W szczególności zwracamy uwagę na potrzebę:	zakresie ograniczania emisji w transporcie.
247.	Polska 2050	woj. małopolskie	Komponent E	202-204	1. Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1. CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkanców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule "Wdrażanie" proponujemy odebrać odpowiedzialność instytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Funduszowi Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. 1.2. Ten sam cel na str. 203 zakłada również "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". Strefy czystego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: "wprowadzenie obowiązkowych stref czystego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkańców powyżej 100 tys.".	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględnienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzialność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowanie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawują politycy sprzyjający rządowi centralnemu. W szczególności zwracamy uwagę na potrzebę:	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.
248.	Stowarzyszenie Rowerowa Gdynia	woj. pomorskie	Komponent E	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.	jednostki samorządu terytorialnego jako odbiorcy wsparcia	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania

					poprzez wsparcie działań zwiększających dostępność pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi, rozbudowę infrastruktury ładowania, wymianę autobusów na zero- i nisko- emisyjne oraz umożliwienie wprowadzania stref zeroemisyjnych w miastach. Jednocześnie polskie miasta nie posiadają spójnych systemów tras rowerowych, co nie pozwala na pełny rozwój potencjału z zakresie transportu rowerowego będącego w pełni zero-emisyjnym środkiem transportu. Miasta liderujące pod względem udziału ruchu rowerowego w podróżach osiągają poziom ok. 7%, w czasie, gdy potencjał (pod w warunkiem powstania w miastach funkcjonalnego systemu tras) można szacować na poziom ok. 15-20% (na podstawie zbliżonych uwarunkowaniami miasto wschodnio niemieckich). Skokowy wzrost zainteresowania transportem rowerowym w sytuacji pandemii udowodnił odporność tego środka transportu na kolejne fale pandemii. Wyzwaniem w tym zakresie jest zwiększenie udziału rowerów w transporcie. Warto również zwrócić uwagę na gwałtowny wzrost rynku handlu internetowego oraz konsolidację silnego rynku logistycznego, która wytwarza rosnącą presję na ruch w miastach – w metropoliach udział ruchu dostawczego w ruchu kołowym stale wzrasta. Zgodnie z zaleceniami europejskimi należy poszukiwać alternatywnych sposobów na zaspokajanie potrzeb logistycznych w miastach, w tym poprzez promocję i ułatwienie korzystania z lekkich pojazdów elektrycznych oraz wspomaganych elektrycznie rowerów towarowych, tak przez małe jak i duże firmy lub instytucje w logistyce tzw. ostatniej mili. Cel (Objective): Zwiększenie udziału rowerów w transporcie. Cel zostanie osiągnięty poprzez zwiększenie długości i spójności sieci dróg rowerowych w taki sposób, aby podróż rowerem była uznawana za bezpieczną, wygodną i efektywną. Przewiduje się, że w perspektywie do 2026 r. wzrośnie liczba długość i spójność systemy dróg rowerowych w miastach i na obszarach funkcjonalnych. Jednocześnie zakłada się wsparcie zakupu rowerów towarowych dla odbiorców indywidualnych i przedsiębiorców celem realizacji dostaw na tzw. ostatniej mili transportem zeroemisyjnym. Wprowadzenie powyższych rozwiązań skutkować będzie znaczną redukcją rocznej emisji CO2. Charakterystyka (Nature, type, size of investment): Realizowane będą związane z rozbudową infrastruktury rowerowej, tj. samodzielnych dróg rowerowych, dróg rowerowych towarzyszących inwestycjom drogowym, parkingów rowerowych, ciągów pieszo-rowerowych. Planuje się budowę dróg rowerowych, które umożliwią mieszkańcom przemieszczanie się rowerem w sposób		miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

					wygodny, bezpieczny i efektywny. Rozbudowie sieci dróg rowerowych będzie towarzyszyć budowa infrastruktury integrującej rower z innymi środkami transportu (kolej, miejski i regionalny transport zbiorowy) w postaci parkingów lub boxów rowerowych w punktach węzłowych. Powstała synergia umożliwi z inwestycjami rozwijającymi transport publiczny pozwoli na stworzenie zeroemisyjnej i bezpiecznej w kontekście pandemii alternatywy dla samochodów indywidualnych. Efektem działań będzie upowszechnienie roweru jako środka transportu, co pozwoli na poprawę jakości powietrza w szczególności w miastach i ich obszarach funkcjonalnych, a zatem miejscach szczególnie narażonych na występowanie tzw. smogu fotochemicznego pochodzącego ze spalania paliw i pylenia części eksploatacyjnych. Wdrażanie (Implementation): Wsparcie kompleksowych projektów inwestycyjnych w wybranych w drodze konkursu miastach oraz miejskich obszarach funkcjonalnych. Instytucją organizującą konkurs oraz zapewniającą nadzór nad finansowaniem inwestycji będzie Centrum Unijnych Projektów Transportowych. Jednocześnie zakłada się wsparcie zakupu rowerów towarowych dla odbiorców indywidualnych i przedsiębiorców celem realizacji dostaw na tzw. ostatniej mili transportem zeroemisyjnym. Populacja docelowa (Target population): administracja publiczna jako ośrodek tworzący i wdrażający projekt przedsiębiorcy jako wykonawcy projektów inwestycyjnych		
249.	Stowarzyszenie Rowerowa Gdynia	woj. pomorskie	Komponent E	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 to będzie ograniczeniem poruszania się w ww. strefach pojazdów wysokoemisyjnych. Do stref wjazd będą miały jedynie pojazdy osobowe elektryczne, wodorowe oraz napędzane gazem ziemnym oraz rowery. Dodanie w sekcji „Charakterystyka (Nature, type, size of reform):" punktu: Nowelizacja ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych w celu objęcia jej zapisami także samodzielnych inwestycji w ciągi pieszo-rowerowe. W wielu przypadkach zachodzi potrzeba budowy samodzielnej inwestycji w postaci drogi rowerowej, ciągu pieszo-rowerowego, chodnika lub utworzenia pieszego szlaku turystycznego i inwestycje te	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	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

					napotykają na przeszkody związane np. z nieuregulowanym stanem własnościowym. Sprzeciw nawet jednego właściciela działki często doprowadza do wieloletniego paraliżu ważnej inwestycji rowerowej lub pieszej.	kluczową kwestią jest zapewnienie spójności powstającej sieci tras pieszo-rowerowych. O ile posiadacze rowerów górskich są w stanie przejechać również po nawierzchni szutrowej czy dzikiej ścieżce śródpolnej, to już np. dla rolkarzy czy użytkowników rowerów szosowych każda nawet najmniejsza przerwa w spójności tras oznacza brak możliwości kontynuacji podróży. W wielu przypadkach takie przerwy niweczą wysiłek włożony w powstanie całego systemu, gdyż może być on w pełni funkcjonalny dopiero wtedy, gdy będzie on spójny dokładnie na tej samej zasadzie, na jakiej funkcjonuje infrastruktura drogowa. Na podobny problem zwracają uwagę samorządy, chcące rozwiązać problem braku chodników na obrzeżach miast i na terenach wiejskich. Często ich budowa wzdłuż ruchliwej drogi jest niemożliwa lub utrudniona ze względu na konieczność wykupu niewielkiego paska gruntu wzdłuż drogi. Według pojawiającej się często interpretacji nie da się skorzystać ze specustawy drogowej w przypadku, gdy celem jest jedynie budowa chodnika odseparowanego pasem zieleni od jezdni, bez przebudowy samej jezdni i wykonania odwodnienia. Tymczasem uzależnianie budowy chodnika od wielokrotnie droższej przebudowy jezdni przeczy celowi, jakiego oczekują mieszkańcy narażeni na chodzenie do pracy, szkoły lub sklepu poboczem ruchliwej drogi. O ile koszt samego chodnika w wielu przypadkach jest do udźwignięcia przez lokalne samorządy, to realizacja takiej inwestycji w pakiecie z przebudową drogi często oznacza, że mieszkańcy latami nie mogą doczekać się zapewnienia im podstawowych potrzeb w zakresie bezpiecznego przemieszczania się pieszo po swojej wsi lub osiedlu. W kontekście wyzwań, jakie przyniosła pandemia COVID-19 jest nie tylko zapewnienie niskoemisyjnego, ale także bezpiecznego z punktu widzenia zachowania dystansu społecznego transportu. Rower stanowi jedyny środek transportu, który jednocześnie umożliwia zachowanie dystansu społecznego i nie powoduje znacznego obciążenia środowiskowego. Zasadność tego rodzaju działań pokazują przykłady miast	

						zachodniej Europy, gdzie tworzenie dróg i pasów rowerowych było wskazywane wprost jako recepta na szerzenie się pandemii. Doprecyzowanie zapisu powyższego celu szczegółowego nie będzie wymagać korekty celu reformy komponentu E, stanowi jedynie jego dopełnienie i pozwala na holistyczne ujęcie zagadnienia obniżania emisji szkodliwych substancji w transporcie. Nie wymaga zmiany pozostałych zapisów, ponieważ postulowana zmiana w pełni się w te założenia wpisuje.	
250.	Stowarzyszenie Rowerowa Gdynia	woj. pomorskie	Komponent E	197-200	Dodanie części „Wyzwania" Polskie miasta nie posiadają spójnych systemów tras rowerowych, co nie pozwala na pełny rozwój potencjału z zakresie transportu rowerowego. Miasta liderujące pod względem udziału ruchu rowerowego w podróżach mają go na poziomie ok. 7%, w czasie, gdy potencjał (pod w warunkiem powstania w miastach funkcjonalnego systemu tras) można szacować na poziom ok. 15-20% (na podstawie zbliżonych uwarunkowaniami miasto wschodnio niemieckich). Jednocześnie, jak wskazuje Strategia Rozwoju Transportu do 2030 zdecydowana większość została zbudowana w miastach, wynosiła w 2017 r. ponad 12 tys. km (wzrost o blisko 75% w latach 2012-2017). Przekłada się to na gęstość ścieżek rowerowych wynoszącą 388,2 km na 10 tys. km2 w skali całego kraju. Systemy rowerów publicznych funkcjonowały w ok. 33 polskich miastach i gminach. Strategia wskazuje m.in. na problemy w dostępności ścieżek rowerowych przekładały się dotychczas na bardzo niewielki udział ruchu rowerowego, który wynosił ok. 1-6% podróży ogółem. Rośnie również liczba przewozów rowerów koleją jako łączonego środka transportu "Przesiadaj się i jedź". W 2017 r. bilet na przewóz roweru pociągiem PKP Intercity kupiło ok. 113 tys. osób. W pierwszym półroczu 2018 r., w stosunku do analogicznego okresu 2017 r., w pociągach PKP Intercity o 18% zwiększyła się liczba przewiezionych rowerów. Problem będącym przyczyną niewykorzystania potencjału np. komunikacji rowerowej jest problem z podziałem przestrzeni pomiędzy różne środki transportu, co powoduje stymulowanie indywidualnej komunikacji samochodowej, zaś zaniżanie ruchu rowerowego. Dzieje się tak, ponieważ mieszkańcy nie uznają dróg rowerowych za efektywne, bezpieczne i wygodne. W konsekwencji obciążenie środowiskowe poprzez wybór samochodu, jest sprzężona z racjonalną potrzebą zapewnienia bezpieczeństwa i komfortu przemieszczania, w szczególności w miastach, gdzie problem emisji z transportu i kwestie zachowania dystansu społecznego są	Polskie miasta nie posiadają spójnych systemów tras rowerowych, co nie pozwala na pełny rozwój potencjału z zakresie transportu rowerowego. Miasta liderujące pod względem udziału ruchu rowerowego w podróżach mają go na poziomie ok. 7%, w czasie, gdy potencjał (pod w warunkiem powstania w miastach funkcjonalnego systemu tras) można szacować na poziom ok. 15-20% (na podstawie zbliżonych uwarunkowaniami miasto wschodnio niemieckich). Jednocześnie, jak wskazuje Strategia Rozwoju Transportu do 2030 zdecydowana większość została zbudowana w miastach, wynosiła w 2017 r. ponad 12 tys. km (wzrost o blisko 75% w latach 2012-2017). Przekłada się to na gęstość ścieżek rowerowych wynoszącą 388,2 km na 10 tys. km2 w skali całego kraju. Systemy rowerów publicznych funkcjonowały w ok. 33 polskich miastach i gminach. Strategia wskazuje m.in. na problemy w dostępności ścieżek rowerowych przekładały się dotychczas na bardzo niewielki udział ruchu rowerowego, który wynosił ok. 1-6% podróży ogółem. Rośnie również liczba przewozów rowerów koleją jako łączonego środka transportu "Przesiadaj się i jedź". W 2017 r. bilet na przewóz roweru pociągiem PKP Intercity kupiło ok. 113 tys. osób. W pierwszym półroczu 2018 r., w stosunku do analogicznego okresu 2017 r., w pociągach PKP Intercity o 18% zwiększyła się liczba przewiezionych rowerów. Problem będącym przyczyną niewykorzystania potencjału np. komunikacji rowerowej jest problem z podziałem przestrzeni pomiędzy różne środki transportu, co powoduje stymulowanie	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

					decydujące dla zatrzymywania rozwoju także przyszłych pandemii.	indywidualnej komunikacji samochodowej, zaś zaniżanie ruchu rowerowego. Dzieje się tak, ponieważ mieszkańcy nie uznają dróg rowerowych za efektywne, bezpieczne i wygodne. W konsekwencji obciążenie środowiskowe poprzez wybór samochodu, jest sprzężona z racjonalną potrzebą zapewnienia bezpieczeństwa i komfortu przemieszczania, w szczególności w miastach, gdzie problem emisji z transportu i kwestie zachowania dystansu społecznego są decydujące dla zatrzymywania rozwoju także przyszłych pandemii	
251.	METRANS (Polonia) Sp. z o.o.	woj. mazowieckie	Komponent E	210	dodanie w charakterystyce po słowie przeładunku "oraz tabor służący do transportu intermodalnego"	Dotychczas wszystkie konkursy intermodalne odbywały się z możliwością aplikowania o dofinansowanie taboru co wynika z prostej logiki, że budowanie infrastruktury bez jednoczesnego wsparcia zakupu taboru uniemożliwiają rozwój transportu intermodalnego i konkurowanie transportu kolejowego z drogowym. Ponadto ze statystyk z ostatnich konkursów intermodalnych w Polsce wynika, że środki przeznaczone na same terminale nie wyczerpią wskazanej alokacji w KPO. Przy założeniu wykorzystania wskazanego rozporządzenia pomocowego dofinansowanie wyniesie 50% środków kwalifikowanych. Czyli obecnie jest w dotacji około 600 mln złotych, co daje około 1,2 mld złotych nakładów inwestycyjnych. Skrajnie nieprawdopodobne jest, że w Polsce do końca roku powstaną projekty z niezbędną dokumentacją projektową, które będą zdolne zaabsorbować tę kwotę. Wniosek jest taki, że jeśli katalog rzeczowy nie zostanie rozszerzony o projekty zakupu taboru do transportu intermodalnego alokacja nie zostanie wykorzystana, a rzeczona forma transportu będzie przegrywać z drogami.	**Uwaga uwzględniona** Dodane zostały zapisy o wsparciu dla taboru intermodalnego
252.	Polska2050	woj. śląskie	Komponent E	202-204	1. Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1. CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkanców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule “Wdrażanie” proponujemy odebrać odpowiedzialność instytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględnienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzialność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowanie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w

					Środowiska oraz Narodowemu Funduszowi Ochrony Srodowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. 1.2. Ten sam cel na str. 203 zakłada również "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu w miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys., gdzie występuje przekroczenie szkodliwych substancji, oraz rozszerzenie możliwosci ich wprowadzenia na wszystkie obszary miejskie niezależnie od liczby mieszkanców". Strefy czystego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys.".	środków tym samorządom, w których władzę sprawują politycy sprzyjający rządowi centralnemu.	zakresie ograniczania emisji w transporcie.
253.	Polski Tabor Szynowy Sp. z o.o.	woj. śląskie	Komponent E	209	Zwiększenie dofinansowania do 1 mld Euro na tabor pasażerski	W chwili obecnej na tabor pasażerski planowane jest 398 mln Euro. Jedynym beneficjentem wpisanym wprost jest spółka wykonująca przewozy międzywojewódzkie (PKP IC), przewoźnicy wykonujący pracę przewozową w ruchu regionalnym zostali praktycznie całkowicie pominięci. Konieczne jest zwiększenie dofinansowania do kwoty co najmniej 1 mld Euro i przesunięcie dotykowych środków na tabor regionalny. Realokacja środków powinna nastąpić z komponentu infrastruktura kolejowa, gdzie została alokowana zdecydowana większość środków przeznaczonych na transport kolejowy. Wątpliwości budzi możliwość rzeczywistej absorbcji tych środków, szczególnie biorąc pod uwagę rygorystyczne harmonogramy wydatkowania tych środków, w kontekście powtarzających się i głośnych medialnie problemów Zarządcy Infrastruktury (PKP PLK) z wydatkowaniem terminowym środków UE. Wobec powyższego postuluję się o bardziej proporcjonalny podział środków w ramach transportu kolejowego. Dodatkowo w dokumencie postuluję dopisanie możliwości dofinansowywania zakupów taboru przeznaczonego do obsługi ruchu regionalnego i międzywojewódzkiego przez operatorów świadczących usługi wynajmu taboru. Zwiększenie ilości taboru ogólno dostępnego na rynku powinno	

						przełożyć się na likwidacje barier wejścia i rozpoczęcia świadczenia usług przewozów pasażerskich co wprost powinno przełożyć się na większą konkurencję i poprawę jakości świadczonych usług.	
254.	Polski Tabor Szynowy Sp. z o.o.	woj. śląskie	Komponent E	210	Dodanie w charakterystyce po słowie przeładunku "oraz tabor służący do transportu intermodalnego"	Dotychczas wszystkie konkursy intermodalne odbywały się z możliwością aplikowania powyższe przyniosło realne skutki czego najlepszym przykładem jest ponad czterokrotny wzrost przewozów intermodalnych w latach 2010-2020. Budowanie infrastruktury terminalowej bez jednoczesnego wsparcia zakupów taboru uniemożliwiają rozwój transportu intermodalnego i konkurowanie kolejowego transportu z drogowym. Ponadto ze statystyk z ostatnich konkursów intermodalnych w Polsce wynika, że środki przeznaczone na same terminale nie wyczerpią wskazanej alokacji w KPO. Przy założeniu wykorzystania wskazanego rozporządzenia pomocowego dofinansowanie wyniesie 50% środków kwalifikowanych. Czyli obecnie jest w dotacji około 185 mln Euro (750 mln złotych), co daje około 1,5 mld złotych nakładów inwestycyjnych. Brak rozszerzenia katalogu rzeczowego o projekty zakupu taboru do transportu intermodalnego może spowodować nie wykorzystanie szansy, jaka się pojawia na wyrównanie pozycji konkurencyjnej transportu kolejowego i przenoszeniu co raz większej ilości ładunków na ten ekologiczny środek transportu.	**Uwaga uwzględniona** Dodane zostały zapisy o wsparciu dla taboru intermodalnego
255.	Wrocławska Inicjatywa Rowerowa	woj. dolnośląskie	Komponent E	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	jednostki samorządu terytorialnego jako odbiorcy wsparcia	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

					czasie, gdy potencjał (pod w warunkiem powstania w miastach funkcjonalnego systemu tras) można szacować na poziom ok. 15-20% (na podstawie zbliżonych uwarunkowaniami miasto wschodnio niemieckich). Skokowy wzrost zainteresowania transportem rowerowym w sytuacji pandemii udowodnił odporność tego środka transportu na kolejne fale pandemii. Wyzwaniem w tym zakresie jest zwiększenie udziału rowerów w transporcie. Warto również zwrócić uwagę na gwałtowny wzrost rynku handlu internetowego oraz konsolidację silnego rynku logistycznego, która wytwarza rosnącą presję na ruch w miastach – w metropoliach udział ruchu dostawczego w ruchu kołowym stale wzrasta. Zgodnie z zaleceniami europejskimi należy poszukiwać alternatywnych sposobów na zaspokajanie potrzeb logistycznych w miastach, w tym poprzez promocję i ułatwienie korzystania z lekkich pojazdów elektrycznych oraz wspomaganych elektrycznie rowerów towarowych, tak przez małe jak i duże firmy lub instytucje w logistyce tzw. ostatniej mili. Cel (Objective): Zwiększenie udziału rowerów w transporcie. Cel zostanie osiągnięty poprzez zwiększenie długości i spójności sieci dróg rowerowych w taki sposób, aby podróż rowerem była uznawana za bezpieczną, wygodną i efektywną. Przewiduje się, że w perspektywie do 2026 r. wzrośnie liczba długość i spójność systemy dróg rowerowych w miastach i na obszarach funkcjonalnych. Jednocześnie zakłada się wsparcie zakupu rowerów towarowych dla odbiorców indywidualnych i przedsiębiorców celem realizacji dostaw na tzw. ostatniej mili transportem zeroemisyjnym. Wprowadzenie powyższych rozwiązań skutkować będzie znaczną redukcją rocznej emisji CO2. Charakterystyka (Nature, type, size of investment): Realizowane będą związane z rozbudową infrastruktury rowerowej, tj. samodzielnych dróg rowerowych, dróg rowerowych towarzyszących inwestycjom drogowym, parkingów rowerowych, ciągów pieszo-rowerowych. Planuje się budowę dróg rowerowych, które umożliwią mieszkańcom przemieszczanie się rowerem w sposób wygodny, bezpieczny i efektywny. Rozbudowie sieci dróg rowerowych będzie towarzyszyć budowa infrastruktury integrującej rower z innymi środkami transportu (kolej, miejski i regionalny transport zbiorowy) w postaci parkingów lub boxów rowerowych w punktach węzłowych. Powstała synergia umożliwi z inwestycjami rozwijającymi transport publiczny pozwoli na stworzenie zeroemisyjnej i bezpiecznej w kontekście pandemii alternatywy dla samochodów indywidualnych. Efektem działań będzie upowszechnienie roweru jako środka transportu, co pozwoli na poprawę jakości powietrza w		

					szczególności w miastach i ich obszarach funkcjonalnych, a zatem miejscach szczególnie narażonych na występowanie tzw. smogu fotochemicznego pochodzącego ze spalania paliw i pylenia części eksploatacyjnych. Wdrażanie (Implementation): Wsparcie kompleksowych projektów inwestycyjnych w wybranych w drodze konkursu miastach oraz miejskich obszarach funkcjonalnych. Instytucją organizującą konkurs oraz zapewniającą nadzór nad finansowaniem inwestycji będzie Centrum Unijnych Projektów Transportowych. Jednocześnie zakłada się wsparcie zakupu rowerów towarowych dla odbiorców indywidualnych i przedsiębiorców celem realizacji dostaw na tzw. ostatniej mili transportem zeroemisyjnym. Populacja docelowa (Target population): administracja publiczna jako ośrodek tworzący i wdrażający projekt		
256.	Wrocławska Inicjatywa Rowerowa	woj. dolnośląskie	Komponent E	197-200	Dodanie części „Wyzwania" Polskie miasta nie posiadają spójnych systemów tras rowerowych, co nie pozwala na pełny rozwój potencjału z zakresie transportu rowerowego. Miasta liderujące pod względem udziału ruchu rowerowego w podróżach mają go na poziomie ok. 7%, w czasie, gdy potencjał (pod w warunkiem powstania w miastach funkcjonalnego systemu tras) można szacować na poziom ok. 15-20% (na podstawie zbliżonych uwarunkowaniami miasto wschodnio niemieckich). Jednocześnie, jak wskazuje Strategia Rozwoju Transportu do 2030 zdecydowana większość została zbudowana w miastach, wynosiła w 2017 r. ponad 12 tys. km (wzrost o blisko 75% w latach 2012-2017). Przekłada się to na gęstość ścieżek rowerowych wynoszącą 388,2 km na 10 tys. km2 w skali całego kraju. Systemy rowerów publicznych funkcjonowały w ok. 33 polskich miastach i gminach. Strategia wskazuje m.in. na problemy w dostępności ścieżek rowerowych przekładały się dotychczas na bardzo niewielki udział ruchu rowerowego, który wynosił ok. 1-6% podróży ogółem. Rośnie również liczba przewozów rowerów koleją jako łączonego środka transportu "Przesiadaj się i jedź". W 2017 r. bilet na przewóz roweru pociągiem PKP Intercity kupiło ok. 113 tys. osób. W pierwszym półroczu 2018 r., w stosunku do analogicznego okresu 2017 r., w pociągach PKP Intercity o 18% zwiększyła się liczba przewiezionych rowerów. Problem będącym przyczyną niewykorzystania potencjału np. komunikacji rowerowej jest problem z podziałem przestrzeni pomiędzy różne środki transportu, co powoduje stymulowanie indywidualnej komunikacji samochodowej, zaś zaniżanie ruchu rowerowego. Dzieje się tak, ponieważ mieszkańcy nie uznają dróg rowerowych za efektywne, bezpieczne i wygodne. W konsekwencji obciążenie środowiskowe poprzez wybór	Dodanie części „Wyzwania" Polskie miasta nie posiadają spójnych systemów tras rowerowych, co nie pozwala na pełny rozwój potencjału z zakresie transportu rowerowego. Miasta liderujące pod względem udziału ruchu rowerowego w podróżach mają go na poziomie ok. 7%, w czasie, gdy potencjał (pod w warunkiem powstania w miastach funkcjonalnego systemu tras) można szacować na poziom ok. 15-20% (na podstawie zbliżonych uwarunkowaniami miasto wschodnio niemieckich). Jednocześnie, jak wskazuje Strategia Rozwoju Transportu do 2030 zdecydowana większość została zbudowana w miastach, wynosiła w 2017 r. ponad 12 tys. km (wzrost o blisko 75% w latach 2012-2017). Przekłada się to na gęstość ścieżek rowerowych wynoszącą 388,2 km na 10 tys. km2 w skali całego kraju. Systemy rowerów publicznych funkcjonowały w ok. 33 polskich miastach i gminach. Strategia wskazuje m.in. na problemy w dostępności ścieżek rowerowych przekładały się dotychczas na bardzo niewielki udział ruchu rowerowego, który wynosił ok. 1-6% podróży ogółem. Rośnie również liczba przewozów rowerów koleją jako łączonego środka transportu "Przesiadaj się i jedź". W 2017 r. bilet na przewóz roweru pociągiem PKP Intercity kupiło ok. 113 tys. osób. W pierwszym półroczu 2018 r., w stosunku do analogicznego okresu 2017 r., w pociągach PKP Intercity o 18% zwiększyła się liczba	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

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

					rowerowych za efektywne, bezpieczne i wygodne. W konsekwencji obciążenie środowiskowe poprzez wybór samochodu, jest sprzężona z racjonalną potrzebą zapewnienia bezpieczeństwa i komfortu przemieszczania, w szczególności w miastach, gdzie problem emisji z transportu i kwestie zachowania dystansu społecznego są decydujące dla zatrzymywania rozwoju także przyszłych pandemii.	analogicznego okresu 2017 r., w pociągach PKP Intercity o 18% zwiększyła się liczba przewiezionych rowerów. Problem będącym przyczyną niewykorzystania potencjału np. komunikacji rowerowej jest problem z podziałem przestrzeni pomiędzy różne środki transportu, co powoduje stymulowanie indywidualnej komunikacji samochodowej, zaś zaniżanie ruchu rowerowego. Dzieje się tak, ponieważ mieszkańcy nie uznają dróg rowerowych za efektywne, bezpieczne i wygodne. W konsekwencji obciążenie środowiskowe poprzez wybór samochodu, jest sprzężona z racjonalną potrzebą zapewnienia bezpieczeństwa i komfortu przemieszczania, w szczególności w miastach, gdzie problem emisji z transportu i kwestie zachowania dystansu społecznego są decydujące dla zatrzymywania rozwoju także przyszłych pandemii.	
258.	Wrocławska Inicjatywa Rowerowa	woj. dolnośląskie	Komponent E	197-200	Dodanie części „Wyzwania" Polskie miasta nie posiadają spójnych systemów tras rowerowych, co nie pozwala na pełny rozwój potencjału z zakresie transportu rowerowego. Miasta liderujące pod względem udziału ruchu rowerowego w podróżach mają go na poziomie ok. 7%, w czasie, gdy potencjał (pod w warunkiem powstania w miastach funkcjonalnego systemu tras) można szacować na poziom ok. 15-20% (na podstawie zbliżonych uwarunkowaniami miasto wschodnio niemieckich). Jednocześnie, jak wskazuje Strategia Rozwoju Transportu do 2030 zdecydowana większość została zbudowana w miastach, wynosiła w 2017 r. ponad 12 tys. km (wzrost o blisko 75% w latach 2012-2017). Przekłada się to na gęstość ścieżek rowerowych wynoszącą 388,2 km na 10 tys. km2 w skali całego kraju. Systemy rowerów publicznych funkcjonowały w ok. 33 polskich miastach i gminach. Strategia wskazuje m.in. na problemy w dostępności ścieżek rowerowych przekładały się dotychczas na bardzo niewielki udział ruchu rowerowego, który wynosił ok. 1-6% podróży ogółem. Rośnie również liczba przewozów rowerów koleją jako łączonego środka transportu "Przesiadaj się i jedź". W 2017 r. bilet na przewóz roweru pociągiem PKP Intercity kupiło ok. 113 tys. osób. W pierwszym półroczu 2018 r., w stosunku do analogicznego okresu 2017 r., w pociągach PKP Intercity o 18% zwiększyła się liczba przewiezionych rowerów. Problem będącym przyczyną niewykorzystania potencjału np. komunikacji rowerowej jest problem z podziałem przestrzeni pomiędzy różne środki transportu, co powoduje stymulowanie indywidualnej komunikacji	Dodanie części „Wyzwania" Polskie miasta nie posiadają spójnych systemów tras rowerowych, co nie pozwala na pełny rozwój potencjału z zakresie transportu rowerowego. Miasta liderujące pod względem udziału ruchu rowerowego w podróżach mają go na poziomie ok. 7%, w czasie, gdy potencjał (pod w warunkiem powstania w miastach funkcjonalnego systemu tras) można szacować na poziom ok. 15-20% (na podstawie zbliżonych uwarunkowaniami miasto wschodnio niemieckich). Jednocześnie, jak wskazuje Strategia Rozwoju Transportu do 2030 zdecydowana większość została zbudowana w miastach, wynosiła w 2017 r. ponad 12 tys. km (wzrost o blisko 75% w latach 2012-2017). Przekłada się to na gęstość ścieżek rowerowych wynoszącą 388,2 km na 10 tys. km2 w skali całego kraju. Systemy rowerów publicznych funkcjonowały w ok. 33 polskich miastach i gminach. Strategia wskazuje m.in. na problemy w dostępności ścieżek rowerowych przekładały się dotychczas na bardzo niewielki udział ruchu rowerowego, który wynosił ok. 1-6% podróży ogółem. Rośnie również liczba przewozów rowerów koleją jako łączonego środka transportu "Przesiadaj się i jedź". W 2017 r. bilet na przewóz roweru pociągiem PKP Intercity	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

					samochodowej, zaś zaniżanie ruchu rowerowego. Dzieje się tak, ponieważ mieszkańcy nie uznają dróg rowerowych za efektywne, bezpieczne i wygodne. W konsekwencji obciążenie środowiskowe poprzez wybór samochodu, jest sprzężona z racjonalną potrzebą zapewnienia bezpieczeństwa i komfortu przemieszczania, w szczególności w miastach, gdzie problem emisji z transportu i kwestie zachowania dystansu społecznego są decydujące dla zatrzymywania rozwoju także przyszłych pandemii.	kupiło ok. 113 tys. osób. W pierwszym półroczu 2018 r., w stosunku do analogicznego okresu 2017 r., w pociągach PKP Intercity o 18% zwiększyła się liczba przewiezionych rowerów. Problem będącym przyczyną niewykorzystania potencjału np. komunikacji rowerowej jest problem z podziałem przestrzeni pomiędzy różne środki transportu, co powoduje stymulowanie indywidualnej komunikacji samochodowej, zaś zaniżanie ruchu rowerowego. Dzieje się tak, ponieważ mieszkańcy nie uznają dróg rowerowych za efektywne, bezpieczne i wygodne. W konsekwencji obciążenie środowiskowe poprzez wybór samochodu, jest sprzężona z racjonalną potrzebą zapewnienia bezpieczeństwa i komfortu przemieszczania, w szczególności w miastach, gdzie problem emisji z transportu i kwestie zachowania dystansu społecznego są decydujące dla zatrzymywania rozwoju także przyszłych pandemii.	
259.	Wrocławska Inicjatywa Rowerowa	woj. dolnośląskie	Komponent E	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	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						mieszkańców. Zwraca się jednak ponownie uwagę na fakt, że w większości polskich miast jego wykorzystanie jest tłamszone ze względu na brak infrastruktury, która umożliwia realizację podróży w sposób bezpieczny, wygodny i efektywny. Zgodnie z badaniami CBOS aż 64% Polaków nie czuje się bezpiecznie jadąc rowerem. To istotne ograniczenie w rozwoju transportu rowerowego. Podkreślić należy także fakt, ze wymiana taboru autobusowego komunikacji miejskiej w niewielkim stopniu przyczyni się do redukcji emisji substancji szkodliwych. Autobusy są głównym emitentem szkodliwych substancji. Transport publiczny, według badań krakowskiej AGH, odpowiada jedynie za 2,2 proc. całkowitej emisji zanieczyszczeń do powietrza, za to samochody za 65-70 proc. zanieczyszczeń. Stąd należy dążyć do jak największego ograniczania ruchu samochodowego, m.in. poprzez tworzenie alternatywy w postaci bezpiecznego, wygodnego i efektu transportu rowerowego. Zwraca się również uwagę, że elektryfikacja transportu autobusowego nie eliminuje wszystkich rodzajów zanieczyszczeń w transporcie drogowym. Nadal bowiem autobusy elektryczne poruszają się w gumowych oponach, hamują używając klocków i tarcz hamulcowych. Zgodnie z badaniami politechniki berlińskiej opona samochodowa traci w czasie eksploatacji w wyniku ścierania się materiału nawet do 2 kg masy, zaś w przypadku opon do ciężarówek i autobusów może to być nawet 12 kg. Ok. 9 proc. startej gumy trafia do atmosfery właśnie w formie pyłu. Opona zawiera liczne substancje, które w istotny sposób niekorzystnie wpływają na środowisko naturalne i stanowią dla niego zagrożenie. W ich skład mogą wchodzić metale ciężkie, rakotwórcze substancje takie jak benzen, szkodliwe polimery, fenole i wiele innych. Jednocześnie warto zauważyć, że autobusy elektryczne do hamowania zużywają nakładki hamulcowe zawierające materiały cierne. Głównymi składnikami materiału ciernego są: wypełniacze (m. in. stal, metale kolorowe, materiały mineralne i organiczne, siarka, grafit, kreda)	

260.	Wrocławska Inicjatywa Rowerowa	woj. dolnośląskie	Komponent E	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, ze wymiana taboru autobusowego komunikacji miejskiej w niewielkim stopniu przyczyni się do redukcji emisji substancji szkodliwych. Autobusy są głównym emitentem szkodliwych substancji. Transport publiczny, według badań krakowskiej AGH, odpowiada jedynie za 2,2 proc. całkowitej emisji zanieczyszczeń do powietrza, za to samochody za 65-70 proc. zanieczyszczeń. Stąd należy dążyć do jak największego ograniczania ruchu samochodowego, m.in. poprzez tworzenie alternatywy w postaci	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						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)	
261.	Wrocławska Inicjatywa Rowerowa	woj. dolnośląskie	Komponent E	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 publicznego	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	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						nacisk inwestycyjny położony będzie na rozbudowę twardej infrastruktury transportowej, ze szczególnym uwzględnieniem dróg. Zwraca się uwagę, że jest to rozwiązanie kosztowne zarówno w kontekście kosztów samej inwestycji, jak i skutków w postaci wzrostu wydatków związanych z utrzymaniem i funkcjonowaniem określonej oferty transportowej. Zgodnie z danymi GDDKiA koszt budowy 1 km autostrady wynosi obecnie od 36,4 do 50,6 mln zł, w przypadku dróg ekspresowych średni koszt to ok. 41 mln zł za kilometr, zaś w przypadku dróg niższej klasy wartość ta waha się od ok. 9 do 24,2 mln zł. Dane podawane przez spółkę CPK wskazują, że 1 km linii konwencjonalnej na 10 mln zł, a linii dużych prędkości na 50 mln zł. Z kolei koszt budowy 1 km linii metra wynosi 470 mln zł, a koszt budowy 1 km linii tramwajowej waha się od 10 do 25 mln zł. (dane Urzędu m. st. Warszawy). Jednocześnie budowa drogi rowerowej zaś to koszt około 2 mln za 1 km. (dane samorządów na podstawie cenników Budżetów Obywatelskich) Na podstawie powyższego zestawienia widać więc, że przeznaczenie nawet niewielkich środków w porównaniu do pozostałych rodzajów infrastruktury transportowej, daje ogromne przełożenie na przyrost ilości dróg rowerowych. Zaznaczyć przy tym należy, że nie należy rozpatrywać procesu inwestycyjnego jedynie z punktu widzenia kosztów, ale także rezultatów i kosztów utrzymania. Z tego punktu widzenia wskazać należy, że utrzymanie infrastruktury rowerowej jest nieporównywalnie tańsze w utrzymaniu. Drogi rowerowe co do zasady przenoszą mniejsze obciążenia, w efekcie są trwalsze niż drogi dla samochodów, zaś jedyne koszty to zimowe utrzymanie przejezdności. Warto również pamiętać, że każda budowa infrastruktury, a zatem i przetworzenie krajobrazu, niesie za sobą długotrwałe skutki środowiskowe i społeczne takie jak wzrost emisji pyłów i spalin, hałas, tworzenie efektów barier dla ludzi i zwierząt, a także wypadki drogowe. Porównując powyższe efekty należy wskazać, że rower jako środek transportu jest wolny od	

						większości negatywnych efektów funkcjonowania infrastruktury transportowej. Jednocześnie rozbudowa infrastruktury dedykowanej indywidualnemu ruchowi samochodowemu pogłębia przepaść pomiędzy efektywnością wyboru samochodów i innych środków transportu, co w warunkach racjonalnych wyborów indywidualnych jednostek prowadzi do wzrostu liczby samochodów i w efekcie do stymulowania szeregu negatywnych zjawisk towarzyszących transportowi samochodowemu takich jak wypadki drogowe, korki, emisja substancji szkodliwych (tzw. smog fitochemiczny), co jest niekorzystne dla wspólnego interesu społeczności. W wymiarze indywidualnym – nadmierne użytkowanie samochodu w długofalowej perspektywie powoduje pogorszenie stanu zdrowia ze względu na mniejszą ilość ruchu (tzw. nie rekreacyjnej mobilności aktywnej), co wprost przekłada się na wzrost zapadalności na takie schorzenia jak choroby serca, otyłość, choroby narządów ruchu. Emisja smogu fotochemicznego zaś ma bezpośredni wpływ na choroby układu oddechowego, nerwowego oraz choroby oczu. Koszty te – wraz z rosnącymi kosztami leczenia i rehabilitacji ofiar wypadków drogowych – na trwałe obciążać będą krajowy system ochrony zdrowia, co będzie uwydatniać się w przyszłych pokoleniach wraz ze starzeniem się społeczeństwa i pogarszaniem stanu środowiska. Warto również zwrócić uwagę na gwałtowny wzrost rynku handlu internetowego oraz konsolidacja silnego rynku logistycznego wytwarza rosnącą presję na ruch w miastach – w metropoliach udział ruchu dostawczego w ruchu kołowym stale wzrasta. Zgodnie z zaleceniami europejskimi należy poszukiwać alternatywnych sposobów na zaspokajanie potrzeb logistycznych w miastach, w tym poprzez promocję i ułatwienie korzystania z lekkich pojazdów elektrycznych oraz wspomaganych elektrycznie rowerów towarowych, tak przez małe jak i duże firmy lub instytucje w logistyce tzw. ostatniej mili. Stworzenie warunków do rozwoju infrastruktury	

						rowerowej będzie przeciwdziałać powyżej wskazanym negatywnym zjawiskom, ponieważ w mniejszym stopniu obciążać będzie budżety jednostek finansów publicznych kosztami utrzymania, będzie generować mniejsze koszty środowiskowe i społeczne, jak również – dzięki tworzeniu warunków do aktywnej mobilności nie rekreacyjnej – korzystnie oddziaływać na ograniczanie negatywnych zjawisk w obszarze zdrowia publicznego. Doprecyzowanie zapisu powyższego celu szczegółowego nie będzie wymagać korekty celu reformy komponentu E, stanowi jedynie jego dopełnienie i pozwala na holistyczne ujęcie zagadnienia obniżania emisji szkodliwych substancji w transporcie. Nie wymaga zmiany pozostałych zapisów, ponieważ postulowana zmiana w pełni się w te założenia wpisuje.	
262.	Wrocławska Inicjatywa Rowerowa	woj. dolnośląskie	Komponent E	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 publicznego	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	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						transportowej. Zgodnie z danymi GDDKiA koszt budowy 1 km autostrady wynosi obecnie od 36,4 do 50,6 mln zł, w przypadku dróg ekspresowych średni koszt to ok. 41 mln zł za kilometr, zaś w przypadku dróg niższej klasy wartość ta waha się od ok. 9 do 24,2 mln zł. Dane podawane przez spółkę CPK wskazują, że 1 km linii konwencjonalnej na 10 mln zł, a linii dużych prędkości na 50 mln zł. Z kolei koszt budowy 1 km linii metra wynosi 470 mln zł, a koszt budowy 1 km linii tramwajowej waha się od 10 do 25 mln zł. (dane Urzędu m. st. Warszawy). Jednocześnie budowa drogi rowerowej zaś to koszt około 2 mln za 1 km. (dane samorządów na podstawie cenników Budżetów Obywatelskich) Na podstawie powyższego zestawienia widać więc, że przeznaczenie nawet niewielkich środków w porównaniu do pozostałych rodzajów infrastruktury transportowej, daje ogromne przełożenie na przyrost ilości dróg rowerowych. Zaznaczyć przy tym należy, że nie należy rozpatrywać procesu inwestycyjnego jedynie z punktu widzenia kosztów, ale także rezultatów i kosztów utrzymania. Z tego punktu widzenia wskazać należy, że utrzymanie infrastruktury rowerowej jest nieporównywalnie tańsze w utrzymaniu. Drogi rowerowe co do zasady przenoszą mniejsze obciążenia, w efekcie są trwalsze niż drogi dla samochodów, zaś jedyne koszty to zimowe utrzymanie przejezdności. Warto również pamiętać, że każda budowa infrastruktury, a zatem i przetworzenie krajobrazu, niesie za sobą długotrwałe skutki środowiskowe i społeczne takie jak wzrost emisji pyłów i spalin, hałas, tworzenie efektów barier dla ludzi i zwierząt, a także wypadki drogowe. Porównując powyższe efekty należy wskazać, że rower jako środek transportu jest wolny od większości negatywnych efektów funkcjonowania infrastruktury transportowej. Jednocześnie rozbudowa infrastruktury dedykowanej indywidualnemu ruchowi samochodowemu pogłębia przepaść pomiędzy efektywnością wyboru samochodów i innych środków transportu, co w warunkach racjonalnych wyborów indywidualnych jednostek prowadzi do	

						wzrostu liczby samochodów i w efekcie do stymulowania szeregu negatywnych zjawisk towarzyszących transportowi samochodowemu takich jak wypadki drogowe, korki, emisja substancji szkodliwych (tzw. smog fitochemiczny), co jest niekorzystne dla wspólnego interesu społeczności. W wymiarze indywidualnym – nadmierne użytkowanie samochodu w długofalowej perspektywie powoduje pogorszenie stanu zdrowia ze względu na mniejszą ilość ruchu (tzw. nie rekreacyjnej mobilności aktywnej), co wprost przekłada się na wzrost zapadalności na takie schorzenia jak choroby serca, otyłość, choroby narządów ruchu. Emisja smogu fotochemicznego zaś ma bezpośredni wpływ na choroby układu oddechowego, nerwowego oraz choroby oczu. Koszty te – wraz z rosnącymi kosztami leczenia i rehabilitacji ofiar wypadków drogowych – na trwałe obciążać będą krajowy system ochrony zdrowia, co będzie uwydatniać się w przyszłych pokoleniach wraz ze starzeniem się społeczeństwa i pogarszaniem stanu środowiska. Warto również zwrócić uwagę na gwałtowny wzrost rynku handlu internetowego oraz konsolidacja silnego rynku logistycznego wytwarza rosnącą presję na ruch w miastach – w metropoliach udział ruchu dostawczego w ruchu kołowym stale wzrasta. Zgodnie z zaleceniami europejskimi należy poszukiwać alternatywnych sposobów na zaspokajanie potrzeb logistycznych w miastach, w tym poprzez promocję i ułatwienie korzystania z lekkich pojazdów elektrycznych oraz wspomaganych elektrycznie rowerów towarowych, tak przez małe jak i duże firmy lub instytucje w logistyce tzw. ostatniej mili. Stworzenie warunków do rozwoju infrastruktury rowerowej będzie przeciwdziałać powyżej wskazanym negatywnym zjawiskom, ponieważ w mniejszym stopniu obciążać będzie budżety jednostek finansów publicznych kosztami utrzymania, będzie generować mniejsze koszty środowiskowe i społeczne, jak również – dzięki tworzeniu warunków do aktywnej mobilności nie rekreacyjnej – korzystnie oddziaływać na	

						ograniczanie negatywnych zjawisk w obszarze zdrowia publicznego. Doprecyzowanie zapisu powyższego celu szczegółowego nie będzie wymagać korekty celu reformy komponentu E, stanowi jedynie jego dopełnienie i pozwala na holistyczne ujęcie zagadnienia obniżania emisji szkodliwych substancji w transporcie. Nie wymaga zmiany pozostałych zapisów, ponieważ postulowana zmiana w pełni się w te założenia wpisuje.	
263.	Wrocławska Inicjatywa Rowerowa	woj. dolnośląskie	Komponent E	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 transport • 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	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						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 fitochemiczny), 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.	
264.	Wrocławska Inicjatywa Rowerowa	woj. dolnośląskie	Komponent E	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 transport • 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	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						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 fitochemiczny), 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.	
265.	Wrocławska Inicjatywa Rowerowa	woj. dolnośląskie	Komponent E	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 transport • 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	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu

						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	B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						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 fitochemiczny), 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.	
266.	Wrocławska Inicjatywa Rowerowa	woj. dolnośląskie	Komponent E	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 transport • 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	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						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 fitochemiczny), 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.	
267.	Wrocławska Inicjatywa Rowerowa	woj. dolnośląskie	Komponent E	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 z zakresie transportu rowerowego będącego w pełni zero-emisyjnym środkiem transportu. Miasta liderujące pod względem udziału ruchu rowerowego w podróżach osiągają poziom ok. 7%, w czasie, gdy potencjał (pod w warunkiem powstania w miastach funkcjonalnego systemu tras) można szacować na poziom ok. 15-20% (na podstawie zbliżonych uwarunkowaniami miasto wschodnio niemieckich). Skokowy wzrost zainteresowania transportem rowerowym w sytuacji pandemii udowodnił odporność tego środka transportu na kolejne fale pandemii. Wyzwaniem w tym zakresie jest zwiększenie udziału rowerów w transporcie, w tym w systemie dostaw tzw. ostatniej mili.	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.	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

268.	Wrocławska Inicjatywa Rowerowa	woj. dolnośląskie	Komponent E	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.	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
269.	Wrocławska Inicjatywa Rowerowa	woj. dolnośląskie	Komponent E	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 to będzie ograniczeniem poruszania się w ww. strefach pojazdów wysokoemisyjnych. Do stref wjazd będą miały jedynie pojazdy osobowe elektryczne, wodorowe oraz napędzane gazem ziemnym oraz rowery. Dodanie w sekcji „Charakterystyka (Nature, type, size of reform):" punktu: Nowelizacja ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych w celu objęcia jej zapisami także samodzielnych inwestycji w ciągi pieszo-rowerowe. W wielu przypadkach zachodzi potrzeba budowy samodzielnej inwestycji w postaci drogi rowerowej, ciągu pieszo-rowerowego, chodnika lub utworzenia pieszego szlaku turystycznego i inwestycje te napotykają na przeszkody związane np. z nieuregulowanym stanem własnościowym. Sprzeciw nawet jednego właściciela działki często doprowadza do wieloletniego paraliżu ważnej inwestycji rowerowej lub pieszej.	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	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						kontynuacji podróży. W wielu przypadkach takie przerwy niweczą wysiłek włożony w powstanie całego systemu, gdyż może być on w pełni funkcjonalny dopiero wtedy, gdy będzie on spójny dokładnie na tej samej zasadzie, na jakiej funkcjonuje infrastruktura drogowa. Na podobny problem zwracają uwagę samorządy, chcące rozwiązać problem braku chodników na obrzeżach miast i na terenach wiejskich. Często ich budowa wzdłuż ruchliwej drogi jest niemożliwa lub utrudniona ze względu na konieczność wykupu niewielkiego paska gruntu wzdłuż drogi. Według pojawiającej się często interpretacji nie da się skorzystać ze specustawy drogowej w przypadku, gdy celem jest jedynie budowa chodnika odseparowanego pasem zieleni od jezdni, bez przebudowy samej jezdni i wykonania odwodnienia. Tymczasem uzależnianie budowy chodnika od wielokrotnie droższej przebudowy jezdni przeczy celowi, jakiego oczekują mieszkańcy narażeni na chodzenie do pracy, szkoły lub sklepu poboczem ruchliwej drogi. O ile koszt samego chodnika w wielu przypadkach jest do udźwignięcia przez lokalne samorządy, to realizacja takiej inwestycji w pakiecie z przebudową drogi często oznacza, że mieszkańcy latami nie mogą doczekać się zapewnienia im podstawowych potrzeb w zakresie bezpiecznego przemieszczania się pieszo po swojej wsi lub osiedlu. W kontekście wyzwań, jakie przyniosła pandemia COVID-19 jest nie tylko zapewnienie niskoemisyjnego, ale także bezpiecznego z punktu widzenia zachowania dystansu społecznego transportu. Rower stanowi jedyny środek transportu, który jednocześnie umożliwia zachowanie dystansu społecznego i nie powoduje znacznego obciążenia środowiskowego. Zasadność tego rodzaju działań pokazują przykłady miast zachodniej Europy, gdzie tworzenie dróg i pasów rowerowych było wskazywane wprost jako recepta na szerzenie się pandemii. Doprecyzowanie zapisu powyższego celu szczegółowego nie będzie wymagać korekty celu reformy komponentu E, stanowi jedynie jego dopełnienie i pozwala na holistyczne ujęcie zagadnienia obniżania emisji	

						szkodliwych substancji w transporcie. Nie wymaga zmiany pozostałych zapisów, ponieważ postulowana zmiana w pełni się w te założenia wpisuje.	
270.	Wrocławska Inicjatywa Rowerowa	woj. dolnośląskie	Komponent E	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 przez wymianę taboru, podniesienie wymogów dot. pojazdów niskoemisyjnych w zamówieniach publicznych na tabor dla transportu zbiorowego czy projekty przyczyniające się do zmniejszenia wpływu transportu drogowego na środowisko w bezpośredni sposób zmniejszają presję transportu na środowisko i klimat.	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.	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
271.	Wrocławska Inicjatywa Rowerowa	woj. dolnośląskie	Komponent E	216	Uzupełnienie opisu o kwestie inwestycji w transport rowerowy. Podobnie jak w przypadku wpływu na klimat w odniesieniu do zanieczyszczeń, wdrożenie planowanych działań przyczyni się do ich ograniczenia poprzez promowanie i rozwój niskoemisyjnych środków transportu oraz transportu rowerowego. Oraz Ponadto należy podkreślić, że zadania związane z rozwojem elektromobilności, transportu rowerowego oraz wsparciem rozwoju sieci stacji ładowania pojazdów elektrycznych oraz tankowania paliwami alternatywnymi nie wpłyną na zmiany klimatu, pozwolą na prostszą adaptację do nadchodzących zmian klimatycznych.	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.	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
272.	Wrocławska Inicjatywa Rowerowa	woj. dolnośląskie	Komponent E	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	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania

						zachowania dystansu społecznego i korzystny wpływ na zdrowie populacji. W kontekście wyzwań, jakie przyniosła pandemia COVID-19 jest nie tylko zapewnienie niskoemisyjnego, ale także bezpiecznego z punktu widzenia zachowania dystansu społecznego transportu. Rower stanowi jedyny środek transportu, który jednocześnie umożliwia zachowanie dystansu społecznego i nie powoduje znacznego obciążenia środowiskowego. Zasadność tego rodzaju działań pokazują przykłady miast zachodniej Europy, gdzie tworzenie dróg i pasów rowerowych było wskazywane wprost jako recepta na szerzenie się pandemii.	miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
273.	Wrocławska Inicjatywa Rowerowa	woj. dolnośląskie	Komponent E	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 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.	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
274.	Wrocławska Inicjatywa Rowerowa	woj. dolnośląskie	Komponent E	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 jest nie tylko zapewnienie niskoemisyjnego, ale także bezpiecznego z punktu widzenia zachowania dystansu społecznego transportu. Rower stanowi jedyny środek transportu, który jednocześnie umożliwia	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

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

						zanieczyszczenie czy hałas. Infrastruktura rowerowa pozwala na wybór środka transportu uznanego za bezpieczny, przy jednoczesnej rezygnacji z samochodu. Czas pandemii pokazał, że rower stanowi najbezpieczniejszy środek transportu biorąc pod uwagę kryteria zachowania dystansu społecznego, jak i kwestie obciążenia środowiskowe transportu. W momencie wprowadzania przez rząd obostrzeń w transporcie publicznym, co wynika z troski o zdrowie publiczne, autobusy elektryczne, jak i trolejbusy podlegają takim samym ograniczeniom, jak pojazdy o napędzie konwencjonalnym. Jednocześnie, pojazdy transportu publicznego, ze względu na ograniczone możliwości zachowania dystansu społecznego podczas podróży, są społecznie postrzegane jako niebezpieczne. Zgodnie z badaniami społecznymi przeprowadzonymi w Gdańsku, Metropolii Górnośląskiej, Krakowie, Warszawie, Poznaniu i Wrocławiu mieszkańcy ograniczyli podróże transportem publicznym o około 60 proc. (od 57 proc. w Gdańsku, do 65 proc. w Warszawie). Wśród powodów rezygnacji z transportu publicznego respondenci w każdym z miast na pierwszym miejscu wskazywali obawę o własne zdrowie (średnio 50 proc. wskazań w każdym z miast). Jednocześnie w każdym z tych miast mieszkańcy deklarowali, że rzadziej chce korzystać z komunikacji miejskiej 15,7 proc. badanych, w Warszawie 17,6 proc., w Krakowie 18,6 proc, we Wrocławiu 22 proc., w Poznaniu 22,9 proc., a w Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii aż 24,7 proc. W przypadku braku bezpiecznej i wygodnej alternatywy dla samochodu, osoby te zaczną wybierać transport samochodowy w codziennych podróżach. Jeżeli mieszkańcy miast porzucą transport publiczny na rzecz samochodów osobowych, obniży się też jego rentowność. A to z kolei doprowadzi do ograniczenia jego funkcjonowania i trwale zmieni nawyki transportowe. Jakość życia w miastach zostanie obniżona. Większy ruch kołowy to nie tylko korki, ale także większe zanieczyszczenie czy hałas. Infrastruktura rowerowa pozwala na wybór środka transportu uznanego za bezpieczny, przy	

						jednoczesnej rezygnacji z samochodu.	
276.	Wrocławska Inicjatywa Rowerowa	woj. dolnośląskie	Komponent E	1.2. Wyzwania rozwojowe, Strona 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 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.	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
277.	Wrocławska Inicjatywa Rowerowa	woj. dolnośląskie	Komponent E	1.2. Wyzwania rozwojowe, Strona 16	Zmiana brzmienia komponentu E KPO na: zwiększania zrównoważonej dostępności transportowej, w szczególności poprzez zapewnienie odpowiedniej jakości usług zbiorowych przewozów publicznych na potrzeby zeroemisyjnego transportu publicznego oraz rozbudowy sieci dróg rowerowych.	Zmiana jest konsekwencją całościowego podejścia do oczekiwanych rezultatów podejmowanych interwencji. W kontekście równoważenia mobilności i tworzenia warunków dla bezemisyjnego, a przy tym bezpiecznego z punktu widzenia pandemii transportu, nie można pominąć kwestii rozwoju transportu rowerowego. Większy udział rowerów w podróżach wpisuje się wprost przytoczony cel szczegółowy KPO: Zielona transformacja gospodarki oraz rozwój zielonej, inteligentnej mobilności. Transport rowerowy nie generuje bowiem szkodliwych substancji, hałasu, ani nie obniża spójności przestrzeni.	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
278.	Wrocławska Inicjatywa Rowerowa	woj. dolnośląskie	Komponent E	1.4.1. Zgodność KPO z 6 filarami wynikającymi z art. 3 rozporządzenia ws. RRF, Strony 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 Zmiana jest konsekwencją całościowego podejścia do oczekiwanych rezultatów podejmowanych interwencji. W kontekście równoważenia mobilności i tworzenia warunków dla bezemisyjnego, a przy tym bezpiecznego z punktu widzenia pandemii transportu, nie można pominąć kwestii rozwoju transportu rowerowego. Większy udział rowerów w podróżach wpisuje się wprost przytoczony cel szczegółowy KPO: Zielona transformacja gospodarki oraz rozwój zielonej, inteligentnej mobilności. Transport rowerowy nie generuje bowiem szkodliwych	wsparcie rozbudowy infrastruktury rowerowej.	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

					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.		
279.	Wrocławska Inicjatywa Rowerowa	woj. dolnośląskie	Komponent E	1.4.1. Zgodność KPO z 6 filarami wynikającymi z art. 3 rozporządzenia ws. RRF, Strona 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 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.	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
280.	Wrocławska Inicjatywa Rowerowa	woj. dolnośląskie	Komponent E	2. POWIĄZANIE Z SEMESTREM EUROPEJSKIM, Strony 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 bowiem stanowi bezemisyjny transport, co wspierać będzie rozwój zrównoważonej, zielonej mobilności.	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
281.	Wrocławska Inicjatywa Rowerowa	woj. dolnośląskie	Komponent E	2. POWIĄZANIE Z	Dodanie ukierunkowania wsparcia na rozwój infrastruktury rowerowej Dodanie tzw. wiązki inwestycji E1.1.3 „Wsparcie rozwoju infrastruktury rowerowej” do	Działanie na rzecz rozwoju infrastruktury rowerowej wpisuje się wprost w rekomendacje ukierunkowanie inwestycji	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako

				SEMESTRE M EUROPEJSKIM, Strony 39	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".	publicznych na czyste i wydajne wytwarzanie i wykorzystanie energii oraz zrównoważony transport (CSR3 2019 i CSR3 2020). Rower bowiem stanowi bezemisyjny transport, co wspierać będzie rozwój zrównoważonej, zielonej mobilności.	jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
282.	Wrocławska Inicjatywa Rowerowa	woj. dolnośląskie	Komponent E	2. POWIĄZANIE Z SEMESTREM EUROPEJSKIM, Strony 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 bowiem stanowi bezemisyjny transport, co wspierać będzie rozwój zrównoważonej, zielonej mobilności	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
283.	Wrocławska Inicjatywa Rowerowa	woj. dolnośląskie	Komponent E	2. POWIĄZANIE Z SEMESTREM EUROPEJSKIM, Strona 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 bowiem stanowi bezemisyjny transport, co wspierać będzie rozwój zrównoważonej, zielonej mobilności.	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
284.	Wrocławska Inicjatywa Rowerowa	woj. dolnośląskie	Komponent E	2. POWIĄZANIE Z SEMESTREM EUROPEJSKIM, Strona 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	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy

						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.	infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
285.	POLSKA 2050	woj. zachodniopomorskie	Komponent E	202-204	1. Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1. CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkanców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule "Wdrażanie" proponujemy odebrać odpowiedzialność instytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Funduszowi Ochrony Srodowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. 1.2. Ten sam cel na str. 203 zakłada również "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu w miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys., gdzie występuje przekroczenie szkodliwych substancji, oraz rozszerzenie możliwosci ich wprowadzenia na wszystkie obszary miejskie niezależnie od liczby mieszkanców". Strefy czystego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys.".	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględnienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzialność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowanie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawują politycy sprzyjający rządowi centralnemu. W szczególności zwracamy uwagę na potrzebę:	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.
286.	POLSKA 2050	woj. podlaskie	Komponent E	202-204	1. Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1. CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkanców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule "Wdrażanie" proponujemy odebrać odpowiedzialność instytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Funduszowi Ochrony	Żądam całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględnienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzialność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowanie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w

					Srodowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. 1.2. Ten sam cel na str. 203 zakłada również "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu w miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys., gdzie występuje przekroczenie szkodliwych substancji, oraz rozszerzenie możliwosci ich wprowadzenia na wszystkie obszary miejskie niezależnie od liczby mieszkanców". Strefy czystego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys.".	sprawują politycy sprzyjający rządowi centralnemu.	zakresie ograniczania emisji w transporcie.
287.	Polska 2050	woj. pomorskie	Komponent E	202-204	1. Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1. CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkanców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule "Wdrażanie" proponujemy odebrać odpowiedzialność instytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Funduszowi Ochrony Srodowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. 1.2. Ten sam cel na str. 203 zakłada również "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu w miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys., gdzie występuje przekroczenie szkodliwych substancji, oraz rozszerzenie możliwosci ich wprowadzenia na wszystkie obszary miejskie niezależnie od liczby mieszkanców". Strefy czystego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys.".	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględnienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzialność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowanie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawują politycy sprzyjający rządowi centralnemu. W szczególności zwracamy uwagę na potrzebę:	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.
288.	Zarząd Koleje Mazowieckie –KM Sp. z o.o.	mazowieckie	Komponent E	pismo	Wydzielenie odrębnej puli alokacji na zakup taboru do realizacji przewozów regionalnych i międzywojewódzkich Dopuszczenie możliwości dofinansowania ze środków		**Uwaga uwzględniona** W KPO znalazły się czytelne zapisy o możliwości zakupu

					KPO w trybie indywidualnym budowy baz utrzymaniowo-naprawczych		taboru pasażerskiego dla przewozów regionalnych, wraz z przypisaniem określonej kwoty. Wsparcie zakupu taboru będzie możliwe zarówno z części dotacyjnej, jak i pożyczkowej. Całkowita kwota na zakup taboru została zwiększona czterokrotnie.
289.	Polska 2050	woj. pomorskie	Komponent E	202-204	Treść uwagi: 1. Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1. CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkanców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule “Wdrażanie” proponujemy odebrać odpowiedzialność instytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Funduszowi Ochrony Srodowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. 1.2. Ten sam cel na str. 203 zakłada również “wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu w miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys., gdzie występuje przekroczenie szkodliwych substancji, oraz rozszerzenie możliwosci ich wprowadzenia na wszystkie obszary miejskie niezależnie od liczby mieszkanców”. Strefy czystego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: “wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys.”	Uzasadnienie uwagi: Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględnienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzialność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowanie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawują politycy sprzyjający rządowi centralnemu. W szczególności zwracamy uwagę na potrzebę:	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.
290.	Urząd Miasta Sulejówek	woj. mazowieckie	Komponent E	199, 200, 201 oraz 212, 213,214	W ramach celu szczegółowego E1. Zwiększenie udziału zeroemisyjnego transportu oraz przeciwdziałanie i zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko oraz celu szczegółowego E2. Zwiększenie dostępności transportowej, bezpieczeństwa i cyfrowych rozwiązań brak odniesienia do konieczności poprawy drożności i bezpieczeństwa ruchu drogowego i kolejowego na kolizyjnych skrzyżowaniach dróg i linii kolejowych. W szczególności w zakresie celu E2 brak rozwinięcia/uszczegółowienia zapisu: "W wyniku realizacji tego celu zostaną zmodernizowane kolejowe ciągi	Likwidacja najbardziej kolizyjnych, niebezpiecznych i uciążliwych dla użytkowników i środowiska jednopoziomowych skrzyżowań linii kolejowych i drogowych, zwłaszcza w granicach miast, powinna być jednym z głównych celów KPO w zakresie działań zmierzających do zwiększenia udziału zrównoważonych form mobilności, poprawy bezpieczeństwa oraz zmniejszenia presji na środowisko. Przykładem szczególnie	**Wyjaśnienie** Wybór konkretnych przejazdów do wsparcia będzie zależał głównie od analiz oraz priorytetów określanych przez Ministra Infrastruktury. Tego rodzaju infrastruktura będzie mogła być również współfinansowana w ramach polityki spójności

					komunikacyjne oraz realizowane będą zadania punktowe poprawiające niezawodność infrastruktury" właśnie o konieczność budowy bezkolizyjnych skrzyżowań dróg i linii kolejowych, jako zadań punktowo rozwiązujących przywołane problemy. W zakresie planowanych inwestycji dot. celu E2.2.1 Bezpieczeństwo transportu jest co prawda mowa o przebudowie przejazdów drogowo-kolejowych lecz temat ten jest potraktowany hasłowo, bez wskazania choćby przybliżonej liczby najbardziej uciążliwych i niebezpiecznych jednopoziomowych przejazdów, w tym głównie tych znajdujących się w miastach na skrzyżowaniach dróg lokalnych/regionalnych z międzynarodowymi trasami kolejowymi o największym iloczynie ruchu kolejowego. W szczególności problem dotyczy ww. skrzyżowań z odcinkami międzynarodowych korytarzy kolejowych, które nie są w perspektywie najbliższych lat przewidziane do przebudowy/modernizacji przez PKP PLK (a zatem nie jest również planowana likwidacja kolizyjnych skrzyżowań z drogami, która następuje na każdej tego typu modernizowanej linii kolejowej). Koszt przebudowy tego typu kolizyjnych skrzyżowań jest dużo wyższy niż projektów polegających wyłącznie na poprawie bezpieczeństwa ruchu w obrębie istniejących rozwiązań komunikacyjnych. Temat likwidacji co najmniej kilkunastu najniebezpieczniejszych tego typu skrzyżowań na międzynarodowych szlakach kolejowych powinien być potraktowany jako oddzielna kategoria interwencji inwestycyjnej na poziomie KPO. dodanie w charakterystyce po słowie przeładunku "oraz tabor służący do transportu intermodalnego" 1. Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1. CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkanców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule “Wdrażanie” proponujemy odebrać odpowiedzialność instytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Funduszowi Ochrony Srodowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. 1.2. Ten sam cel na str. 203 zakłada również “wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu w miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys., gdzie występuje	uciążliwego i niebezpiecznego skrzyżowania międzynarodowej trasy kolejowej (linia E20 Terespol-Paryż) jest skrzyżowanie w km 21 w ciągu ul. Przejazd w Sulejówku. Wg iloczynu ruchu kolejowego jest to trzeci najbardziej uczęszczany jednopoziomowy przejazd kolejowy w Polsce. Wymuszony czas postoju na tym przejeździe przekracza 6 godzin w ciągu dnia powszedniego (od godz. 6.00 do 18.00) praktycznie paraliżując Sulejówek, który jest przedzielony na pół linią kolejową. Ewentualne zdyskontowane oszczędności użytkowników i środowiska wynikające z budowy tunelu pod torami w tym miejscu byłyby co najmniej 12 krotnie wyższe od kosztów takiej inwestycji. Niestety ten projekt, jak i inne tego typu inwestycje na skrzyżowaniach z trasami międzynarodowymi, nie mają szans na realizację z uwagi na brak realnych perspektyw przebudowy samych linii kolejowych (a co za tym idzie również likwidacji przejazdów jednopoziomowych) oraz bardzo wysokie koszty inwestycji niemożliwe do samodzielnego udźwignięcia przez PKP PLK z uwagi na politykę spółki zakładającą dofinansowanie tego typu punktowych projektów w wysokości wynikających z kosztów przypadających tylko na prace w pasach kolejowych. Ewentualne dofinansowanie ze strony zainteresowanych samorządów (gminnych, powiatowych i wojewódzkich) jest również ograniczone i w zdecydowanej większości przypadków nie może pokryć luki finansowej pomiędzy środkami możliwymi do wyasygnowania przez PKP PLK, a rzeczywistym kosztem inwestycji. W rezultacie projekty te, mimo dobrej woli i chęci działania stron, pozostają bez realizacji. Szansą dla takich punktowych inwestycji w korytarzach międzynarodowych tras kolejowych nie przewidzianych w najbliższym czasie do modernizacji może być jedynie dodatkowe dofinansowanie unijne z KPO, co biorąc pod uwagę ich bardzo wysoką stopę zwrotu ekonomiczno-społecznego jest w najwyższym stopniu uzasadnione, głównie w kontekście radykalnego zmniejszenia uciążliwości dla wielu miast, jak Sulejówek, "przeciętych" właśnie takimi trasami	

					przekroczenie szkodliwych substancji, oraz rozszerzenie możliwosci ich wprowadzenia na wszystkie obszary miejskie niezależnie od liczby mieszkanców". Strefy czystego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys.". 1.Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem:1.1.CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkańców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule "Wdrażanie" proponujemy odebrać odpowiedzialność instytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Funduszowi Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys.mieszkańców.1.2.Ten sam cel na str. 203 zakłada również "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". Strefy czystego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: "wprowadzenie obowiązkowych stref czystego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkańców powyżej 100 tys.". Plan "zakup i instalację 150 urządzeń pokładowych ETCS" jest zdecydowanie zbyt niski. Należałoby pomóc przewoźnikom kolejowym, którzy mogliby wyposażyć istniejące pojazdy kolejowe w urządzenia pokładowe ETCS. Proponuję założyć 1000 urządzeń pokładowych ETCS. Dofinansowanie powinno stanowić 70 - 80 % kosztów. 1. Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1. CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkańców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025	kolejowymi. Likwidacja najbardziej kolizyjnych, niebezpiecznych i uciążliwych dla użytkowników i środowiska jednopoziomowych skrzyżowań linii kolejowych i drogowych, zwłaszcza w granicach miast, powinna być jednym z głównych celów KPO w zakresie działań zmierzających do zwiększenia udziału zrównoważonych form mobilności, poprawy bezpieczeństwa oraz zmniejszenia presji na środowisko. W wielu przypadkach likwidacja tego typu kolizyjnych przejazdów ma znacznie większy korzystny wpływ społeczny, gospodarczy i ekonomiczny aniżeli niejedna obwodnica miast do 100 tys. mieszkańców. Przykładem szczególnie uciążliwego i niebezpiecznego skrzyżowania międzynarodowej trasy kolejowej (linia E20 Terespol-Paryż) jest skrzyżowanie w km 21 w ciągu ul. Przejazd w Sulejówku. Wg iloczynu ruchu kolejowego jest to trzeci najbardziej uczęszczany jednopoziomowy przejazd kolejowy w Polsce. Wymuszony czas postoju na tym przejeździe przekracza 6 godzin w ciągu dnia powszedniego (od godz. 6.00 do 18.00) praktycznie paraliżując Sulejówek, który jest przedzielony na pół linią kolejową. Jak pokazały wstępne studia wykonalności dla wielu podobnych inwestycji ewentualne zdyskontowane oszczędności użytkowników i środowiska wynikające z budowy tunelu pod torami w tym miejscu byłyby co najmniej 12 krotnie wyższe od kosztów takiej inwestycji. Niestety ten projekt, jak i inne tego typu inwestycje na skrzyżowaniach z trasami międzynarodowymi, nie mają szans na realizację z uwagi na brak realnych perspektyw przebudowy samych linii kolejowych (a co za tym idzie również likwidacji przejazdów jednopoziomowych) oraz bardzo wysokie koszty inwestycji niemożliwe do samodzielnego udźwignięcia przez PKP PLK z uwagi na politykę spółki zakładającą dofinansowanie tego typu punktowych projektów w wysokości wynikających z kosztów przypadających tylko na prace w pasach kolejowych. Ewentualne dofinansowanie ze strony zainteresowanych	

					r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule "Wdrażanie" proponujemy odebrać odpowiedzialność instytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Funduszowi Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys.mieszkańców. 1.2.Ten sam cel na str. 203 zakłada również "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. Strefy czystego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: "wprowadzenie obowiązkowych stref czystego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkańców powyżej 100 tys.". 1. Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1. CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkańców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule "Wdrażanie" proponujemy odebrać odpowiedzialność instytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Funduszowi Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. 1.2. Ten sam cel na str. 203 zakłada również "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". Strefy czystego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy	samorządów (gminnych, powiatowych i wojewódzkich) jest również ograniczone i w zdecydowanej większości przypadków nie może pokryć luki finansowej pomiędzy środkami możliwymi do wyasygnowania przez PKP PLK, a rzeczywistym kosztem inwestycji. W rezultacie projekty te, mimo dobrej woli i chęci działania stron, pozostają bez realizacji. Szansą dla takich punktowych inwestycji w korytarzach międzynarodowych tras kolejowych nie przewidzianych w najbliższym czasie do modernizacji może być jedynie dodatkowe dofinansowanie unijne z KPO, co biorąc pod uwagę ich bardzo wysoką stopę zwrotu ekonomiczno-społecznego jest w najwyższym stopniu uzasadnione, głównie w kontekście radykalnego zmniejszenia uciążliwości dla wielu miast, jak Sulejówek, "przeciętych" właśnie takimi trasami kolejowymi.	

					pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: “wprowadzenie obowiązkowych stref czystego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkańców powyżej 100 tys.”. Należy doprecyzować punkt E2.2.1. wskazując w pierwszym akapicie rozdziału "Charakterystyka (Nature, type, size of investment)", że inwestycje poprawiające bezpieczeństwo rowerzystów i pieszych mogą być liniowe (nie tylko "punktowe") i być realizowane również poza pasem drogi publicznej, jeśli wynika to z uwarunkowań oraz analizy kosztów i korzyści. dodanie w charakterystyce po słowie przeładunku "oraz tabor służący do transportu intermodalnego" 1.Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1.CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miastpowyżej 100 tys. mieszkanców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyłytylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja tawoczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów.Wzwiązku z tym, w podtytule “Wdrażanie” proponujemy odebrać odpowiedzialność in-stytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Fun-duszowi Ochrony Srodowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożeniereformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządуterytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys.mieszkańców. 1.2.Ten sam cel na str. 203 zakłada również “wprowadzenie obowiazkowych strefczystego transportu w miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys., gdzie wystę-puje przekroczenie szkodliwych substancji, oraz rozszerzenie możliwosci ich wprowa-dzenia na wszystkie obszary miejskie niezależnie od liczby mieszkanców”. Strefy czy-stego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, żenormy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawićpowyższy cytat w następującym brzmieniu: “wprowadzenie obowiazkowych stref czy-stego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys.” na str. 197, analogicznie do pktu 11 uwag SGU RP, po pkcie: E1.1.2. Zeroemisyjny transport zbiorowy wpisać pkt E1.1.3. Zeroemisyjny transport zbiorowy na terenach gmin uzdrowiskowych i obszarach ochrony uzdrowiskowej na str. 201, analogicznie do pktu 11 uwag SGU RP, po pkcie: E1.1.2. Zeroemisyjny transport zbiorowy wpisać pkt E1.1.3. Zeroemisyjny transport zbiorowy na terenach		

					gmin uzdrowiskowych i obszarach ochrony uzdrowiskowej Brak wyodrębnienia w całym KPO problemu niebezpiecznych jednopoziomowych przejazdów kolejowo-drogowych, w tym głównie tych znajdujących się w granicy miast i na skrzyżowaniach dróg lokalnych/regionalnych z międzynarodowymi trasami kolejowymi o największym iloczynie ruchu kolejowego. W szczególności problem dotyczy ww. skrzyżowań z odcinkami międzynarodowych korytarzy kolejowych, które nie są w perspektywie najbliższych lat przewidziane do przebudowy/modernizacji przez PKP PLK (a zatem nie jest również planowana likwidacja kolizyjnych skrzyżowań z drogami, która następuje automatycznie na każdej tego typu modernizowanej linii kolejowej). Koszt przebudowy tego typu kolizyjnych skrzyżowań jest dużo wyższy niż projektów polegających wyłącznie na poprawie bezpieczeństwa ruchu w obrębie istniejących rozwiązań komunikacyjnych. Temat likwidacji co najmniej kilkunastu najniebezpieczniejszych tego typu skrzyżowań na międzynarodowych szlakach kolejowych w granicach miast powinien być potraktowany jako oddzielna kategoria interwencji inwestycyjnej na poziomie KPO.		
291.	Industrial Division Sp. z .o.o	woj. dolnośląskie	Komponent E	210	dodanie w charakterystyce po słowie przeładunku "oraz tabor służący do transportu intermodalnego"	Dotychczas wszystkie konkursy intermodalne odbywały się z możliwością aplikowania o tabor co wynika z prostej logiki, że budowanie infrastruktury bez jednoczesnego wsparcia zakupów taboru uniemożliwiają rozwój transportu intermodalnego i konkurowanie kolejowego transportu z drogowym. Ponadto ze statystyk z ostatnich konkursów intermodalnych w Polsce wynika, że środki przeznaczone na same terminale nie wyczerpią wskazanej alokacji w KPO. Przy założeniu wykorzystania wskazanego rozporządzenia pomocowego dofinansowanie wyniesie 50% środków kwalifikowanych. Czyli obecnie jest w dotacji około 600 mln złotych, co daje około 1,2 mld złotych nakładów inwestycyjnych. Skrajnie nieprawdopodobne jest, że w Polsce do końca roku powstaną projekty z niezbędną dokumentacją projektową, które będą zdolne zaabsorbować tą kwotę. Wniosek jest taki, że jeśli katalog rzeczowy nie zostanie rozszerzony o projekty zakupu taboru do	**Uwaga uwzględniona** Dodane zostały zapisy o wsparciu dla taboru intermodalnego

						transportu intermodalnego alokacja nie zostanie wykorzystana, a rzeczona forma transportu będzie przegrywać z drogami	
292.	Polska 2050	woj. pomorskie	Komponent E	202-204	1. Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1. CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkanców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule "Wdrażanie" proponujemy odebrać odpowiedzialność instytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Funduszowi Ochrony Srodowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. 1.2. Ten sam cel na str. 203 zakłada również "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu w miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys., gdzie występuje przekroczenie szkodliwych substancji, oraz rozszerzenie możliwosci ich wprowadzenia na wszystkie obszary miejskie niezależnie od liczby mieszkanców". Strefy czystego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys.".	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględnienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzialność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowanie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawują politycy sprzyjający rządowi centralnemu.	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.
293.	Polska 2050	woj. mazowieckie	Komponent E	202-204	1.Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem:1.1.CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkańców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule "Wdrażanie" proponujemy odebrać odpowiedzialność instytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Funduszowi Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys.mieszkańców.1.2.Ten sam cel na str. 203 zakłada również "wprowadzenie obowiązkowych stref czystego transportu w miastach o	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględnienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzialność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowa-nie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawują politycy sprzyjający rządowi centralnemu. W szczególności zwracamy uwagę na potrzebę:	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.

					liczbie mieszkańców powyżej 100 tys., gdzie występuje przekroczenie szkodliwych substancji, oraz rozszerzenie możliwości ich wprowadzenia na wszystkie obszary miejskie niezależnie od liczby mieszkańców". Strefy czystego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: "wprowadzenie obowiązkowych stref czystego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkańców powyżej 100 tys.".		
294.	Szybka Kolej Miejska Sp. z o.o.	woj. mazowieckie	Komponent E	213	Plan "zakup i instalację 150 urządzeń pokładowych ETCS" jest zdecydowanie zbyt niski. Należałoby pomóc przewoźnikom kolejowym, którzy mogliby wyposażyć istniejące pojazdy kolejowe w urządzenia pokładowe ETCS. Proponuję założyć 1000 urządzeń pokładowych ETCS. Dofinansowanie powinno stanowić 70 - 80 % kosztów.	Obecne programy dofinansowania zabudowy urządzeń pokładowych ETCS w istniejących pojazdach kolejowych nie działają. Bez znaczącego wsparcia nie rozwiniemy systemu ETCS na polskiej kolei.	**Uwaga nieuwzględniona** Brak jest mozliowści finansowych do objęcia wsaprciem aż 1000 urzadzeń pokładowych. Tego rodzaju infrastruktura będzie mogła być również współfinansowana w ramach polityki spójności
295.	Polska 2050	woj. łódzkie	Komponent E	202-204	1. Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1. CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkańców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule "Wdrażanie" proponujemy odebrać odpowiedzialność instytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Funduszowi Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys.mieszkańców. 1.2.Ten sam cel na str. 203 zakłada również "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. Strefy czystego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: "wprowadzenie obowiązkowych stref czystego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkańców powyżej 100 tys.".	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględnienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzialność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowa-nie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawują politycy sprzyjający rządowi centralnemu.	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.

296.	Polska 2050	woj. dolnośląskie	Komponent E	202-204	1. Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1. CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkańców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule "Wdrażanie" proponujemy odebrać odpowiedzialność instytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Funduszowi Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. 1.2. Ten sam cel na str. 203 zakłada również "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". Strefy czystego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: "wprowadzenie obowiązkowych stref czystego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkańców powyżej 100 tys.".	: Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględnienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzialność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowanie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawują politycy sprzyjający rządowi centralnemu.	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.
297.	stowarzyszenie Miasta dla Rowerów	woj. małopolskie	Komponent E	212	Należy doprecyzować punkt E2.2.1. wskazując w pierwszym akapicie rozdziału "Charakterystyka (Nature, type, size of investment)", że inwestycje poprawiające bezpieczeństwo rowerzystów i pieszych mogą być liniowe (nie tylko "punktowe") i być realizowane również poza pasem drogi publicznej, jeśli wynika to z uwarunkowań oraz analizy kosztów i korzyści. W dziale "reformy" należy wprowadzić tzw. "specustawę rowerową" (rozszerzenie procedury Zezwolenia na Realizację Inwestycji Drogowej na drogi rowerowe nie stanowiące części drogi publicznej), np. w oparciu o projekt rządowy z 2015 roku (art. 6 projektu ustawy): http://www.sejm.gov.pl/sejm7.nsf/druk.xsp?nr=3896	Rozwiązania punktowe mogą nie pozwalać na rozwiązanie problemu, a realizacja w pasie drogowym - nie przynieść pożądanego efektu. Na przykład zamiast drogi dla rowerów w pasie drogowym optymalna może być budowa równoległej drogi rowerowej poza pasem drogowym (np. jako droga serwisowa linii kolejowej, droga leśna, korona wału przeciwpowodziowego itp.). Często może tu pojawiać się synergia z elementami rowerowymi komponentu A (proponowany w uwagach) i komponentu B. Realizacja dróg rowerowych (poza siecią dróg publicznych) napotyka na bariery w postaci niemożności pozyskania terenu i niezbędnych uzgodnień. Istnieją przykłady znacznych opóźnień lub nawet rezygnacji z zadań zgłoszonych do finansowania ze środków UE, powodowanych brakiem możliwości szybkiego pozyskania praw do terenu. Stąd	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						konieczność wprowadzenia procedury ułatwiającej absorbcję środków publicznych.	
298.	Eurowagon Sp. z o. o.	woj. wielkopolskie	Komponent E	210	dodanie w charakterystyce po słowie przeładunku "oraz tabor służący do transportu intermodalnego"	Dotychczas wszystkie konkursy intermodalne odbywały się z możliwością aplikowania o tabor co wynika z prostej logiki, że budowanie infrastruktury bez jednoczesnego wsparcia zakupów taboru uniemożliwiają rozwój transportu intermodalnego i konkurowanie kolejowego transportu z drogowym. Ponadto ze statystyk z ostatnich konkursów intermodalnych w Polsce wynika, że środki przeznaczone na same terminale nie wyczerpią wskazanej alokacji w KPO. Przy założeniu wykorzystania wskazanego rozporządzenia pomocowego dofinansowanie wyniesie 50% środków kwalifikowanych. Czyli obecnie jest w dotacji około 600 mln złotych, co daje około 1,2 mld złotych nakładów inwestycyjnych. Skrajnie nieprawdopodobne jest, że w Polsce do końca roku powstaną projekty z niezbędną dokumentacją projektową, które będą zdolne zaabsorbować tą kwotę. Wniosek jest taki, że jeśli katalog rzeczowy nie zostanie rozszerzony o projekty zakupu taboru do transportu intermodalnego alokacja nie zostanie wykorzystana, a rzeczona forma transportu będzie przegrywać z drogami.	**Uwaga uwzględniona** Dodane zostały zapisy o wsparciu dla taboru intermodalnego
299.	Polska 2050	woj. pomorskie	Komponent E	202-204	1.Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1.CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miastpowyżej 100 tys. mieszkanców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyłytylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja tawoczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów.Wzwiązku z tym, w podtytule “Wdrażanie” proponujemy odebrać odpowiedzialność in-stytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Fun-duszowi Ochrony Srodowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożeniereformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządуterytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys.mieszkańców. 1.2.Ten sam cel na str. 203 zakłada również “wprowadzenie obowiazkowych strefczystego transportu w miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys., gdzie wystę-puje przekroczenie szkodliwych substancji, oraz rozszerzenie możliwosci ich wprowa-dzenia na wszystkie obszary miejskie niezależnie od liczby	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględ-nienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzial-ność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowa-nie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywaniaśrodków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawu-ją politycy sprzyjający rządowi centralnemu. W szczególności zwracamy uwagę na potrzebę:	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.

					mieszkanców”. Strefy czy-stego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, żenormy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawićpowyższy cytat w następującym brzmieniu: “wprowadzenie obowiazkowych stref czy-stego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys.”		
300.	Wójt Gminy Goczałkowice-Zdrój	woj. śląskie	Komponent E	197	na str. 197, analogicznie do pktu 11 uwag SGU RP, po pkcie: E1.1.2. Zeroemisyjny transport zbiorowy wpisać pkt E1.1.3. Zeroemisyjny transport zbiorowy na terenach gmin uzdrowiskowych i obszarach ochrony uzdrowiskowej	Uzyskanie wsparcia dla gmin uzdrowiskowych, których sytuacja z powodu pandemii w sposób szczególny pogorszyła się	**Wyjaśnienie** Wsparcie zakupu taboru autobusowego będzie możliwe w ramach otwartej i konkurencyjnej procedury konkursowej. Nie wyklucza to możliwość pozyskania wsparcia przez miasta pełniące funkcję uzdrowiskową.
301.	Wójt Gminy Goczałkowice-Zdrój	woj. śląskie	Komponent E	201	na str. 201, analogicznie do pktu 11 uwag SGU RP, po pkcie: E1.1.2. Zeroemisyjny transport zbiorowy wpisać pkt E1.1.3. Zeroemisyjny transport zbiorowy na terenach gmin uzdrowiskowych i obszarach ochrony uzdrowiskowej	Uzyskanie wsparcia dla gmin uzdrowiskowych, których sytuacja z powodu pandemii w sposób szczególny pogorszyła się	**Wyjaśnienie** Wsparcie zakupu taboru autobusowego będzie możliwe w ramach otwartej i konkurencyjnej procedury konkursowej. Nie wyklucza to możliwość pozyskania wsparcia przez miasta pełniące funkcję uzdrowiskową.
302.	Prezes Zarządu SGPPL Dolina Lotnicza	podkarpackie	Komponent E		Wsparcie projektów w potach lotniczych Projekt nr 1. Nowe technologie dla niskoemisyjnego lotnictwa Projekt nr 2. Cyfryzacja procesów projektowych, produkcyjnych oraz remontowych drogą do wzrostu konkurencyjności i znaczenia polskich firm w światowym łańcuchu dostawców sektora lotniczego. Projekt nr 3. Statek powietrzny – uniwersalna platforma latająca przeznaczona do działań w sytuacjach nadzwyczajnych i w dobie kryzysu. Projekt nr 4. Modernizacja polskich konstrukcji śmigłowcowych, opracowanie i wdrożenie nowego polskiego śmigłowca militarnego oraz wdrożenie nowych zaawansowanych komponentów lotniczych drogą do utrzymania i rozwoju unikalnych kompetencji i konkurencyjności polskich firm i instytucji naukowych w		**Uwaga nieuwzględniona** Niesą planowane działania w zakresie portów lotniczych, w związku z brakiem kwalifikowalności do KPO.

					światowym sektorze lotniczym. Projekt nr 5. Polski innowacyjny dron pionowego startu i lądowania o konstrukcji modułowej i maksymalnej masie startowej od 600 kg do 2000 kg.		
303.	Burmistrz Miasta Sulejówek	mazowieckie	Komponent E		Prośba o ujęcie na podstawowej liście projektów przewidzianych do dofinansowania w ramach Krajowego Programu Rozbudowy inwestycji spółki PKP PŁK S.A polegającej na budowie tunelu w ciągu ulicy Przejazd w samym centrum Sulejówka (projekt realizowany przez PKP PLK S.A na podstawie trójstronnej umowy pomiędzy PKP PŁK S.A, Miastem Sulejówek i Powiatem Mińskim)	Kolizyjne skrzyżowanie ul. Przejazd z międzynarodową trasą kolejową (linia E20 TerespolParyż) w km 21 w Sulejówku jest niezmiernie uciążliwe i niebezpieczne, stanowiąc główną barierę rozwoju miasta. Wg iloczynu ruchu kolejowego jest to trzeci najbardziej uczęszczany jednopoziomowy przejazd kolejowy w Polsce. Obecnie Miasto Sulejówek realizuje wspólnie z PKP PŁK projekt „Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami — Etap II — część wiaduktowa". W ramach niego projektujemy m.in. tunel w ul. Przejazd znajdujący się w centralnej części Sulejówka. Obecnie prace projektowe dobiegają końca, główny projektant złożył właśnie w naszym imieniu wniosek o wydanie decyzji ZRiD. Oznacza to, że pod koniec b.r. nie będzie przeszkód formalno-prawnych, aby rozpocząć budowę obiektu, odpowiedniego finansowania ze strony PKP PLK, oczywiście pod warunkiem zapewnienia miasta Sulejówek i powiatu mińskiego (zarządcy drogi). Niestety koszt budowy tej niezwykle ważnej dla Sulejówka inwestycji przekracza 50 mln co oznacza, że nawet przy 30 mln zł wkładu własnego ze strony PKP pozostała część wkładu (ok 20 mln zł) będzie niemożliwa do wyasygnowania przez miasto Sulejówek oraz powiat miński. Jedyną możliwością budowy tego obiektu w perspektywie do 2023-2024 roku jest zwiększenie wkładu "kolejoweo" do poziomu co najmniej 45 mln zł. Pozostała kwota ok. 10 mln zł będzie możliwa do sfinansowania przez miasta i powiat biorąc pod uwagę możliwości Bilonowe obu jednostek samorządowych.	**Wyjaśnienie** Wybór konkretnych przejazdów do wsparcia będzie zależał głównie od analiz oraz priorytetów określanych przez Ministra Infrastruktury. Tego rodzaju infrastruktura będzie mogła być również współfinansowana w ramach polityki spójności
304.	Prezes Zarządu Międzynarodowego Portu Lotniczego im. Jana Pawła II Kraków — Balice sp. z o.o.	małopolskie	Komponent E		Wnosimy o literalne ujęcie portów lotniczych w Krajowym Planie Odbudowy, w szczególności: I. W komponencie A „Odporność i konkurencyjność gospodarki": w Reformie A1.1. „Stabilne warunki do inwestowania"; Inwestycja A1.1. L „Wsparcie inwestycji w przedsiębiorstwach"; Inwestycja A1.1 .4. „Przygotowanie terenów inwestycyjnych w Polsce"; w Reformie A2.2. „Wzmocnienie potencjału sektora nauki do współpracy z przedsiębiorstwami oraz usprawnienie transferu wiedzy i	Szeroko rozumiany sektor lotniczy stanowi jeden z najważniejszych filarów światowej gospodarki, a jednocześnie jeden z najbardziej dotkniętych skutkami pandemii. Ruch pasażerski na lotniskach regionalnych spadł o 90-97% w porównaniu z poziomem sprzed pandemii. Dla porównania, po wydarzeniach z 11 września 2001 roku oraz epidemii SARS z 2002 roku, największy	**Uwaga nieuwzględniona** Niesą planowane działania w zakresie portów lotniczych, w związku z brakiem kwalifikowalności do KPO.

					innowacji do gospodarki"; Inwestycja A2.2.1. „Program wsparcia rozwoju nowych technologii na potrzeby gospodarki"; w Reformie A3.1. „Kadry dla nowoczesnej gospodarki"; Inwestycja A.3.1.1. „Wsparcie rozwoju nowoczesnego kształcenia zawodowego, szkolnictwa wyższego oraz uczenia się przez całe życie". II. W komponencie B „Zielona energia i zmniejszenie energochłonności": w Reformie B 1.1. „Czyste powietrze" poprzez dodanie Inwestycji B 1.1.5. „Efektywność energetyczna i OZE w portach lotniczych"; w Reformie B 2.1. „Poprawa warunków dla rozwoju technologii wodorowych oraz innych paliw alternatywnych" w Inwestycji B 2.1.1. uwzględnienie inwestycji portów lotniczych w tym zakresie; w Reformie B 2.2. „Poprawa warunków dla rozwoju odnawialnych źródeł energii" poprzez dodanie inwestycji B 2.2.4. „Instalacje OZE realizowane przez porty lotnicze"; w Reformie B 3 1 „Zrównoważone wykorzystanie środowiska naturalnego" poprzez dodanie Inwestycji B 3.1.5. „Systemy oczyszczania wód opadowych i ścieków w portach lotniczych". III. W komponencie E „Zielona inteligentna mobilność": w Reformie E 2.2. „Zwiększenie bezpieczeństwa transportu" zarówno w inwestycji E 2.2.1. „Bezpieczeństwo transportu" jak również w inwestycji E.2.2.2. „Cyfryzacja transportu" uwzględnienie inwestycji w zakresie cyfryzacji i bezpieczeństwa w portach lotniczych; W celu szczegółowym E2. „Zwiększenie dostępności transportowej, bezpieczeństwa i cyfrowych rozwiązań" poprzez dodanie Reformy E 2.3. „Zwiększenie konkurencyjności sektora lotniczego" uwzględniającej Inwestycję E 2.3.1. „Infrastruktura portów lotniczych przyjazna dla środowiska" oraz Inwestycję E 2.3.2. „Projekty intermodalne".	spadek wyniósł tylko 26%. Zamknięcie granic i nowe procedury sanitarne doprowadziły do gwałtownego spadku liczby podróży lotniczych. Powrót do stanu sprzed pandemii potrwa co najmniej kilka lub nawet kilkanaście lat	
305.	Prezes Zarządu Związek Samorządowych Przewoźników Kolejowych	mazowieckie	Komponent E		1.W zapisach sekcji E 2.1.2 dotyczącej pasażerskiego taboru kolejowego – zwiększenie środków na zakup nowych pojazdów kolejowych, ze wskazaniem samorządowych, regionalnych i aglomeracyjnych przewoźników kolejowych, do kwoty 1,5 miliarda euro. 2. Wprowadzenie w komponencie E „Zielona, inteligentna mobilność" środków finansowych w wysokości 200 milionów euro i zapisów umożliwiających aplikowanie o środki UE na działania inwestycyjne związane z budową, modernizacją i rozwojem infrastruktury, niezbędnej do prawidłowego funkcjonowania samorządowych przewoźników kolejowych. 3. Wprowadzenie do dokumentu takich zapisów, mechanizmów i środków finansowych, by na ich podstawie wyżej wymienione podmioty mogły uczestniczyć w realizacji KPO.		**Uwaga uwzględniona** W KPO znalazły się czytelne zapisy o możliwości zakupu taboru pasażerskiego dla przewozów regionalnych, wraz z przypisaniem określonej kwoty. Wsparcie zakupu taboru będzie możliwe zarówno z części dotacyjnej, jak i pożyczkowej. Całkowita kwota na zakup taboru została zwiększona czterokrotnie.

306.	Prezes Zarządu Stowarzyszenia Aktywny Beskid		Komponent E		Uwzględnienie w KPO budowy dróg rowerowych o znaczeniu turystycznym i rekreacyjnym	Sektor turystyki jest jednym z sektorów najbardziej dotkniętych skutkami pandemii	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
307.	-	podkarpackie	Komponent E		Sprzeciw wobec finansowania z KPO i innych środków unijnych modernizacji i rozbudowy lotniska w miejscowości Turbia koło Stalowej Woli		**Wyjaśnienie** W ramach KPO nie ma działań w zakresie lotnisk.
308.	Burmistrz Miasta Oława		Komponent E	reforma„Zwiększenie roli sektora kolejowego w systemie transportowym reforma„Wprowadzenie rozwiązań minimalizujących wpływ transportu na otoczenie społeczne, poprawiających bezpieczeństwo w ruchu drogowym, kolejowym oraz innych, w tym zastosowanie rozwiązań w organizacji	Wwyjaśnienia wymaga, czy w ramach ICP0 będą mogły być wspierane inwestycje dotyczące infrastruktury kolejowej typu: przystanki kolejowe, perony, dojścia do peronów itp.? wyjaśnienia wymaga: Czy dla poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego tworzone będą nowe programy? Czy środki w ramach ICP0 będą zasilać Krajowy Program Kolejowy w zakresie poprawy bezpieczeństwa na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami?	Tego typu infrastruktura jest niezbędna, aby podjęte interwencje w odnowę taboru i sieci przyniosły pożądany efekt i stworzyły spójny pakiet rozwiązań w postaci oferty dla podróżujących koleją i przyczyniały się rozwiązania tak ważnych w obecnym czasie problemów w obszarze transportu i jego wpływu na środowisk	**Uwaga nieuwzględniona.** Środki są przeznaczone na modernizacje linii międzywojewódzkich i regionalnych o największym potencjale Tego rodzaju infrastruktura jak przystanki, persony itp. będzie mogła być współfinansowana w ramach polityki spójności

				ruchu"			
309.	Prezes Urzędu Transportu Kolejowego		Komponent E	pismo	Szczegółowe uwagi w zakresie Komponentu E i A		
310.	Prezes Zarządu Stowarzyszenie Gmin Środowiskowych		Komponent E	pismo	Dopisanie nowej inwestycji E 1.1.3 Zeroemisyjny transport zbiorowy na terenie gmin uzdrowiskowych i obszarach ochrony uzdrowiskowej.		**Wyjaśnienie** Wsparcie zakupu taboru autobusowego będzie możliwe w ramach otwartej i konkurencyjnej procedury konkursowej. Nie wyklucza to możliwość pozyskania wsparcia przez miasta pełniące funkcję uzdrowiskową.
311.	Marszałek Województwa Świętokrzyskiego		Komponent E	206, 212 Pismo	Tymczasem w przypadku, np. Reformy E1.1.2. Zeroemisyjny transport zbiorowy, nie jest wiadomym czy konkursy będą dedykowane tylko organizatorom, czy też operatorom publicznego transportu zbiorowego. Celem inwestycji jest zwiększenie poziomu bezpieczeństwa ruchu, w szczególności jego niechronionych uczestników, jak również eliminacja ruchu tranzytowego z obszarów o zwartej zabudowie mieszkaniowej (obwodnice dróg na drogach krajowych i wojewódzkich). W dokumencie należy uwzględnić zagadnienia związane z zeroemisyjną mobilnością rowerową oraz budową i rozbudową infrastruktury rowerowej w aspekcie zarówno komunikacyjnym jak i sprzyjającym odbudowie gospodarki turystycznej po czasach pandemii. Uwzględnienie w ramach Inwestycji Celu szczegółowego E1. Zwiększenia udziału zeroemisyjnego transportu oraz przeciwdziałania i zmniejszenia negatywnego oddziaływania transportu na środowisko punkt E1.1.3 Transport rowerowy Należy włączyć zagadnienie związane z mobilnością rowerową do pkt E.2.1. Zwiększenie konkurencyjności sektora kolejowego, poprzez rozszerzenie celu inwestycji o następujący (tabela – str. 201):	W naszej ocenie i wobec zidentyfikowanych projektów w regionie, dostrzegamy bezwzględną potrzebę zagwarantowania możliwości wskazania w KPO typu beneficjentów przewidzianych w ramach poszczególnych reform: organizator i/lub operator publicznego transportu zbiorowego. Propozycja uwzględnienia poza organizatorami również i operatorów publicznego transportu zbiorowego będzie tworzyła sprzyjające warunki do multidyscyplinarnego rozwoju profesjonalnych firm przewozowych w ramach obowiązujących umów PSC Wobec ogromnych potrzeb regionów i miast związanych z inwestycjami dot. budowy obwodnic w ciągach dróg wojewódzkich, oraz ogromnymi środkami budżetu państwa dedykowanymi w ramach programów rządowych dla inwestycji krajowych (np. 100 Obwodnic), apelujemy o uwzględnienie potrzeb samorządów wojewódzkich w zakresie tego typu inwestycji W projekcie dokumentu nie znalazły się odpowiednio wyeksponowane zagadnienie związane z mobilnością rowerową, która jako	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic. Budowa lub modernziacja dróg co do zasady nie jest kwalifikowalna, ze względu na brak spełnienia zasady nieczynienia szkody środowisku. Wyjątkiem są obwodnice na drogach krajowych, ale w ramach celu związanego z bezpieczeństwem transportu. Szczegółowe zasady dotyczące konkursów zostaną określone na póxniejszym etapie.

					„Wsparcie efektywności rozwoju transportu publicznego poprzez budowę i integrację sieci infrastruktury rowerowej z zeroemisyjnym transportem kolejowym.” W konsekwencji tego należy przewidzieć (str. 206-211) pakiet i budżet na inwestycje związane z zeroemisyjnym transportem rowerowym.	ekologiczny i zeroemisyjny transport, a także potężna gałąź gospodarki jest niezwykle ważnym elementem zrównoważonej, odpornej na kryzysy polityki rozwoju społeczno – gospodarczego, w tym polityki transportowej.	
312.	Koleje Mazowieckie KM – Sp. z o.o.		Komponent E	pismo	Wnioskujemy o możliwość uwzględnienia w E 1.1.2. Zeroemisyjny transport zbiorowy, inwestycji związanych z wymianą spalinowego taboru kolejowego oraz uwzględnienie w typie Beneficjentów operatorów publicznego transportu zbiorowego. Wnioskujemy o zwiększenie kwoty alokacji przyznanej na działanie E 2.1.2. Pasażerski tabor kolejowy Wnioskujemy o wyrównanie szans w aplikowaniu o środki w ramach KPO dla wszystkich przewoźników kolejowych. Obecne zapisy KPO przewidują przyznanie dofinansowania w trybie indywidualnym oraz konkursowym w zale żno ści od rodzajów przewozów, co nie znajduje uzasadnienia. Powy ższe rozgraniczenie wprowadza uznaniowość w kwestii rozdzielania środków UE. Wnioskujemy o wydzielenie odrębnej puli na zakńp taboru do przewozów mi ędzywojewódzkich i pozosta łych (regionalnych i aglomeracyjnych), Wnioskujemy o mo żliwość sfinansowania w trybie indywidualnym z ICP0 budowy baz utrzymaniowonaprawczych taboru kolejowego. W przypadku dopisania przedmiotowych inwestycji w katalog mo żliwych zadań do realizacji zasadne jest zwi ększenie puli alokacji w zadaniu E 2.1.2. Pasa żerski tabor kolejowy — je żeli to w ł a śnie E 2.1.2 obejmie tego rodzaju inwestycje, Wnioskujemy o mo żliwość dofinansowania z KPO w trybie indywidualnym zada ń, które stanowią część Systemu Dynamicznej Informacji Pasa żerskiej w poci ągach oraz stanowią wyposa żenie konduktorów w niezb ędny sprz ęt: - modernizacji Infolinii Cali Center oraz rozbudowy Systemu Komunikacji, - dostawy urz ądzeń mobilnych dla dru żyn konduktorskich wraz z oprogramowaniem Mobilnej Informacji Konduktorskiej. Wnioskujemy o rozszerzenie możliwych do realizacji inwestycji o zakup przenośnych radiotelefonów w standardzie GSM-R, które służą do zapewnienia stalej łączności z maszynistą i dyżurnymi ruchu w czasie wykonywania obowiązków służbowych. Wnioskujemy o zwiększenie alokacji na zadanie E 2.2.2. Cyfryzacja transportu. Trudno zorientować się jak duże środki przekazane	Główne cele komponentu 'E" wskazują na konieczność promocji „czystego" transportu zbiorowego w komunikacji publicznej miejskiej i regionalnej. Cele nie zawężają reform i inwestycji do transportu autobusowego. Wykluczenie takie pojawia się na etapie doprecyzowania zapisów KPO E 1.1 Środki na ten cel nie powinny zostać zawężone wyłącznie do transportu autobusowego, gdyż transport zbiorowy w komunikacji publicznej miejskiej i regionalnej to również kolej. W KPO jest mowa o zastąpieniu pojazdów spalinowych pojazdami zasilanymi paliwami alternatywnymi. Inwestycje w tym zakresie (E 1.1.2) powinny zatem umożliwić dostęp do środków dla projektów związanych z wymianą spalinowego taboru kolejowego. Dodatkowo rozszerzenie populacji docelowej o operatorów publicznego transportu zbiorowego sprawi, ze o dofinansowanie aplikować będą mogli przewoźnicy kolejowi planujący wymianę taboru spalinowego. Obecne zapisy KPO zakładają, że dofinansowany może być m.in. zakup taboru do przewozów międzywojewódzkich oraz regionalnych. Przy czym zakup taboru do przewozów międzywojewódzkich zostanie dofinansowany ze środków KPO w trybie indywidualnym natomiast tabor do przewozów regionalnych zostanie obj ęty procedurą konkursow ą. Bardzo niska kwota alokacji na to działanie (398 mln euro) przy zał o żeniu dofinansowania zakupu taboru do przewozów mi ędzywojewódzkich w trybie indywidualnym sprawia, że dla pozostałych przewo źników, którzy muszą aplikować o środki na tabor w trybie konkursowym zostaje niewiele z alokacji. Wszystkie konkursy organizowane w ramach środków krajowych w perspektywie 2014-2020 zapewniały równy dost ęp wszystkich przewo	**Uwaga uwzględniona** W KPO znalazły się czytelne zapisy o możliwości zakupu taboru pasażerskiego dla przewozów regionalnych, wraz z przypisaniem określonej kwoty. Wsparcie zakupu taboru będzie możliwe zarówno z części dotacyjnej, jak i pożyczkowej. Całkowita kwota na zakup taboru została zwiększona czterokrotnie. Inne projekty będą mogły być realizowane w ramach środków z polityki spójności.

					zostaną na tryb konkursowy w ramach KPO. Dużo środków zostalo scentralizowanych i będzie wydatkowanych na poszczególne projekty, które wspólnie nie stanowią żadnego zintegrowanego planu działania. Bez takiego planu bardzo trudno b ędzie osi ągnąć g łówne cele i za ł o żenia KPO. Brak strategii i wizji dla rozwoju kolejnictwa w Polsce, budowania konkurencyjno ści przewozów kolejowych wzgl ędem przewozu samochodowego.	źników do środków UE. Zapisy KPO faworyzują w aplikowaniu o środki UE przewo źników kolejowych świadcz ących przewozy mi ędzywojewódzkie i dyskryminują pozostałych przewo źników. Na preferencyjnych zasadach zostają przydzielone środki KPO na tabor do przewozów mi ędzyregionalnych. Podejmowane przez Rz ąd reformy zgodnie z zapisami KPO mają na celu „zwi ększenie roli sektora kolejowego w systemie transportowym poprzez stymulowanie jego dalszego rozwoju, determinuj ącego mo żliwość zwi ększenia udzia łu w przewozach" dążenie do osi ągni ęcia tego celu przy jednoczesnych zał o żeniu, że , średni wiek taboru kolejowego przekracza 30 lat" jest niemo żliwe bez inwestycji w zakup taboru, zarówno do przewozów mi ędzywojewódzkich jak i regionalnych. W KPO nie pojawił się zapis dot. mo żliwo ści sfinansowania infrastruktury s ł użącej do utrzymania taboru. Jest to fundamentalny element zapewniaj ący utrzymanie taboru i umo żliwiaj ący niezawodne świadczenie us ług w ramach umowy PSC. W związku z planami dotyczącymi modernizacji infrastruktury kolejowej i przejściu na łączność cyfrową (GSM-R) w pociągach, zachodzi konieczność wymiany ok. 600 szt. radiotelefonów działającym w systemie analogowym na cyfrowe, użytkowane przez drużyny konduktorskie. Radiotelefon przenośny jest jednym z podstawowych narzędzi pracy kierownika pociągu. Obecne zapisy KPO wskazują na możliwość pozyskania dofinansowania na doposażenie pojazdów w ETCS w trybie konkursowym z przeznaczoną alokacją na ten cel w kwocie 441 mln euro. W zakresie E 2.1.2 przewidziane są środki na doposażenie 150 pojazdów w urządzenia pokładowe ETCS. Projekty będą kwalifikowane do dofinansowania w procedurze konkursowej, dlatego ze względu na wysokie koszty związane z montażem ETCS zasadnym staje się zwiększenie kwoty alokacji na to zadanie. Dla Spółki KM jest to szansa na sfinansowanie doposażenia EZT serii ER75 FLIRT pierwszej	

						generacji w ETCS. Tabor kolejowy przewoźników regionalnych wyposażony w ETCS to niezbędny element systemu, mający na celu zapewnienie bezpieczeństwa i nieprzerwanego ruchu pociągów	
313.	Prezes Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych		Komponent E		Uważamy, że motoryzacyjny rynek wtórny, który również ucierpiał na skutek kryzysu COVID-19, powinien znaleźć się w krajowych planach naprawy, a tym samym zostać uwzględniony we wsparciu finansowym z funduszy unijnych. Prosimy o sprawiedliwe traktowanie i wsparcie także dla segmentu zajmującego się utrzymaniem istniejącego parku samochodowego w dobrym stanie technicznym. Proponowana ekokontrola to prosta, szybka i niedroga kontrola ewentualnych usterek systemu lub podzespołów w pojeździe, którą mogłyby przeprowadzić warsztaty motoryzacyjne, aby upewnić się, że park samochodowy jest w odpowiednim stanie. Proponowana procedura ekokontroli nie ma na celu zastąpienia ani wpłynięcia na obecną homologację typu, czy też na system okresowych badań technicznych		**Wyjaśnienie** Uwaga ogólna do wsaprcia przedsiębiorstw. Takie wsaparcie będzie możliwe w ramach komponentu A.
314.	Marszałek Województwa Lubuskiego		Komponent E	pismo	Zapisy zawarte w wyzwaniach jakie są postawione przed komponentem „Zielona, inteligentna mobilność” dotyczące transportu nie wykluczają finansowania dróg samorządowych. Tak więc założenia dotyczą stworzenia spójnego systemu transportowego, którego nie można stworzyć bez uwzględniania dróg wszystkich kategorii. Występuje pewna niespójność w opisie inwestycji i demarkacji dot. realizacji wzdłuż lub poza siecią TEN-T. Wątpliwości budzi również zapis o demarkacji wsparcia dla miast posiadających przyjęte Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Z dokumentu powinno wynikać, które konkretnie linie kolejowe są planowane do modernizacji w ramach KPO. Wniosek o dopisanie współpracy z Urzędami Marszałkowskimi w opisie wdrażania inwestycji dot. linii kolejowych (również w zakresie wyboru linii do dofinansowania w ramach KPO) Zasadne byłoby procentowe podzielenie alokacji na tabor krajowy i regionalny zgodnie z ich udziałem w przewozach pasażerskich. Z zapisów może wynikać, że nieuzasadnione pierwszeństwo do finansowania dotacyjnego będą miały projekty PKP INTERCITY. Kwota wsparcia na tabor (ok. 400 mln euro) jest zdecydowanie niewystarczająca. Projekty dot. bezpieczeństwa transportu, w tym również	Polska wchodząc do Unii Europejskiej zobowiązała się do dostosowania sieci dróg do nacisków osi pojedynczej na poziomie 11,5 tony. Wyznaczony został okres przejściowy, który zakończył się w 2010 roku. Z uwagi na niedostosowanie dróg do nacisku nośności 11,5 tony na oś, w tym wojewódzkich wskazane jest ich szczególne dofinansowanie. Mając powyższe na uwadze dla newralgicznych odcinków dróg wojewódzkich niezbędnym jest utworzenie możliwości korzystania ze środków na poziomie krajowym w tym w ramach KPO. W charakterystyce inwestycji dot. zeroemisyjnego transportu zbiorowego jest zapis o realizacji również na terenach wykluczonych komunikacyjnie, podczas gdy z opisu demarkacji wynika, że działania poza siecią TEN-T nie będą wspierane ze środków KPO. Czy z opisu demarkacji należy rozumieć, że miasta posiadające PZMM nie będą mogły uzyskać wsparcia w ramach KPO. W dokumencie podano, że działania inwestycyjne obejmują prowadzenie prac na ok. 530 km linii kolejowych o znaczeniu krajowym i regionalnym w okresie do I. połowy 2026r., a projekty zostaną wskazane w trybie indywidualnym. Mając na uwadze fakt, że trwają obecnie prace nad ustalaniem	**Wyjaśnienie** Budowa lub modernziacja dróg co do zasady nie jest kwalifikowalna, ze względu na brak spełnienia zasady nieczynienia szkody środowisku. Wyjątkiem są obwodnice na drogach krajowych, ale w ramach celu związanego z bezpieczeństwem transportu. W KPO znalazły się czytelne zapisy o możliwości zakupu taboru pasażerskiego dla przewozów regionalnych, wraz z przypisaniem określonej kwoty. Wsparcie zakupu taboru będzie możliwe zarówno z części dotacyjnej, jak i pożyczkowej. Całkowita kwota na zakup taboru została zwiększona czterokrotnie.

					budowy obwodnic powinny dotyczyć również dróg wojewódzkich. Niejasny podział demarkacji i brak uzasadnienia dla wskazania wyłącznie dróg krajowych do KPO	priorytetów inwestycyjnych w ramach RPO 2021-2027, a część linii kolejowych zgłoszono do Programu Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej Kolej + do 2028 roku, niezbędnym jest określenie, które odcinki linii kolejowych zostały wskazane do realizacji w ramach KPO. W związku z zapisem o wsparciu linii o znaczeniu regionalnym, przy opisie wdrażania inwestycji powinien być zapis o konsultacjach z regionami. Niejasny jest podział alokacji na projekty międzywojewódzkie (PKP INTERCITY) i regionalne. Biorąc pod uwagę ilość i wskazany koszt zakupu składu dla PKP INTERCITY znacząco przekracza to całą alokację. Wymiana taboru kolejowego do przewozów regionalnych wskazana do uzupełniającego wsparcia zwrotnego, a projektów PKP INTERCITY nie wskazano przy środkach zwrotnych. Może to sugerować, że będą one priorytetowo traktowane przy wsparciu dotacyjnym kosztem przewozów regionalnych. Zwrócić należy uwagę, ze udział regionalnych przewozów pasażerskich (w tym w realizacji celów środowiskowych) jest znacznie większy niż międzywojewódzkich. Z opisu wynika, że inwestycje dotyczą tylko dróg krajowych. W zaakceptowanych w 10.2020 r. przez MFFiPR wiązkach ujęte były również drogi wojewódzkie, które powinny być uwzględnione w tym zadaniu w KPO (w oparciu o analizy koniecznych inwestycji). Przedstawione przez Policję dane dot. wypadków wskazują, że znaczny udział zdarzeń ma miejsce na drogach wojewódzkich. Potwierdza to, że poprawa bezpieczeństwa jest niezbędna nie tylko na drogach krajowych. Zaznaczyć należy również, że drogi wojewódzkie są mocno niedoinwestowane i widoczna jest dysproporcja pomiędzy środkami przeznaczanymi na drogi krajowe a pozostałe. Środki, którymi dysponują samorządy województw znacznie odbiegają od potrzeb i są zbyt małe by móc realizować kluczowe zadania dla rozwoju województwa na drogach. Analizując dostępne źródła	

						finansowania dróg	
315.	Prezes Zarządu Forum Kolejowe Railway Business Forum		Komponent E	pismo	1. **Zakupy taboru kolejowego pasażerskiego powinny znaleźć więcej miejsca w strukturze wydatków KPO**, nie powinny faworyzować jednego przewoźnika i jednego rodzaju przewozów. Zwłaszcza, że przyjęta formuła ogranicza poważnie wsparcie dla przewozówa. wojewódzkich – regionalnych i aglomeracyjnych, które odgrywają kluczową rolę w publicznym transporcie zbiorowym. **Postulujemy wprowadzenie konkursu projektów** uwzględniającego możliwe od osiągniecia potoki pasażerów a tym samym istotnego udziału w zielonej mobilności. Zapowiedzi wzrostu liczby uruchamianych pociągów do 2030 r. o 64 proc. względem obecnego roku nie będą przecież możliwe przy dominującym udziale w nim PKP Intercity, gdyż w ostatnich latach największe przyrosty notowaliśmy w przewozach miejskich i regionalnych. 2. **KPO niesłusznie pomija kwestię budowy i modernizacji zapleczy dla taboru.** Zachowanie konkurencyjności i warunków bezpieczeństwa wymaga unowocześnienia zapleczy i odrzucenie tego typu projektów jest niespójne z kierunkiem KPO. 3. **Program należy uzupełnić o całokształt komunikacji miejskiej –** niezależnie od autobusów powinno być miejsce na wsparcie budowy linii i zakupu tramwajów. 4. W celu poprawy konkurencyjności kolei konieczne jest **wyrównywanie szans z transportem drogowym** poprzez egzekwowanie standardów bezpieczeństwa (prędkość, nacisk na oś) i upowszechnienie opłat od ciężkiego transportu drogowego na całą sieć dróg krajowych.		**Uwaga uwzględniona** W KPO znalazły się czytelne zapisy o możliwości zakupu taboru pasażerskiego dla przewozów regionalnych, wraz z przypisaniem określonej kwoty. Wsparcie zakupu taboru będzie możliwe zarówno z części dotacyjnej, jak i pożyczkowej. Całkowita kwota na zakup taboru została zwiększona czterokrotnie. W zakresie zaplecza dla taboru nie jest przewidywane wsparcie. Tego typu infrastruktura będzie mogła być finansowana z innych środków UE. Tabor szynowy (tramwaje) został dopisany do Komponentu E. Wsparcie będzie możliwe z części pożyczkowej.
316.	Wicemarszałek Województwa Pokarpackiego		Komponent E	pismo	Uwzględnienie w inwestycjach przedstawionych w projekcie Krajowego Planu Odbudowy rozwoju infrastruktury dróg wojewódzkich, która została przedstawiona w wiązce projektów opracowanej przez województwo podkarpackie pn. Rozwój infrastruktury dróg wojewódzkich w celu wzmacniania potencjału gospodarczego, poprawy spójności komunikacyjnej, bezpieczeństwa drogowego i zdrowotnego oraz dostępności regionów, ograniczenia negatywnego oddziaływania na środowisko, a także zwiększania równości szans. Mając na uwadze rozwój systemu transportu w kierunku transportu przyjaznego dla środowiska, rekomenduje się uwzględnienie inwestycji dotyczących integracji układów komunikacyjnych poprzez budowę zjazdów z autostrad i	Sektor lotniczy jako jeden z najbardziej dotkniętych skutkami pandemii COVID-19 wymaga wsparcia w zakresie inwestycji przekładających się na ograniczanie jednostkowych kosztów transportu, poprawę bezpieczeństwa, jakości usług transportowych w przewozie towarów i pasażerów, dostępności transportowej w wymiarze europejskim, krajowym i lokalnym, a także ograniczenie emisji zanieczyszczeń pochodzących z tego sektora. W zakresie transportu lotniczego, w celu zwiększenia efektywności i rentowności portów lotniczych powinny być wspierane działania związane z inwestycjami w części lotniczej (airside)	**Uwaga nieuwzględniona** Budowa lub modernziacja dróg co do zasady nie jest kwalifikowalna, ze względu na brak spełnienia zasady nieczynienia szkody środowisku. Wyjątkiem są obwodnice na drogach krajowych, ale w ramach celu związanego z bezpieczeństwem transportu. Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów

					dróg ekspresowych wraz z połączeniem z drogami wojewódzkimi Rekomenduje się wprowadzenie inwestycji umożliwiających realizację projektów budowy i rozbudowy infrastruktury obwodnic na drogach wojewódzkich oraz dróg wojewódzkich budowanych po nowych śladzie. Uwzględnienie w inwestycjach przedstawionych w projekcie Krajowego Planu Odbudowy rozwoju infrastruktury portów lotniczych. W projekcie Krajowego Planu Odbudowy przedstawionym do konsultacji, w żadnym z komponentów (komponent E „Zielona inteligentna mobilność", komponent A „Odporność i konkurencyjność gospodarki") nie wskazano reform, działań i inwestycji umożliwiających powstawanie spójnej infrastruktury rowerowej o znaczeniu krajowym i regionalnym jako elementu zrównoważonego transportu służącego konkurencyjnej gospodarce oraz inteligentnej mobilności. Wskazujemy zatem na zasadność wprowadzenia do KPO reform, działań i inwestycji z zakresu spójnej infrastruktury rowerowej o znaczeniu krajowym i regionalnym. W komponencie E „Zielona inteligentna mobilność": - W reformie E 2.2. „Zwiększenie bezpieczeństwa transportu" zarówno w inwestycji E2.2.1. „Bezpieczeństwo transportu" jak również w inwestycji E.2.2.2. „Cyfryzacja transportu" uwzględnienie inwestycji w zakresie cyfryzacji i bezpieczeństwa w portach lotniczych. - W celu szczegółowym E2. „Zwiększenie dostępności transportowej, bezpieczeństwa i cyfrowych rozwiązań" dodanie Reformy E 2.3. „Zwiększenie konkurencyjności sektora lotniczego" uwzględniającej Inwestycję E 2.3.1. „Infrastruktura portów lotniczych przyjazna dla środowiska" oraz Inwestycję E 2.3.2. „Projekty intermodalne" Dodanie zapisu: Praca przewozowa sektora kolejowego w okresie 2005-2019 wzrosła o 9%, podczas gdy przewozy drogowe wzrosły ponad trzykrotnie – ze 119 740 mln tkm w 2005 r. do 395 311 mln tkm w 2019 r. Największą dynamiką wzrostu cechuje się transport lotniczy na poziomie blisko 12% r/r. Propozycja zmiany zapisu: Wzrost negatywnego wpływu transportu indywidualnego na jakość życia, w szczególności w obszarach zurbanizowanych wskazuje na potrzebę tworzenia stref niskoemisyjnych, wprowadzania zrównoważonej mobilności miejskiej i regionalnej, w oparciu o sieci transportu zeroemisyjnego, stałego wzmocnienia transportu	portów lotniczych, poprawą bezpieczeństwa, infrastrukturą komunikacji nawigacyjnej i dozorowania, systemami zarządzania ruchem lotniczym oraz ochroną środowiska. Wg danych GUS oraz Urzędu Lotnictwa Cywilnego dynamika wzrostu ruchu lotniczego zarówno cargo jak i przewozów pasażerskich jest w trendzie wzrostowym przez wiele lat. W latach 2004-2019 zanotowano blisko 6 krotny wzrost przewozów pasażerskich w Polsce z 8.8M do 49M pasażerów. Umożliwienie rozwoju przestrzeni dla różnych środków transportu, jak szynowy, czy powietrzny oparty o rozwiązania taksówek powietrznych UAM (Urban Air Mobility) Umożliwienie rozwoju przestrzeni dla różnych środków transportu. Propozycja wprowadzenia zapisów ma na celu umożliwienie przygotowania dokumentów projektowych dla podmiotów zainteresowanych inwestycją. Z uwagi na zakres inwestycji, który pokrywa się z działaniami planowanymi w krajowych i regionalnych programach operacyjnych kluczowe jest przedstawienie linii demarkacyjnej. Infrastruktura ładowania powinna znajdować się również przy drogach powiatowych i wojewódzkich, co pozwoli na uzyskanie sprawnego funkcjonowania transportu publicznego. Mając na uwadze, iż obecnie intensywnie trwają prace nad programowaniem perspektywy finansowej na lata 2021 – 2027 zarówno na poziomie krajowym i regionalnym oraz uwzględniając zaawansowany poziom opracowania regionalnych planów transportowych konieczne jest uszczegółowienie zapisów dotyczących inwestycji na liniach kolejowych. Z uwagi na kompetencje samorządu województwa w tym obszarze powinien on zostać wskazany w grupie docelowej. Z uwagi na kompetencje JST i samorządu województwa, katalog powinien zostać poszerzony. Rozwój zrównoważonej sieci dróg oraz integracja układów komunikacyjnych z systemem krajowym i międzynarodowym jest kluczowa dla odbudowy procesów rozwoju w	kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic. Porty lotnicze jako niespełniające zasady DNSH nie sa kwalifikowalne do KPO. Zapisy w komponencie „E" KPO wskazują na możliwość finansowania modernizacji regionalnych linii kolejowych. Kwota na linie kolejowe została zwiększona.

					publicznego oraz wzbogacenia floty transportowej zero-emisyjnymi pojazdami środkami transportu. Populacja docelowa: zmiana zapisów z: producentów pojazdów niskoemisyjnych, na: producentów niskoemisyjnych środków transportu. Propozycja zmiany zapisu: Wyzwaniem w tym zakresie jest znaczne zwiększenie skali i tempa działań zmierzających do zwiększenia udziału pojazdów środków transportu zasilanych paliwami alternatywnymi, m.in. poprzez…. - Charakterystyka – uszczegółowienie zapisów dotyczących instrumentu finansowego, który będzie wspierał kapitałowo lub dłużnie przedsięwzięcia inwestycyjne przedsiębiorstw w zakresie rozwiązań zeroemisyjnych. Wprowadzenie zapisów umożliwiających finansowanie zeroemisyjnych pojazdów specjalnych wykorzystywanych w przedsiębiorstwach (MŚP i duże). - Wdrażanie – przedstawienie zasad i kryteriów wyznaczenia listy indykatywnej projektów oraz przedstawianie katalogu podmiotów wdrażających. - doprecyzowanie zapisów dot. inwestycji w zakresie autobusów zero i niskoemisyjnych w kontekście nazwy inwestycji która odwołuje się do rozwiązań zeroemisyjnych. - Charakterystyka – wprowadzenie zapisów umożliwiających finansowanie zakupu również innych niskoemisyjnych pojazdów pomocniczych związanych z obsługą pasażerskiego ruchu lotniczego i kolejowego. Rekomendujemy rozszerzenie zapisu o infrastrukturze ładowania i umożliwienie lokowania jej nie tylko wzdłuż sieci TEN-T ale również wzdłuż dróg wojewódzkich i powiatowych - ze względu na zakres projektów niezbędne jest określenie jednoznacznej linii demarkacyjnej z polityką spójności - Charakterystyka – w opisie wskazano na działania inwestycje obejmujące prace na ok. 530km linii kolejowych, sugerujemy wskazanie terytorializacji dla tych inwestycji. - mając na uwadze, iż projekty zostaną wskazane w trybie indywidualnym rekomendujemy o priorytetyzację dla projektów z opracowaną dokumentacją projektową w perspektywie finansowej 2014 – 2020 - Wdrażanie - przedstawienie zasad i kryteriów wskazania projektów - Populacja docelowa - dodanie do katalogu: samorząd województwa - Populacja docelowa - dodanie do katalogu: JST w tym samorząd województwa - Cel, Charakterystyka – wprowadzenie zapisów	regionach osłabionych pandemią. Rozwój sieci dróg wojewódzkich wraz z infrastrukturą towarzyszącą, stanowi impuls rozwojowy dla działalności gospodarczej i konkurencyjności inwestycyjnej regionów, gdyż umożliwia powstanie nowych miejsc pracy oraz utrzymanie istniejących, w tym w obszarach gospodarki dotkniętych lockdownem tj. turystyka (gastronomia, hotelarstwo). Rozwój sieci dróg wraz z infrastrukturą towarzyszącą wpłynie również na rozwój i dostępność usług społecznych i zdrowotnych. Należy również podkreślić wpływ rozwoju infrastruktury dróg wojewódzkich na wzrost bezpieczeństwa systemu transportowego i ruchu pieszo-rowerowego oraz poprawę jakości życia lokalnej społeczności. Jak ważny jest to obszar dla regionów potwierdza liczba projektów zgłoszonych w tym obszarze do KPO. Wiązka projektów, koordynowana przez województwo podkarpackie, obejmująca 165 projektów województw jest zgodna zarówno z celami KPO jak i Matrycą i powinna zostać ujęta w KPO. Wsparcie w zakresie ITS powinno obejmować również inwestycje na drogach wojewódzkich, co jest ważne przy tworzeniu zrównoważonego systemu transportu w szczególności w obszarach miejskich. Umożliwienie rozwoju przestrzeni dla różnych środków transportu.	

					umożliwiających inwestycje na drogach wojewódzkich w tym obwodnicach poprzez tryb konkursowy - Charakterystyka - uzupełnienie zapisu: przebudowa skrzyżowań oraz przejazdów drogowo - kolejowych wraz z niezbędną infrastrukturą...". - Cel - uzupełnienie zapisu: "Zwiększenie poziomu bezpieczeństwa ruchu, w szczególności jego niechronionych uczestników, jak również eliminacja ruchu tranzytowego z obszarów o zwartej zabudowie mieszkaniowej (obwodnice dróg na drogach krajowych i wojewódzkich w tym zlokalizowanych w miastach wojewódzkich i zarządzane przez Prezydentów tych miast, inwestycje na sieci dróg krajowych oraz bezpośrednie połączenia dróg publicznych z siecią TEN-T)" - Wdrażanie – obecne zapisy wskazują na wdrażanie inwestycji poprzez wskazane projekty. Stąd też konieczne jest przedstawienie lokalizacji inwestycji przewidzianych do realizacji w ramach inwestycji przez Ministerstwo Infrastruktury. Ponadto konieczne jest rozszerzenie katalogu podmiotów uczestniczących we wdrażaniu o jednostki samorządu terytorialnego na szczeblu województwa oraz miasta wojewódzkie." W rozdziale II, komponent E, pkt. 3 "Opis reform i inwestycji" - tabela, należy dodać nową "Inwestycje". Proponowana nazwa: E2.2.3 "Poprawa stanu technicznego dróg wojewódzkich poza siecią TEN-T, w szczególności zastosowanie punktowych rozwiązań zabezpieczenia uczestników ruchu brd, eliminacja miejsc niebezpiecznych, odcinkowa poprawa parametrów technicznych" - Charakterystyka - element inwestycji dotyczący usług ITS powinien dotyczyć również dróg wojewódzkich Zmiana zapisu: Wdrażanie działań w obszarach takich jak poprawa stanu infrastruktury kolejowej, zwiększenie atrakcyjności kolei przez wymianę taboru, podniesienie wymogów dot. pojazdów niskoemisyjnych w zamówieniach publicznych na tabor dla transportu zbiorowego czy projekty przyczyniające się do zmniejszenia wpływu transportu drogowego środków transportu na środowisko w bezpośredni sposób zmniejszają presję transportu na środowisko i klimat.		
317.	Urząd Marszałkowski Województwa wielkopolskiego		Komponent E	pismo	Określenie wysokości środków finansowych zwrotnych przeznaczonych na Komponent E, z podziałem na poszczególne inwestycje oraz warunków na jakich będą one przyznawane. Określenie poziomu dofinansowania inwestycji w pasażerski tabor kolejowy.	Na str. 197 dokumentu wskazano, iż na wymianę taboru kolejowego do przewozów regionalnych przeznaczone zostaną środki zwrotne. W dokumencie określono jedynie łączną pulę środków zwrotnych (34,2 mld euro) na realizację reform w ramach KPO.	**Uwaga uwzględniona** W KPO znalazły się czytelne zapisy o możliwości zakupu taboru pasażerskiego dla przewozów regionalnych, wraz z przypisaniem

					Wymiana 1200 autobusów na zero i nisko-emisyjne również na terenach dotychczas wykluczonych komunikacyjnie. Czy planowana realizacja zadania będzie dotyczyć również linii niezelektryfikowanych. Czy w ramach opisanej inwestycji planuje się zakup pociągów zeroemisyjnych. Zwiększenie środków na zakup taboru regionalnego.	W celu lepszego zaplanowania inwestycji przez beneficjentów oraz poprawy przejrzystości dokumentu konieczny jest podział tych środków na poszczególne komponenty oraz określenie warunków na jakich będą przyznawane (terminy zwrotu, koszty pożyczek itp.). Z dokumentu wynika, że beneficjenci będą mogli się ubiegać o dofinansowanie inwestycji w tabor regionalny w trybie konkursowym. W dokumencie nie określono poziomu współfinansowania tych projektów. JST i przewoźnicy muszą odpowiednio wcześniej zabezpieczyć wymagany wkład własny w swoich budżetach. O ile zrozumiała jest koncepcja wymiany taboru na nisko i zer0 emisyjny to niezrozumiałe jest dlaczego na terenach wykluczonych komunikacyjnie gdzie emisja zanieczyszczeń jest bardzo znikoma w porównaniu do miast średnich i dużych. To czy na takim terenie raz na godzinę będzie kursował tabor niskoemisyjny czy inny spalinowy będzie miało znikomy wpływ na emisję zanieczyszczeń w porównaniu do miast średnich i dużych gdzie to natężenie ruchu jest bardzo duże i to właśnie one są emitentem największych zanieczyszczeń. Rozwój niezelektryfikowanych linii kolejowych może stanowić szansę na rozwój obszarów, które są obecnie wyłączone z sieci połączeń kolejowych bez konieczności budowy/rozbudowy infrastruktury trakcyjnej.	określonej kwoty. Wsparcie zakupu taboru będzie możliwe zarówno z części dotacyjnej, jak i pożyczkowej. Całkowita kwota na zakup taboru została zwiększona czterokrotnie. Środki zwrotne zostały uwzględnione w dokumencie.
318.	Wójt Gminy Goczałkowice-Zdrój	woj. śląskie	Komponent E	206	na str. 206, analogicznie do pktu 11 uwag SGU RP, po pkcie: E1.1.2. Zeroemisyjny transport zbiorowy wpisać pkt E1.1.3. Zeroemisyjny transport zbiorowy na terenach gmin uzdrowiskowych i obszarach ochrony uzdrowiskowej.	Uzyskanie wsparcia dla gmin uzdrowiskowych, których sytuacja z powodu pandemii w sposób szczególny pogorszyła się	**Wyjaśnienie** Wsparcie zakupu taboru autobusowego będzie możliwe w ramach otwartej i konkurencyjnej procedury konkursowej. Nie wyklucza to możliwość pozyskania wsparcia przez miasta pełniące funkcję uzdrowiskową.

319.	Polska 2050	woj. mazowieckie	Komponent E	202-204	1. Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1. CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkanców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule "Wdrażanie" proponujemy odebrać odpowiedzialność instytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Funduszowi Ochrony Srodowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. 1.2. Ten sam cel na str. 203 zakłada również "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu w miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys., gdzie występuje przekroczenie szkodliwych substancji, oraz rozszerzenie możliwosci ich wprowadzenia na wszystkie obszary miejskie niezależnie od liczby mieszkanców". Strefy czystego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys.".	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględnienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzialność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowanie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawują politycy sprzyjający rządowi centralnemu.	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.
320.	Stowarzyszenie Zielone Mazowsze	woj. mazowieckie	Komponent E	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 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 miasto wschodnio niemieckich).		**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

					Skokowy wzrost zainteresowania transportem rowerowym w sytuacji pandemii udowodnił odporność tego środka transportu na kolejne fale pandemii. Wyzwaniem w tym zakresie jest zwiększenie udziału rowerów w transporcie. Warto również zwrócić uwagę na gwałtowny wzrost rynku handlu internetowego oraz konsolidację silnego rynku logistycznego, która wytwarza rosnącą presję na ruch w miastach – w metropoliach udział ruchu dostawczego w ruchu kołowym stale wzrasta. Zgodnie z zaleceniami europejskimi należy poszukiwać alternatywnych sposobów na zaspokajanie potrzeb logistycznych w miastach, w tym poprzez promocję i ułatwienie korzystania z lekkich pojazdów elektrycznych oraz wspomaganych elektrycznie rowerów towarowych, tak przez małe jak i duże firmy lub instytucje w logistyce tzw. ostatniej mili. Cel (Objective): Zwiększenie udziału rowerów w transporcie. Cel zostanie osiągnięty poprzez zwiększenie długości i spójności sieci dróg rowerowych w taki sposób, aby podróż rowerem była uznawana za bezpieczną, wygodną i efektywną. Przewiduje się, że w perspektywie do 2026 r. wzrośnie 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. samodzielne drogi rowerowe, drogi rowerowe towarzyszące inwestycjom drogowym, parkingi rowerowe. 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 boksów 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 zakupu rowerów towarowych dla odbiorców indywidualnych i przedsiębiorców celem realizacji dostaw na tzw. ostatniej mili transportem zeroemisyjnym. Populacja docelowa (Target population): administracja publiczna jako ośrodek tworzący i wdrażający projekt		
321.	Stowarzyszenie Zielone Mazowsze	woj. mazowieckie	Komponent E	197	Dodanie komponentu E1.1.3 „Wsparcie rozwoju infrastruktury rowerowej”	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. 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	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						mln zł, a linii dużych prędkości na 50 mln zł. Z kolei koszt budowy 1 km linii metra wynosi 470 mln zł, a koszt budowy 1 km linii tramwajowej waha się od 10 do 25 mln zł. (dane Urzędu m. st. Warszawy). Jednocześnie budowa drogi rowerowej zaś to koszt około 2 mln za 1 km. (dane samorządów na podstawie cenników Budżetów Obywatelskich) Na podstawie powyższego zestawienia widać więc, że przeznaczenie nawet niewielkich środków w porównaniu do pozostałych rodzajów infrastruktury transportowej, daje ogromne przełożenie na przyrost ilości dróg rowerowych. Zaznaczyć przy tym należy, że nie należy rozpatrywać procesu inwestycyjnego jedynie z punktu widzenia kosztów, ale także rezultatów i kosztów utrzymania. Z tego punktu widzenia wskazać należy, że utrzymanie infrastruktury rowerowej jest nieporównywalnie tańsze. Drogi rowerowe co do zasady przenoszą mniejsze obciążenia, w efekcie są trwalsze niż drogi dla samochodów, zaś jedyne koszty to zimowe utrzymanie przejezdności. Warto również pamiętać, że każda budowa infrastruktury, a zatem i przetworzenie krajobrazu, niesie za sobą długotrwałe skutki środowiskowe i społeczne takie jak wzrost emisji pyłów i spalin, hałas, tworzenie efektów barier dla ludzi i zwierząt, a także wypadki drogowe. Porównując powyższe efekty należy wskazać, że rower jako środek transportu jest wolny od większości negatywnych efektów funkcjonowania infrastruktury transportowej. Jednocześnie rozbudowa infrastruktury dedykowanej indywidualnemu ruchowi samochodowemu pogłębia przepaść pomiędzy efektywnością wyboru samochodów i innych środków transportu, co w warunkach racjonalnych wyborów indywidualnych jednostek prowadzi do wzrostu liczby samochodów i w efekcie do stymulowania szeregu negatywnych zjawisk towarzyszących transportowi samochodowemu takich jak wypadki drogowe, korki, emisja substancji szkodliwych (tzw. smog fotochemiczny), co jest niekorzystne dla wspólnego interesu społeczności. Jednocześnie – w wymiarze indywidualnym – nadmierne użytkowanie	

						samochodu w długofalowej perspektywie powoduje pogorszenie stanu zdrowia ze względu na mniejszą ilość ruchu (tzw. nie rekreacyjnej mobilności aktywnej), co wprost przekłada się na wzrost zapadalności na takie schorzenia jak choroby serca, otyłość, choroby narządów ruchu. Emisja smogu fotochemicznego zaś ma bezpośredni wpływ na choroby układu oddechowego, nerwowego oraz choroby oczu. Koszty te – wraz z rosnącymi kosztami leczenia i rehabilitacji ofiar wypadków drogowych – na trwałe obciążać będą krajowy system ochrony zdrowia, co będzie uwydatniać się w przyszłych pokoleniach wraz ze starzeniem się społeczeństwa i pogarszaniem stanu środowiska. Stworzenie warunków do rozwoju infrastruktury rowerowej będzie przeciwdziałać powyżej wskazanym negatywnym zjawiskom, ponieważ w mniejszym stopniu obciążać będzie budżety jednostek finansów publicznych kosztami utrzymania, będzie generować mniejsze koszty środowiskowe i społeczne, jak również – dzięki tworzeniu warunków do aktywnej mobilności nie rekreacyjnej – korzystnie oddziaływać na ograniczanie negatywnych zjawisk w obszarze zdrowia publicznego.	
322.	Stowarzyszenie Zielone Mazowsze	woj. mazowieckie	Komponent E	197-200	Dodanie części „Wyzwania” Polskie miasta nie posiadają spójnych systemów tras rowerowych, co nie pozwala na pełny rozwój potencjału w zakresie transportu rowerowego. Miasta liderujące pod względem udziału ruchu rowerowego w podróżach mają go na poziomie ok. 7%, w czasie, gdy potencjał (pod w warunkiem powstania w miastach funkcjonalnego systemu tras) można szacować na poziom ok. 15-20% (na podstawie zbliżonych uwarunkowaniami miasto wschodnio niemieckich). Jednocześnie, jak wskazuje Strategia Rozwoju Transportu do 2030 zdecydowana większość została zbudowana w miastach, wynosiła w 2017 r. ponad 12 tys. km (wzrost o blisko 75% w latach 2012-2017). Przekłada się to na gęstość ścieżek rowerowych wynoszącą 388,2 km na 10 tys. km2 w skali całego kraju. Systemy rowerów publicznych funkcjonowały w ok. 33 polskich miastach i gminach. Strategia wskazuje m.in. na problemy w dostępności ścieżek rowerowych, co przekładało się dotychczas na bardzo niewielki udział ruchu rowerowego, który wynosił ok. 1-6% podróży ogółem. Rośnie również liczba przewozów rowerów koleją jako łączonego środka transportu "Przesiadaj się i jedź”. W 2017 r. bilet na	j.w.	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

					przewóz roweru pociągiem PKP Intercity kupiło ok. 113 tys. osób. W pierwszym półroczu 2018 r., w stosunku do analogicznego okresu 2017 r., w pociągach PKP Intercity o 18% zwiększyła się liczba przewiezionych rowerów. Problem będący przyczyną niewykorzystania potencjału np. komunikacji rowerowej polega na podziale przestrzeni pomiędzy różne środki transportu, co powoduje stymulowanie indywidualnej komunikacji samochodowej, zaś zaniżanie ruchu rowerowego. Dzieje się tak, ponieważ mieszkańcy nie uznają dróg rowerowych za efektywne, bezpieczne i wygodne. W konsekwencji obciążenie środowiskowe poprzez wybór samochodu, jest sprzężona z racjonalną potrzebą zapewnienia bezpieczeństwa i komfortu przemieszczania, w szczególności w miastach, gdzie problem emisji z transportu i kwestie zachowania dystansu społecznego są decydujące dla zatrzymywania rozwoju także przyszłych pandemii		
323.	Stowarzyszenie Zielone Mazowsze	woj. mazowieckie	Komponent E	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	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						realizację podróży w sposób bezpieczny, wygodny i efektywny. Zgodnie z badaniami CBOS aż 64% Polaków nie czuje się bezpiecznie jadąc rowerem. To istotne ograniczenie w rozwoju transportu rowerowego. Podkreślić należy także fakt, ze wymiana taboru autobusowego komunikacji miejskiej w niewielkim stopniu przyczyni się do redukcji emisji substancji szkodliwych. Autobusy nie 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)	
324.	Stowarzyszenie Zielone Mazowsze	woj. mazowieckie	Komponent E	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	W kontekście wyzwań, jakie przyniosła pandemia COVID-19 konieczne jest nie tylko zapewnienie niskoemisyjnego, ale także bezpiecznego z punktu widzenia zachowania	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów

					integracji roweru ze środkami transportu publicznego	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	kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						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. W wymiarze indywidualnym – nadmierne użytkowanie samochodu w długofalowej perspektywie powoduje pogorszenie stanu zdrowia ze względu na mniejszą ilość ruchu (tzw. nie rekreacyjnej mobilności aktywnej), co wprost przekłada się na wzrost zapadalności na takie schorzenia jak choroby serca, otyłość, choroby narządów ruchu. Emisja smogu fotochemicznego zaś ma bezpośredni wpływ na choroby układu oddechowego, nerwowego oraz choroby oczu. Koszty te – wraz z rosnącymi kosztami leczenia i rehabilitacji ofiar wypadków drogowych – na trwałe obciążać będą krajowy system ochrony zdrowia, co będzie uwydatniać się w przyszłych pokoleniach wraz ze starzeniem	

						się społeczeństwa i pogarszaniem stanu środowiska. Warto również zwrócić uwagę na gwałtowny wzrost rynku handlu internetowego oraz konsolidację silnego rynku logistycznego, która wytwarza rosnącą presję na ruch w miastach – w metropoliach udział ruchu dostawczego w ruchu kołowym stale wzrasta. Zgodnie z zaleceniami europejskimi należy poszukiwać alternatywnych sposobów na zaspokajanie potrzeb logistycznych w miastach, w tym poprzez promocję i ułatwienie korzystania z lekkich pojazdów elektrycznych oraz wspomaganych elektrycznie rowerów towarowych, tak przez małe jak i duże firmy lub instytucje w logistyce tzw. ostatniej mili. 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.	
325.	Stowarzyszenie Zielone Mazowsze	woj. mazowieckie	Komponent E	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 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.	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						Jednym ze zdiagnozowanych głównych wyzwań rozwojowych, jakie przyniosła ze sobą pandemia COVID-19 jest rosnąca presja na system finansów publicznych przejawiająca się ograniczeniem możliwości finansowania inwestycji publicznych. Należy zdecydowanie zgodzić się z powyższym stwierdzeniem, jednocześnie ze zdziwieniem konstatując, że w takich okolicznościach duży nacisk inwestycyjny położony będzie na rozbudowę twardej infrastruktury transportowej, ze szczególnym uwzględnieniem dróg. Zwraca się uwagę, że jest to rozwiązanie kosztowne zarówno w kontekście kosztów samej inwestycji, jak i skutków w postaci wzrostu wydatków związanych z utrzymaniem i funkcjonowaniem określonej oferty transportowej. Zgodnie z danymi GDDKiA koszt budowy 1 km autostrady wynosi obecnie od 36,4 do 50,6 mln zł, w przypadku dróg ekspresowych średni koszt to ok. 41 mln zł za kilometr, zaś w przypadku dróg niższej klasy wartość ta waha się od ok. 9 do 24,2 mln zł. Dane podawane przez spółkę CPK wskazują, że 1 km linii konwencjonalnej na 10 mln zł, a linii dużych prędkości na 50 mln zł. Z kolei koszt budowy 1 km linii metra wynosi 470 mln zł, a koszt budowy 1 km linii tramwajowej waha się od 10 do 25 mln zł. (dane Urzędu m. st. Warszawy). Jednocześnie budowa drogi rowerowej zaś to koszt około 2 mln za 1 km. (dane samorządów na podstawie cenników Budżetów Obywatelskich) Na podstawie powyższego zestawienia widać więc, że przeznaczenie nawet niewielkich środków w porównaniu do pozostałych rodzajów infrastruktury transportowej, daje ogromne przełożenie na przyrost ilości dróg rowerowych. Zaznaczyć przy tym należy, że nie należy rozpatrywać procesu inwestycyjnego jedynie z punktu widzenia kosztów, ale także rezultatów i kosztów utrzymania. Z tego punktu widzenia wskazać należy, że utrzymanie infrastruktury rowerowej jest nieporównywalnie tańsze. Drogi rowerowe co do zasady przenoszą mniejsze obciążenia, w efekcie są trwalsze niż drogi dla samochodów, zaś jedyne koszty to zimowe utrzymanie przejezdności. Warto	

						również pamiętać, że każda budowa infrastruktury, a zatem i przetworzenie krajobrazu, niesie za sobą długotrwałe skutki środowiskowe i społeczne takie jak wzrost emisji pyłów i spalin, hałas, tworzenie efektów barier dla ludzi i zwierząt, a także wypadki drogowe. Porównując powyższe efekty należy wskazać, że rower jako środek transportu jest wolny od większości negatywnych efektów funkcjonowania infrastruktury transportowej. Warto również zwrócić uwagę na gwałtowny wzrost rynku handlu internetowego oraz konsolidację silnego rynku logistycznego, która wytwarza rosnącą presję na ruch w miastach – w metropoliach udział ruchu dostawczego w ruchu kołowym stale wzrasta. Zgodnie z zaleceniami europejskimi należy poszukiwać alternatywnych sposobów na zaspokajanie potrzeb logistycznych w miastach, w tym poprzez promocję i ułatwienie korzystania z lekkich pojazdów elektrycznych oraz wspomaganych elektrycznie rowerów towarowych, tak przez małe jak i duże firmy lub instytucje w logistyce tzw. ostatniej mili. 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.	
326.	Stowarzyszenie Zielone Mazowsze	woj. mazowieckie	Komponent E	202-203	3. Opis Reform i Inwestycji, opis reform a. Reformy, Reforma E1.1. Wzrost wykorzystania transportu przyjaznego dla środowiska 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 miasto wschodnio niemieckich).	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.	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

					Skokowy wzrost zainteresowania transportem rowerowym w sytuacji pandemii udowodnił odporność tego środka transportu na kolejne fale pandemii. Wyzwaniem w tym zakresie jest zwiększenie udziału rowerów w transporcie, w tym w systemie dostaw tzw. ostatniej mili.		
327.	Stowarzyszenie Zielone Mazowsze	woj. mazowieckie	Komponent E	202	3. Opis Reform i Inwestycji, opis reform a. Reformy, Reforma E1.1. Wzrost wykorzystania transportu przyjaznego dla środowiska 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 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.	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
328.	Stowarzyszenie Zielone Mazowsze	woj. mazowieckie	Komponent E	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 przez wymianę taboru, podniesienie wymogów dot. pojazdów niskoemisyjnych w zamówieniach publicznych na tabor dla transportu zbiorowego czy projekty przyczyniające się do zmniejszenia wpływu transportu drogowego na środowisko w bezpośredni sposób zmniejszają presję transportu na środowisko i klimat.	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. 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.	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

329.	Stowarzyszenie Zielone Mazowsze	woj. mazowieckie	Komponent E	203	3. Opis Reform i Inwestycji, opis reform a. Reformy, Reforma E1.1. Wzrost wykorzystania transportu przyjaznego dla środowiska Dodanie w sekcji „Charakterystyka (Nature, type, size of reform):" zapisu: Wprowadzenie obowiązkowych stref czystego transportu w miastach o liczbie mieszkańców powyżej 100 tys., gdzie występuje przekroczenie szkodliwych substancji, oraz rozszerzenie możliwości ich wprowadzenia na wszystkie obszary miejskie niezależnie od liczby mieszkańców. Skutkować to będzie ograniczeniem poruszania się w ww. strefach pojazdów wysokoemisyjnych. Do stref wjazd będą miały jedynie pojazdy osobowe elektryczne, wodorowe oraz napędzane gazem ziemnym oraz rowery. Dodanie w sekcji „Charakterystyka (Nature, type, size of reform):" punktu: Nowelizacja ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych w celu objęcia jej zapisami także samodzielnych inwestycji w ciągi pieszo-rowerowe. W wielu przypadkach zachodzi potrzeba budowy samodzielnej inwestycji w postaci drogi rowerowej, ciągu pieszo-rowerowego, chodnika lub utworzenia pieszego szlaku turystycznego i inwestycje te napotykają na przeszkody związane np. z nieuregulowanym stanem własnościowym. Sprzeciw nawet jednego właściciela działki często doprowadza do wieloletniego paraliżu ważnej inwestycji rowerowej lub pieszej.	W wielu przypadkach zachodzi potrzeba budowy samodzielnej inwestycji w postaci drogi rowerowej, ciągu pieszo-rowerowego, chodnika lub utworzenia pieszego szlaku turystycznego i inwestycje te napotykają na przeszkody związane np. z nieuregulowanym stanem własnościowym. Sprzeciw nawet jednego właściciela działki często doprowadza do wieloletniego paraliżu ważnej inwestycji rowerowej lub pieszej. Jest to szczególnie istotne w sytuacji, gdy wiele polskich województw na czele z Małopolską realizuje ambitne plany budowy sieci dróg rowerowych i ciągów pieszo-rowerowych. Na szczególną uwagę zasługuje program Velo Małopolska, w ramach którego powstaje 1000 kilometrów asfaltowych dróg rowerowych, z których korzystać mogą również inni użytkownicy (piesi, rolkarze, zimą – narciarze biegowi). Z wielu względów kluczową kwestią jest zapewnienie spójności powstającej sieci tras pieszo-rowerowych. O ile posiadacze rowerów górskich są w stanie przejechać również po nawierzchni szutrowej czy dzikiej ścieżce śródpolnej, to już np. dla rolkarzy czy użytkowników rowerów szosowych każda nawet najmniejsza przerwa w spójności tras oznacza brak możliwości kontynuacji podróży. W wielu przypadkach takie przerwy niweczą wysiłek włożony w powstanie całego systemu, gdyż może być on w pełni funkcjonalny dopiero wtedy, gdy będzie on spójny dokładnie na tej samej zasadzie, na jakiej funkcjonuje infrastruktura drogowa. Na podobny problem zwracają uwagę samorządy, chcące rozwiązać problem braku chodników na obrzeżach miast i na terenach wiejskich. Często ich budowa wzdłuż ruchliwej drogi jest niemożliwa lub utrudniona ze względu na konieczność wykupu niewielkiego paska gruntu wzdłuż drogi. Według pojawiającej się często interpretacji nie da się skorzystać ze specustawy drogowej w przypadku, gdy celem jest jedynie budowa chodnika odseparowanego pasem zieleni od jezdni, bez przebudowy samej jezdni i wykonania odwodnienia. Tymczasem uzależnianie budowy chodnika od wielokrotnie droższej przebudowy jezdni przeczy celowi, jakiego	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						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.	
330.	Stowarzyszenie Zielone Mazowsze	woj. mazowieckie	Komponent E	216	Uzupełnienie opisu o kwestie inwestycji w transport rowerowy. Podobnie jak w przypadku wpływu na klimat w odniesieniu do zanieczyszczeń, wdrożenie planowanych działań przyczyni się do ich ograniczenia poprzez promowanie i rozwój niskoemisyjnych środków transportu oraz transportu rowerowego. Oraz Ponadto należy podkreślić, że zadania związane z rozwojem elektromobilności, transportu rowerowego oraz wsparciem rozwoju sieci stacji ładowania pojazdów elektrycznych oraz tankowania paliwami alternatywnymi nie wpłyną na zmiany klimatu, pozwolą na prostszą adaptację do nadchodzących zmian klimatycznych.	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. Wpisanie komponentu rowerowego do zapisów KPO w tym punkcie jest spójne z pozostałymi propozycjami w tym zakresie i wpisuje się wprost z prezentowane założenia	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						reform.	
331.	Stowarzyszenie Zielone Mazowsze	woj. mazowieckie	Komponent E	218	Tabela 1a i 1b. Wpływ na transformację ekologiczną i cyfrową 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.	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
332.	Stowarzyszenie Zielone Mazowsze	woj. mazowieckie	Komponent E	219	9. Kamienie milowe, wskaźniki, harmonogram realizacji Uzupełnienie o kwestie inwestycji w transport rowerowy. E1.1.3 „Wsparcie rozwoju infrastruktury rowerowej” - budowa 1000 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.	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
333.	Stowarzyszenie Zielone Mazowsze	woj. mazowieckie	Komponent E	219-220	9. Kamienie milowe, wskaźniki, harmonogram realizacji Uzupełnienie o kwestie inwestycji w transport rowerowy. E1.1.3 „Wsparcie rozwoju infrastruktury rowerowej” - budowa 1000 km dróg rowerowych – do I kw. 2026 - wsparcie zakupu 1000 rowerów towarowych – do I kw. 2026 Oraz analogicznego zapisu w matrycy. Za realizację	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	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów

					wskaźnika odpowiedzialne będzie MI/MK.	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.	dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
334.	Starosta Słupski - Powiat Słupski	woj. pomorskie	Komponent E	Od str. 197	Ujednolicenie zapisów dotyczących inwestycji w tabor autobusowy (E1.1.2), tak aby obok taboru zeroemisyjnego zaznaczony został tabor niskoemisyjny. Między innymi zaktualizowanie nazwy: E1.1.2. Zeroemisyjny i niskoemisyjny transport zbiorowy.	Zgodnie ze zidentyfikowanymi wyzwaniami dla inwestycji E1.1.2. Zeroemisyjny transport zbiorowy (str. 205) istotnym wyzwaniem jest m.in. „(…) wymiana przez jednostki samorządu terytorialnego autobusów zasilanych silnikami diesla na nowoczesne autobusy zero- i nisko- emisyjne”. Ponadto celem (str. 205) jest „Zwiększenie liczby oraz udziału taboru autobusowego zasilanego paliwami alternatywnymi (…) oraz (…)redukcja rocznej emisji CO2”. Realizacja celu odbywać się będzie nie tylko poprzez transport zeroemisyjny (elektrycznie) ale również niskoemisyjny (paliwa alternatywne, w tym np. gaz). Charakterystyka celu mówi, że „Realizowane będą inwestycje związane z wymianą ok. 1200 autobusów na zero- i nisko- emisyjne. Zakupione pojazdy będą realizowały zadania w zakresie zapewnienia transportu zbiorowego, również na terenach dotychczas wykluczonych komunikacyjnie”. Podobne zapisy zawarte są w części „Koszty” (str 206). Tym bardziej zasadne jest ujednolicenie zapisów całej części KPO w kontekście włączenia do nazwy inwestycji taboru niskoemisyjnego. Tego typu inwestycje mają szczególne znaczenie w transporcie pozamiejskim i komunikacji regionalnej. Dla obszarów szczególnie wykluczonych komunikacyjnie (a powiat słupski i Subregion Słupski są takimi w myśl Strategii na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju) jest to również istotne ze względu na zmniejszanie istniejącego wykluczenia. Sprawna, niskoemisyjna komunikacja	**Uwaga uwzględniona** Zapisy zostały ujednolicone.

						regionalna jest w przypadku wykluczonych obszarów kluczowa. Przy czym należy stwierdzić, że w przypadku pozamiejskiej komunikacji zbiorowej tabor elektryczny i wodorowy nie jest ekonomicznie uzasadniony.	
335.	UM Lublin	woj. lubelskie	Komponent E	205	Zeroemisyjny transport zbiorowy - zmodyfikowanie wsparcia w kierunku umożliwienia realizacji kompleksowych projektów związanych ze wsparciem transportu publicznego zawierającego w sobie komponenty związane z zapleczem technicznym dla kupowanego lub posiadanego taboru zeroemisyjnego, w tym zajezdni, stacji ładowania/tankowania, budowy modernizacji trakcji, wykorzystania OZE poprzez budowę infrastruktury produkującej/magazynującej oraz gwarantującej odzysk energii.	Należy rozważyć zmodyfikowanie wsparcia w kierunku umożliwienia realizacji kompleksowych projektów związanych ze wsparciem transportu publicznego zawierającego w sobie komponenty związane z zapleczem technicznym dla kupowanego lub posiadanego taboru zeroemisyjnego, w tym zajezdni, stacji ładowania/tankowania, budowy modernizacji trakcji, wykorzystania OZE poprzez budowę infrastruktury produkującej/magazynującej oraz gwarantującej odzysk energii. Dokonanie rozszerzenia katalogu wsparcia pomoże zmaksymalizować efekt ekologiczny jak również zagwarantuje powstawanie projektów wysokiej jakości. Działania infrastrukturalne powinny być również uzupełnione działaniami promocyjnymi i edukacyjnymi zmierzającymi do promowania korzystania z transportu publicznego. W ramach wsparcia powinna również istnieć możliwość finansowania rozwiązań związanych z zarządzaniem taborem jak również komunikacją.	**Wyjaśnienie** W ramach inwestycji dotyczących autobusów możlie będzie tez wsparcie stacji ładowania. Inne działania mogą być realizowane z innych środków UE.
336.	UM Lublin	woj. lubelskie	Komponent E	213	Cyfryzacja transportu - postulat rozszerzenia katalogu potencjalnych wnioskodawców także o JST będących zarządcami dróg w celu wykorzystania rozwiązań cyfrowych na potrzeby zarządzania ruchem drogowym w miastach w celu zwiększenia poziomu bezpieczeństwa jak również zarządzania komunikacją na terenach miast w tym nadania priorytetu transportowi publicznemu.	Należy rozszerzyć katalog potencjalnych wnioskodawców także o JST będących zarządcami dróg w celu wykorzystania rozwiązań cyfrowych na potrzeby zarządzania ruchem drogowym w miastach w celu zwiększenia poziomu bezpieczeństwa jak również zarządzania komunikacją na terenach miast w tym nadania priorytetu transportowi publicznemu. Rozszerzenie katalogu potencjalnych wnioskodawców pozwoli na stworzenie spójnego systemu zarządzanie transportem na terenie kraju, pozwoli na jego integrację i optymalizację zarządzania. Skupienie się tylko na elementach będących w domenie państwowej nie pozwoli na optymalizację tego obszaru tylko rozwiązania polegające na kompleksowym rozwiązaniu problemu mogą zagwarantować powodzenie procesu transformacji cyfrowej transportu, w realizację którego zaangażowani zostaną	**Uwaga nieuwzględniona.** Tego rodzaju infrastruktura będzie mogła być współfinansowana w ramach polityki spójności W KPO wsaprcie dedykowane jest drogom zarządzanym przez GDDKiA.

						wszystkie podmioty będące zarządcami infrastruktury transportowej. Dlatego istotnym elementem, który musi także znaleźć swoje odzwierciedlenie w planowanym wsparciu są elementy integrujące tj. np. systemy biletowe itp.	
337.	Urząd Miejski w Bielsku-Białej	woj. śląskie	Komponent E	Zielona inteligenta mobilność", E.1.2 Zeroemisyjny transport zbiorowy, s. 205-206	Należy doprecyzować zapisy odnośnie rodzaju taboru jaki może uzyskać wsparcie w zakresie taboru niskoemisyjnego, a nie tylko zeroemisyjnego.	Z jednej strony wspomina się o taborze zero emisyjnym i niskoemisyjnym, a w innej części jest mowa jedynie o taborze zero emisyjnym (tj. elektrycznym i wodorowym). Wsparcie nie powinno dotyczyć wyłącznie taboru zero emisyjnego, zwłaszcza że zaproponowana demarkacja z polityką spójności nie dotyczy rodzaju taboru, a faktu czy dane miasto posiada plan zrównoważonej mobilności miejskiej.	**Wyjaśnienie** Zapisy zostały przeredagowane. Możliwe jest wsaprcie zarówno autobusów zeroemisyjnych jak i niskoemisyjnych.
338.	Urząd Miejski w Bielsku-Białej	woj. śląskie	Komponent E	„Zielona inteligenta mobilność", s. 197	Wśród rodzajów inwestycji realizujących wyzwanie w zakresie rozwoju zrównoważonego transportu służącego konkurencyjnej gospodarce i inteligentnej mobilności i realizujących poszczególne reformy brakuje podstawowej infrastruktury w zakresie budowy centrów przesiadkowych. Elementy infrastruktury transportu zero emisyjnego (pieszego i rowerowego) wskazane w ramach komponentu B.3.1.3 zielona transformacja miast i obszarów funkcjonalnych są jedynie działaniami uzupełniającymi rozwój transportu publicznego (np. ścieżki rowerowe, deptaki).	Budowa centrów przesiadkowych integrujących poszczególne rodzaje transportu zbiorowego i indywidualnego (w szczególności z transportem szynowym) wraz z budową stosownych obwodnic doprowadzających i wyprowadzających ruch do centrów przesiadkowych stanowią podstawową infrastrukturę, która umożliwi rozwój transportu publicznego. Same inwestycje w zakresie wymiany taboru autobusowego nie wpłyną radykalnie na zmianę nawyków użytkowników dróg. Niezbędne są rozwiązania infrastrukturalne wprowadzające możliwość dogodnej przesiadki na transport zbiorowy. Tego rodzaju inwestycje wpisują się w założenia Nowego Zielonego Ładu. Ponadto z uwagi na znaczne koszty tego typu inwestycji, proponuje się aby były wspierane zarówno w ramach KPO jak i polityki spójności, czy też FST.	**Uwaga nieuwzględniona.** Tego rodzaju infrastruktura będzie mogła być współfinansowana w ramach polityki spójności
339.	Urząd Miejski w Bielsku-Białej	woj. śląskie	Komponent E	„Zielona inteligenta mobilność", E.2.1.3 Projekty intermodalne, s.210	Konieczność uzupełnienia wsparcia również o część drogową terminali przeładunkowych, a tym samym rozszerzenie katalogu beneficjentów o zarządców dróg.	Terminale drogowo-kolejowe wymagają również budowy odpowiedniej obwodnicy doprowadzającej ruch do terminala. Obwodnice tego typu powinny prowadzić ruch bezpośrednio do drogowej sieci TEN-T. Budowa infrastruktury drogowej należy do zarządców danej kategorii drogi, zatem należy rozszerzyć katalog możliwych beneficjentów oraz wprowadzić możliwość realizacji projektów w partnerstwie (podmiot świadczący usługi związane z transportem intermodalnym/zarządca infrastruktury drogowej). Z uwagi na publiczny charakter	**Uwaga nieuwzględniona.** Tego rodzaju infrastruktura będzie mogła być współfinansowana w ramach polityki spójności

						części drogowej, w tym zakresie nie powinien obowiązywać program pomocowy dot. transportu intermodalnego.	
340.	Zarząd Transportu Miejskiego	woj. mazowieckie	Komponent E	197	Projekt Krajowego Planu Odbudowy przewiduje skierowanie całości wsparcia w zakresie niskoemisyjnej mobilności miejskiej na zakup taboru autobusowego. Dostrzegając istotne znaczenie tej formy transportu publicznego wskazujemy, że komunikacja autobusowa w większych ośrodkach miejskich pełni jednak funkcję uzupełniającą w stosunku do transportu szynowego. Należy podkreślić, że nie jest możliwe faktyczne ograniczenie emisyjności transportu bez konkretnego wsparcia rozwoju systemów komunikacji tramwajowej w największych ośrodkach miejskich, zapewniających przewozy także pasażerom z tych mniejszych miast i okolicznych gmin. W związku z powyższym wnosimy o dokonanie stosownych zmian w opisie Komponentu E „Zielona, inteligentna mobilność" w celu umożliwienia miastom posiadającym sieci tramwajowe ubiegania się o wsparcie zakupu taboru tramwajowego oraz o dofinansowanie inwestycji w zakresie rozbudowy i modernizacji infrastruktury torowo-sieciowej i przystankowej. linie autobusowe spełniają natomiast rolę uzupełniającą i dowozową. W tym układzie istotne znaczenie ma także budowanie węzłów przesiadkowych, w których można dokonać zmiany środka transportu podczas wykonywanej podróży. Tym samym zawężenie zakresu możliwego dofinansowania wyłącznie do zakupu taboru autobusowego, z pominięciem wsparcia dla taboru tramwajowego oraz dla inwestycji poprawiających jakość transportu publicznego, szczególnie szynowego, wydaje się być nieuzasadnione. bowiem mieszkańcy mniejszych miast i miejscowości często pracują w większych miastach i przyjeżdżając do nich codziennie, tam spędzają prawie cały dzień. tak więc rozbudowa szynowych środków transportu służy nie tylko mieszkańcom dużych miast ale wszystkim Polakom. Mając na uwadze powyższe uwarunkowania wnioskujemy o wprowadzenie stosownych zmian i uzupełnień w założeniach Krajowego Programu Odbudowy.	Zarówno w polskich, jak i europejskich miastach obserwowana jest tendencja do przywracania i rozbudowywania systemów komunikacji tramwajowej. W wielu miejscach zauważono, że likwidacja komunikacji szynowej z jednoczesną rozbudową układów drogowych prowadzi jedynie do zwiększenia natężenia ruchu drogowego, powodując tym samym wzrost kongestii oraz skutkując wyższą emisją zanieczyszczeń. Warto także zauważyć, że komunikacja tramwajowa jest zdecydowanie efektywniejsza od komunikacji autobusowej (wyższa przepustowość, lepsza punktualność, większa prędkość komunikacyjna, mniejsze jednostkowe zużycie energii), dzięki czemu mocniej oddziałuje na kształtowanie się właściwych postaw komunikacyjnych, wpisujących się w założenia zrównoważonego rozwoju. Linie tramwajowe są traktowane przez mieszkańców miast jako coś stałego, w przeciwieństwie do linii autobusowych, które mogą pojawiać się i znikać. Z tego względu wzdłuż tras tramwajowych deweloperzy chętnie budują osiedla mieszkaniowe oraz punkty usługowe, a firmy lokalizują swoje zakłady produkcyjne. Bliskość przystanków tramwajowych oraz szybkość przejazdu tego środka transportu sprawiają, że mieszkańcy tych osiedli oraz pracownicy dojeżdżający do stref usługowych i przemysłowych, częściej wybierają transport publiczny niż w przypadku, gdy obszary te zlokalizowane są z dala od sprawnego systemu transportowego. A to ma niebagatelny wpływ na redukcję zanieczyszczeń powietrza, zatłoczenia komunikacyjnego, liczby wypadków – czyli tzw. kosztów zewnętrznych transportu i na środowisko. Nie bez znaczenia jest również fakt, że w większości miast posiadających sieci tramwajowe układ połączeń transportu zbiorowego oparty jest na schemacie zakładającym przewozy głównych potoków pasażerskich liniami tramwajowymi	**Uwaga uwzględniona.** Tabor szynowy (tramwaje) został dopisany do Komponentu E. Wsparcie będzie możliwe z części pożyczkowej.
341.	Fundacja Normalne Miasto Fenomen	woj. łódzkie	Komponent E	206	Dodanie wiązki inwestycji E1.1.3 „Dodanie tzw. wiązki inwestycji E1.1.3 „Wsparcie rozwoju infrastruktury rowerowej" Wyzwania (Challenges): Wyzwaniem w tym	jednostki samorządu terytorialnego jako odbiorcy wsparcia przedsiębiorcy jako wykonawcy projektów	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako

					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 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 miasto wschodnio niemieckich). Skokowy wzrost zainteresowania transportem rowerowym w sytuacji pandemii udowodnił odporność tego środka transportu na kolejne fale pandemii. Wyzwaniem w tym zakresie jest zwiększenie udziału rowerów w transporcie. Warto również zwrócić uwagę na gwałtowny wzrost rynku handlu internetowego oraz konsolidację silnego rynku logistycznego, która wytwarza rosnącą presję na ruch w miastach – w metropoliach udział ruchu dostawczego w ruchu kołowym stale wzrasta. Zgodnie z zaleceniami europejskimi należy poszukiwać alternatywnych sposobów na zaspokajanie potrzeb logistycznych w miastach, w tym poprzez promocję i ułatwienie korzystania z lekkich pojazdów elektrycznych oraz wspomaganych elektrycznie rowerów towarowych, tak przez małe jak i duże firmy lub instytucje w logistyce tzw. ostatniej mili. Cel (Objective): Zwiększenie udziału rowerów w transporcie. Cel zostanie osiągnięty poprzez zwiększenie długości i spójności sieci dróg rowerowych w taki sposób, aby podróż rowerem była uznawana za bezpieczną, wygodną i efektywną. Przewiduje się, że w perspektywie do 2026 r. wzrośnie 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. samodzielne drogi rowerowe, drogi rowerowe towarzyszące inwestycjom drogowym, parkingi	inwestycyjnych	jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

					rowerowe. 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 boksów 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 zakupu rowerów towarowych dla odbiorców indywidualnych i przedsiębiorców celem realizacji dostaw na tzw. ostatniej mili transportem zeroemisyjnym. Populacja docelowa (Target population): administracja publiczna jako ośrodek tworzący i wdrażający projekt		
342.	Fundacja Normalne Miasto Fenomen	woj. łódzkie	Komponent E	197	Dodanie komponentu E1.1.3 „Wsparcie rozwoju infrastruktury rowerowej”	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. 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	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						konstatując, że w takich okolicznościach duży nacisk inwestycyjny położony będzie na rozbudowę twardej infrastruktury transportowej, ze szczególnym uwzględnieniem dróg. Zwraca się uwagę, że jest to rozwiązanie kosztowne zarówno w kontekście kosztów samej inwestycji, jak i skutków w postaci wzrostu wydatków związanych z utrzymaniem i funkcjonowaniem określonej oferty transportowej. Zgodnie z danymi GDDKiA koszt budowy 1 km autostrady wynosi obecnie od 36,4 do 50,6 mln zł, w przypadku dróg ekspresowych średni koszt to ok. 41 mln zł za kilometr, zaś w przypadku dróg niższej klasy wartość ta waha się od ok. 9 do 24,2 mln zł. Dane podawane przez spółkę CPK wskazują, że 1 km linii konwencjonalnej na 10 mln zł, a linii dużych prędkości na 50 mln zł. Z kolei koszt budowy 1 km linii metra wynosi 470 mln zł, a koszt budowy 1 km linii tramwajowej waha się od 10 do 25 mln zł. (dane Urzędu m. st. Warszawy). Jednocześnie budowa drogi rowerowej zaś to koszt około 2 mln za 1 km. (dane samorządów na podstawie cenników Budżetów Obywatelskich) Na podstawie powyższego zestawienia widać więc, że przeznaczenie nawet niewielkich środków w porównaniu do pozostałych rodzajów infrastruktury transportowej, daje ogromne przełożenie na przyrost ilości dróg rowerowych. Zaznaczyć przy tym należy, że nie należy rozpatrywać procesu inwestycyjnego jedynie z punktu widzenia kosztów, ale także rezultatów i kosztów utrzymania. Z tego punktu widzenia wskazać należy, że utrzymanie infrastruktury rowerowej jest nieporównywalnie tańsze. Drogi rowerowe co do zasady przenoszą mniejsze obciążenia, w efekcie są trwalsze niż drogi dla samochodów, zaś jedyne koszty to zimowe utrzymanie przejezdności. Warto również pamiętać, że każda budowa infrastruktury, a zatem i przetworzenie krajobrazu, niesie za sobą długotrwałe skutki środowiskowe i społeczne takie jak wzrost emisji pyłów i spalin, hałas, tworzenie efektów barier dla ludzi i zwierząt, a także wypadki drogowe. Porównując powyższe efekty należy wskazać, że rower jako środek	

						transportu jest wolny od większości negatywnych efektów funkcjonowania infrastruktury transportowej. Jednocześnie rozbudowa infrastruktury dedykowanej indywidualnemu ruchowi samochodowemu pogłębia przepaść pomiędzy efektywnością wyboru samochodów i innych środków transportu, co w warunkach racjonalnych wyborów indywidualnych jednostek prowadzi do wzrostu liczby samochodów i w efekcie do stymulowania szeregu negatywnych zjawisk towarzyszących transportowi samochodowemu takich jak wypadki drogowe, korki, emisja substancji szkodliwych (tzw. smog fotochemiczny), co jest niekorzystne dla wspólnego interesu społeczności. Jednocześnie – w wymiarze indywidualnym – nadmierne użytkowanie samochodu w długofalowej perspektywie powoduje pogorszenie stanu zdrowia ze względu na mniejszą ilość ruchu (tzw. nie rekreacyjnej mobilności aktywnej), co wprost przekłada się na wzrost zapadalności na takie schorzenia jak choroby serca, otyłość, choroby narządów ruchu. Emisja smogu fotochemicznego zaś ma bezpośredni wpływ na choroby układu oddechowego, nerwowego oraz choroby oczu. Koszty te – wraz z rosnącymi kosztami leczenia i rehabilitacji ofiar wypadków drogowych – na trwałe obciążać będą krajowy system ochrony zdrowia, co będzie uwydatniać się w przyszłych pokoleniach wraz ze starzeniem się społeczeństwa i pogarszaniem stanu środowiska. Stworzenie warunków do rozwoju infrastruktury rowerowej będzie przeciwdziałać powyżej wskazanym negatywnym zjawiskom, ponieważ w mniejszym stopniu obciążać będzie budżety jednostek finansów publicznych kosztami utrzymania, będzie generować mniejsze koszty środowiskowe i społeczne, jak również – dzięki tworzeniu warunków do aktywnej mobilności nie rekreacyjnej – korzystnie oddziaływać na ograniczanie negatywnych zjawisk w obszarze zdrowia publicznego.	
343.	Fundacja Normalne Miasto Fenomen	woj. łódzkie	Komponent E	197-200	Dodanie części „Wyzwania”	Polskie miasta nie posiadają spójnych systemów tras rowerowych, co nie pozwala na pełny rozwój potencjału w zakresie transportu rowerowego. Miasta liderujące	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów

						pod względem udziału ruchu rowerowego w podróżach mają go na poziomie ok. 7%, w czasie, gdy potencjał (pod w warunkiem powstania w miastach funkcjonalnego systemu tras) można szacować na poziom ok. 15-20% (na podstawie zbliżonych uwarunkowaniami miasto wschodnio niemieckich). Jednocześnie, jak wskazuje Strategia Rozwoju Transportu do 2030 zdecydowana większość została zbudowana w miastach, wynosiła w 2017 r. ponad 12 tys. km (wzrost o blisko 75% w latach 2012-2017). Przekłada się to na gęstość ścieżek rowerowych wynoszącą 388,2 km na 10 tys. km2 w skali całego kraju. Systemy rowerów publicznych funkcjonowały w ok. 33 polskich miastach i gminach. Strategia wskazuje m.in. na problemy w dostępności ścieżek rowerowych, co przekładało się dotychczas na bardzo niewielki udział ruchu rowerowego, który wynosił ok. 1-6% podróży ogółem. Rośnie również liczba przewozów rowerów koleją jako łączonego środka transportu "Przesiadaj się i jedź". W 2017 r. bilet na przewóz roweru pociągiem PKP Intercity kupiło ok. 113 tys. osób. W pierwszym półroczu 2018 r., w stosunku do analogicznego okresu 2017 r., w pociągach PKP Intercity o 18% zwiększyła się liczba przewiezionych rowerów. Problem będący przyczyną niewykorzystania potencjału np. komunikacji rowerowej polega na podziale przestrzeni pomiędzy różne środki transportu, co powoduje stymulowanie indywidualnej komunikacji samochodowej, zaś zaniżanie ruchu rowerowego. Dzieje się tak, ponieważ mieszkańcy nie uznają dróg rowerowych za efektywne, bezpieczne i wygodne. W konsekwencji obciążenie środowiskowe poprzez wybór samochodu, jest sprzężona z racjonalną potrzebą zapewnienia bezpieczeństwa i komfortu przemieszczania, w szczególności w miastach, gdzie problem emisji z transportu i kwestie zachowania dystansu społecznego są decydujące dla zatrzymywania rozwoju także przyszłych pandemii	kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
344.	Fundacja Normalne Miasto Fenomen	woj. łódzkie	Komponent E	197-200	Dodanie części „Cele szczegółowe” Zmiany te będą służyć m.in. poprawie stanu oraz ograniczeniu emisyjności taboru w transporcie pasażerskim. Wzrośnie zatem	Zwraca się uwagę na fakt, iż cel główny komponentu E to Rozwój zrównoważonego, bezpiecznego i odpornego systemu	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako

					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.	transportowego, zapewniającego odpowiednią obsługę potrzeb gospodarki i społeczeństwa, poprzez zwiększenie dostępności transportowej i walkę z wykluczeniem komunikacyjnym m.in. za pomocą zrównoważonych i cyfrowych rozwiązań minimalizujących negatywne oddziaływanie na środowisko. Należy z całą mocą podkreślić, że choć elektryczne autobusy wyczerpują do pewnego stopnia znamiona "zrównoważonego" elementu systemu transportowego, to nie można uznać ich za element "bezpieczny" i "odporny". Co więcej, właśnie transport publiczny - niezależnie od trakcji, czy źródła napędu w przypadku pandemii i związanego z nią obowiązku zachowania dystansu społecznego - podlega największym obostrzeniom. W sytuacji konieczności jednoczesnej poprawy warunków aerosanitarnych oraz wymogu zachowywania dystansu społecznego to właśnie transport rowerowy staje się kluczowym elementem pozwalającym zachować odporność, przy jednoczesnym utrzymaniu poziomu mobilności mieszkańców. Zwraca się jednak ponownie uwagę na fakt, że w większości polskich miast jego wykorzystanie jest tłamszone ze względu na brak infrastruktury, która umożliwia realizację podróży w sposób bezpieczny, wygodny i efektywny. Zgodnie z badaniami CBOS aż 64% Polaków nie czuje się bezpiecznie jadąc rowerem. To istotne ograniczenie w rozwoju transportu rowerowego. Podkreślić należy także fakt, ze wymiana taboru autobusowego komunikacji miejskiej w niewielkim stopniu przyczyni się do redukcji emisji substancji szkodliwych. Autobusy nie 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	jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						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)	
345.	Fundacja Normalne Miasto Fenomen	woj. łódzkie	Komponent E	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 publicznego	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. 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	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						uwzględnieniem dróg. Zwraca się uwagę, że jest to rozwiązanie kosztowne zarówno w kontekście kosztów samej inwestycji, jak i skutków w postaci wzrostu wydatków związanych z utrzymaniem i funkcjonowaniem określonej oferty transportowej. Zgodnie z danymi GDDKiA koszt budowy 1 km autostrady wynosi obecnie od 36,4 do 50,6 mln zł, w przypadku dróg ekspresowych średni koszt to ok. 41 mln zł za kilometr, zaś w przypadku dróg niższej klasy wartość ta waha się od ok. 9 do 24,2 mln zł. Dane podawane przez spółkę CPK wskazują, że 1 km linii konwencjonalnej na 10 mln zł, a linii dużych prędkości na 50 mln zł. Z kolei koszt budowy 1 km linii metra wynosi 470 mln zł, a koszt budowy 1 km linii tramwajowej waha się od 10 do 25 mln zł. (dane Urzędu m. st. Warszawy). Jednocześnie budowa drogi rowerowej zaś to koszt około 2 mln za 1 km. (dane samorządów na podstawie cenników Budżetów Obywatelskich) Na podstawie powyższego zestawienia widać więc, że przeznaczenie nawet niewielkich środków w porównaniu do pozostałych rodzajów infrastruktury transportowej, daje ogromne przełożenie na przyrost ilości dróg rowerowych. Zaznaczyć przy tym należy, że nie należy rozpatrywać procesu inwestycyjnego jedynie z punktu widzenia kosztów, ale także rezultatów i kosztów utrzymania. Z tego punktu widzenia wskazać należy, że utrzymanie infrastruktury rowerowej jest nieporównywalnie tańsze. Drogi rowerowe co do zasady przenoszą mniejsze obciążenia, w efekcie są trwalsze niż drogi dla samochodów, zaś jedyne koszty to zimowe utrzymanie przejezdności. Warto również pamiętać, że każda budowa infrastruktury, a zatem i przetworzenie krajobrazu, niesie za sobą długotrwałe skutki środowiskowe i społeczne takie jak wzrost emisji pyłów i spalin, hałas, tworzenie efektów barier dla ludzi i zwierząt, a także wypadki drogowe. Porównując powyższe efekty należy wskazać, że rower jako środek transportu jest wolny od większości negatywnych efektów funkcjonowania infrastruktury transportowej. Jednocześnie rozbudowa infrastruktury dedykowanej	

						indywidualnemu ruchowi samochodowemu pogłębia przepaść pomiędzy efektywnością wyboru samochodów i innych środków transportu, co w warunkach racjonalnych wyborów indywidualnych jednostek prowadzi do wzrostu liczby samochodów i w efekcie do stymulowania szeregu negatywnych zjawisk towarzyszących transportowi samochodowemu takich jak wypadki drogowe, korki, emisja substancji szkodliwych (tzw. smog fotochemiczny), co jest niekorzystne dla wspólnego interesu społeczności. W wymiarze indywidualnym – nadmierne użytkowanie samochodu w długofalowej perspektywie powoduje pogorszenie stanu zdrowia ze względu na mniejszą ilość ruchu (tzw. nie rekreacyjnej mobilności aktywnej), co wprost przekłada się na wzrost zapadalności na takie schorzenia jak choroby serca, otyłość, choroby narządów ruchu. Emisja smogu fotochemicznego zaś ma bezpośredni wpływ na choroby układu oddechowego, nerwowego oraz choroby oczu. Koszty te – wraz z rosnącymi kosztami leczenia i rehabilitacji ofiar wypadków drogowych – na trwałe obciążać będą krajowy system ochrony zdrowia, co będzie uwydatniać się w przyszłych pokoleniach wraz ze starzeniem się społeczeństwa i pogarszaniem stanu środowiska. Warto również zwrócić uwagę na gwałtowny wzrost rynku handlu internetowego oraz konsolidację silnego rynku logistycznego, która wytwarza rosnącą presję na ruch w miastach – w metropoliach udział ruchu dostawczego w ruchu kołowym stale wzrasta. Zgodnie z zaleceniami europejskimi należy poszukiwać alternatywnych sposobów na zaspokajanie potrzeb logistycznych w miastach, w tym poprzez promocję i ułatwienie korzystania z lekkich pojazdów elektrycznych oraz wspomaganych elektrycznie rowerów towarowych, tak przez małe jak i duże firmy lub instytucje w logistyce tzw. ostatniej mili. 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.	
346.	Fundacja Normalne Miasto Fenomen	woj. łódzkie	Komponent E	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 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.	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
347.	Fundacja Normalne Miasto Fenomen	woj. łódzkie	Komponent E	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	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	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w

					rowerowego będącego w pełni zero-emisyjnym środkiem transportu. Miasta liderujące pod względem udziału ruchu rowerowego w podróżach osiągają poziom ok. 7%, w czasie, gdy potencjał (pod w warunkiem powstania w miastach funkcjonalnego systemu tras) można szacować na poziom ok. 15-20% (na podstawie zbliżonych uwarunkowaniami miasto wschodnio niemieckich). Skokowy wzrost zainteresowania transportem rowerowym w sytuacji pandemii udowodnił odporność tego środka transportu na kolejne fale pandemii. Wyzwaniem w tym zakresie jest zwiększenie udziału rowerów w transporcie, w tym w systemie dostaw tzw. ostatniej mili.	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.	ramach budowy obwodnic.
348.	Fundacja Normalne Miasto Fenomen	woj. łódzkie	Komponent E	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 to będzie ograniczeniem poruszania się w ww. strefach pojazdów wysokoemisyjnych. Do stref wjazd będą miały jedynie pojazdy osobowe elektryczne, wodorowe oraz napędzane gazem ziemnym oraz rowery. Dodanie w sekcji „Charakterystyka (Nature, type, size of reform):" punktu: Nowelizacja ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych w celu objęcia jej zapisami także samodzielnych inwestycji w ciągi pieszo-rowerowe. W wielu przypadkach zachodzi potrzeba budowy samodzielnej inwestycji w postaci drogi rowerowej, ciągu pieszo-rowerowego, chodnika lub utworzenia pieszego szlaku turystycznego i inwestycje te napotykają na przeszkody związane np. z nieuregulowanym stanem własnościowym. Sprzeciw nawet jednego właściciela działki często doprowadza do wieloletniego paraliżu ważnej inwestycji rowerowej lub pieszej.	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	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						terenach wiejskich. Często ich budowa wzdłuż ruchliwej drogi jest niemożliwa lub utrudniona ze względu na konieczność wykupu niewielkiego paska gruntu wzdłuż drogi. Według pojawiającej się często interpretacji nie da się skorzystać ze specustawy drogowej w przypadku, gdy celem jest jedynie budowa chodnika odseparowanego pasem zieleni od jezdni, bez przebudowy samej jezdni i wykonania odwodnienia. Tymczasem uzależnianie budowy chodnika od wielokrotnie droższej przebudowy jezdni przeczy celowi, jakiego oczekują mieszkańcy narażeni na chodzenie do pracy, szkoły lub sklepu poboczem ruchliwej drogi. O ile koszt samego chodnika w wielu przypadkach jest do udźwignięcia przez lokalne samorządy, to realizacja takiej inwestycji w pakiecie z przebudową drogi często oznacza, że mieszkańcy latami nie mogą doczekać się zapewnienia im podstawowych potrzeb w zakresie bezpiecznego przemieszczania się pieszo po swojej wsi lub osiedlu. W kontekście wyzwań, jakie przyniosła pandemia COVID-19 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.	
349.	Fundacja Normalne Miasto Fenomen	woj. łódzkie	Komponent E	216	Uzupełnienie opisu o kwestie inwestycji w transport rowerowy. Podobnie jak w przypadku wpływu na klimat w odniesieniu do zanieczyszczeń, wdrożenie planowanych działań przyczyni się do ich ograniczenia poprzez	W kontekście wyzwań, jakie przyniosła pandemia COVID-19 konieczne jest nie tylko zapewnienie niskoemisyjnego, ale także bezpiecznego z punktu widzenia zachowania	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów

					promowanie i rozwój niskoemisyjnych środków transportu oraz transportu rowerowego. Oraz Ponadto należy podkreślić, że zadania związane z rozwojem elektromobilności, transportu rowerowego oraz wsparciem rozwoju sieci stacji ładowania pojazdów elektrycznych oraz tankowania paliwami alternatywnymi nie wpłyną na zmiany klimatu, pozwolą na prostszą adaptację do nadchodzących zmian klimatycznych.	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.	kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
350.	Fundacja Normalne Miasto Fenomen	woj. łódzkie	Komponent E	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 przez wymianę taboru, podniesienie wymogów dot. pojazdów niskoemisyjnych w zamówieniach publicznych na tabor dla transportu zbiorowego czy projekty przyczyniające się do zmniejszenia wpływu transportu drogowego na środowisko w bezpośredni sposób zmniejszają presję transportu na środowisko i klimat.	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. 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.	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
351.	Fundacja Normalne Miasto Fenomen	woj. łódzkie	Komponent E	219	Uzupełnienie o kwestie inwestycji w transport rowerowy. E1.1.3 „Wsparcie rozwoju infrastruktury rowerowej" - budowa 1000 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	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						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.	
352.	Fundacja Normalne Miasto Fenomen	woj. łódzkie	Komponent E	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.	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
353.	Fundacja Normalne Miasto Fenomen	woj. łódzkie	Komponent E	219-220	Uzupełnienie o kwestie inwestycji w transport rowerowy. E1.1.3 „Wsparcie rozwoju infrastruktury rowerowej” - budowa 1000 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.	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

354.	Fundacja Normalne Miasto Fenomen	woj. łódzkie	Komponent E	13	Zgłaszam uwagę ogólną 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 miasto wschodnio niemieckich). Skokowy wzrost zainteresowania transportem rowerowym w sytuacji pandemii udowodnił odporność tego środka transportu na kolejne fale pandemii.	1.2. Wyzwania rozwojowe	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
355.	Fundacja Normalne Miasto Fenomen	woj. łódzkie	Komponent E	16	Zgłaszam uwagę ogólną Zmiana brzmienia komponentu E KPO na: zwiększania zrównoważonej dostępności transportowej, w szczególności poprzez zapewnienie odpowiedniej jakości usług zbiorowych przewozów publicznych na potrzeby zeroemisyjnego transportu publicznego oraz rozbudowy sieci dróg rowerowych.	1.2. Wyzwania rozwojowe	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
356.	Fundacja Normalne Miasto Fenomen	woj. łódzkie	Komponent E	15	Zgłaszam uwagę ogólną Rezultat: Wzrost udziału ruchu rowerowego w podróżach ogółem	1.2. Wyzwania rozwojowe	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
357.	Fundacja Normalne Miasto Fenomen	woj. łódzkie	Komponent E	19-20	Zgłaszam uwagę ogólną 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	1.4.1. Zgodność KPO z 6 filarami wynikającymi z art. 3 rozporządzenia ws. RRF	**Wyjaśnienie** Zakres jest ograniczony do zakupu taboru i stacji ładowania. Pozostałę inwestycje mogą być realziowane z innych środków UE.

358.	Fundacja Normalne Miasto Fenomen	woj. łódzkie	Komponent E	23	Zgłaszam uwagę ogólną 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).	1.4.1. Zgodność KPO z 6 filarami wynikającymi z art. 3 rozporządzenia ws. RRF	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
359.	Fundacja Normalne Miasto Fenomen	woj. łódzkie	Komponent E	34-35	Zgłaszam uwagę ogólną 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.	2. POWIĄZANIE Z SEMESTREM EUROPEJSKIM	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
360.	Fundacja Normalne Miasto Fenomen	woj. łódzkie	Komponent E	39	Zgłaszam uwagę ogólną 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".	2. POWIĄZANIE Z SEMESTREM EUROPEJSKIM	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
361.	Fundacja Normalne Miasto Fenomen	woj. łódzkie	Komponent E	41	Zgłaszam uwagę ogólną 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	2. POWIĄZANIE Z SEMESTREM EUROPEJSKIM	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze

					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".		bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
362.	Fundacja Normalne Miasto Fenomen	woj. łódzkie	Komponent E	44	Zgłaszam uwagę ogólną 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"	2. POWIĄZANIE Z SEMESTREM EUROPEJSKIM	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
363.	Stowarzyszenie Rowerowe Pabianice	woj. łódzkie	Komponent E	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 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 miasto wschodnio niemieckich). Skokowy wzrost zainteresowania transportem rowerowym w sytuacji pandemii udowodnił odporność tego środka transportu na kolejne fale pandemii. Wyzwaniem w tym zakresie jest zwiększenie udziału rowerów w transporcie. Warto również zwrócić uwagę na gwałtowny wzrost rynku handlu internetowego oraz konsolidację silnego rynku logistycznego, która wytwarza rosnącą presję na ruch w miastach – w metropoliach udział ruchu dostawczego w ruchu kołowym stale	jednostki samorządu terytorialnego jako odbiorcy wsparcia przedsiębiorcy jako wykonawcy projektów inwestycyjnych	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

					wzrasta. Zgodnie z zaleceniami europejskimi należy poszukiwać alternatywnych sposobów na zaspokajanie potrzeb logistycznych w miastach, w tym poprzez promocję i ułatwienie korzystania z lekkich pojazdów elektrycznych oraz wspomaganych elektrycznie rowerów towarowych, tak przez małe jak i duże firmy lub instytucje w logistyce tzw. ostatniej mili. Cel (Objective): Zwiększenie udziału rowerów w transporcie. Cel zostanie osiągnięty poprzez zwiększenie długości i spójności sieci dróg rowerowych w taki sposób, aby podróż rowerem była uznawana za bezpieczną, wygodną i efektywną. Przewiduje się, że w perspektywie do 2026 r. wzrośnie 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. samodzielne drogi rowerowe, drogi rowerowe towarzyszące inwestycjom drogowym, parkingi rowerowe. 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 boksów 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 zakupu rowerów towarowych dla odbiorców indywidualnych i przedsiębiorców celem realizacji dostaw na tzw. ostatniej mili transportem zeroemisyjnym.		

					Populacja docelowa (Target population): administracja publiczna jako ośrodek tworzący i wdrażający projekt		
364.	Stowarzyszenie Rowerowe Pabianice	woj. łódzkie	Komponent E	197	Dodanie komponentu E1.1.3 „Wsparcie rozwoju infrastruktury rowerowej”	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. 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	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						zestawienia widać więc, że przeznaczenie nawet niewielkich środków w porównaniu do pozostałych rodzajów infrastruktury transportowej, daje ogromne przełożenie na przyrost ilości dróg rowerowych. Zaznaczyć przy tym należy, że nie należy rozpatrywać procesu inwestycyjnego jedynie z punktu widzenia kosztów, ale także rezultatów i kosztów utrzymania. Z tego punktu widzenia wskazać należy, że utrzymanie infrastruktury rowerowej jest nieporównywalnie tańsze. Drogi rowerowe co do zasady przenoszą mniejsze obciążenia, w efekcie są trwalsze niż drogi dla samochodów, zaś jedyne koszty to zimowe utrzymanie przejezdności. Warto również pamiętać, że każda budowa infrastruktury, a zatem i przetworzenie krajobrazu, niesie za sobą długotrwałe skutki środowiskowe i społeczne takie jak wzrost emisji pyłów i spalin, hałas, tworzenie efektów barier dla ludzi i zwierząt, a także wypadki drogowe. Porównując powyższe efekty należy wskazać, że rower jako środek transportu jest wolny od większości negatywnych efektów funkcjonowania infrastruktury transportowej. Jednocześnie rozbudowa infrastruktury dedykowanej indywidualnemu ruchowi samochodowemu pogłębia przepaść pomiędzy efektywnością wyboru samochodów i innych środków transportu, co w warunkach racjonalnych wyborów indywidualnych jednostek prowadzi do wzrostu liczby samochodów i w efekcie do stymulowania szeregu negatywnych zjawisk towarzyszących transportowi samochodowemu takich jak wypadki drogowe, korki, emisja substancji szkodliwych (tzw. smog fotochemiczny), co jest niekorzystne dla wspólnego interesu społeczności. Jednocześnie – w wymiarze indywidualnym – nadmierne użytkowanie samochodu w długofalowej perspektywie powoduje pogorszenie stanu zdrowia ze względu na mniejszą ilość ruchu (tzw. nie rekreacyjnej mobilności aktywnej), co wprost przekłada się na wzrost zapadalności na takie schorzenia jak choroby serca, otyłość, choroby narządów ruchu. Emisja smogu fotochemicznego zaś ma bezpośredni wpływ na choroby układu oddechowego,	

						nerwowego oraz choroby oczu. Koszty te – wraz z rosnącymi kosztami leczenia i rehabilitacji ofiar wypadków drogowych – na trwałe obciążać będą krajowy system ochrony zdrowia, co będzie uwydatniać się w przyszłych pokoleniach wraz ze starzeniem się społeczeństwa i pogarszaniem stanu środowiska. Stworzenie warunków do rozwoju infrastruktury rowerowej będzie przeciwdziałać powyżej wskazanym negatywnym zjawiskom, ponieważ w mniejszym stopniu obciążać będzie budżety jednostek finansów publicznych kosztami utrzymania, będzie generować mniejsze koszty środowiskowe i społeczne, jak również – dzięki tworzeniu warunków do aktywnej mobilności nie rekreacyjnej – korzystnie oddziaływać na ograniczanie negatywnych zjawisk w obszarze zdrowia publicznego.	
365.	Stowarzyszenie Rowerowe Pabianice	woj. łódzkie	Komponent E	197-200	Dodanie części „Wyzwania” Polskie miasta nie posiadają spójnych systemów tras rowerowych, co nie pozwala na pełny rozwój potencjału w zakresie transportu rowerowego. Miasta liderujące pod względem udziału ruchu rowerowego w podróżach mają go na poziomie ok. 7%, w czasie, gdy potencjał (pod w warunkiem powstania w miastach funkcjonalnego systemu tras) można szacować na poziom ok. 15-20% (na podstawie zbliżonych uwarunkowaniami miasto wschodnio niemieckich). Jednocześnie, jak wskazuje Strategia Rozwoju Transportu do 2030 zdecydowana większość została zbudowana w miastach, wynosiła w 2017 r. ponad 12 tys. km (wzrost o blisko 75% w latach 2012-2017). Przekłada się to na gęstość ścieżek rowerowych wynoszącą 388,2 km na 10 tys. km2 w skali całego kraju. Systemy rowerów publicznych funkcjonowały w ok. 33 polskich miastach i gminach. Strategia wskazuje m.in. na problemy w dostępności ścieżek rowerowych, co przekładało się dotychczas na bardzo niewielki udział ruchu rowerowego, który wynosił ok. 1-6% podróży ogółem. Rośnie również liczba przewozów rowerów koleją jako łączonego środka transportu "Przesiadaj się i jedź”. W 2017 r. bilet na przewóz roweru pociągiem PKP Intercity kupiło ok. 113 tys. osób. W pierwszym półroczu 2018 r., w stosunku do analogicznego okresu 2017 r., w pociągach PKP Intercity o 18% zwiększyła się liczba przewiezionych rowerów. Problem będący przyczyną niewykorzystania potencjału np. komunikacji rowerowej polega na podziale przestrzeni pomiędzy różne środki transportu, co powoduje stymulowanie indywidualnej komunikacji samochodowej, zaś zaniżanie ruchu rowerowego. Dzieje	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	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

					się tak, ponieważ mieszkańcy nie uznają dróg rowerowych za efektywne, bezpieczne i wygodne. W konsekwencji obciążenie środowiskowe poprzez wybór samochodu, jest sprzężona z racjonalną potrzebą zapewnienia bezpieczeństwa i komfortu przemieszczania, w szczególności w miastach, gdzie problem emisji z transportu i kwestie zachowania dystansu społecznego są decydujące dla zatrzymywania rozwoju także przyszłych pandemii 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.	na brak infrastruktury, która umożliwia realizację podróży w sposób bezpieczny, wygodny i efektywny. Zgodnie z badaniami CBOS aż 64% Polaków nie czuje się bezpiecznie jadąc rowerem. To istotne ograniczenie w rozwoju transportu rowerowego. Podkreślić należy także fakt, ze wymiana taboru autobusowego komunikacji miejskiej w niewielkim stopniu przyczyni się do redukcji emisji substancji szkodliwych. Autobusy nie 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)	
366.	Stowarzyszenie Rowerowe Pabianice	woj. łódzkie	Komponent E	201	Dodanie komponentu E1.1.3 „Wsparcie rozwoju infrastruktury rowerowej" w tabeli w kolumnie „Inwestycje" oraz zapisów w kolumnie „Cel inwestycji" •	W kontekście wyzwań, jakie przyniosła pandemia COVID-19 konieczne jest nie tylko zapewnienie niskoemisyjnego, ale także	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako

					Zwiększenie udziału roweru w podróżach • Poprawa integracji roweru ze środkami transportu publicznego	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	jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						przy tym należy, że nie należy rozpatrywać procesu inwestycyjnego jedynie z punktu widzenia kosztów, ale także rezultatów i kosztów utrzymania. Z tego punktu widzenia wskazać należy, że utrzymanie infrastruktury rowerowej jest nieporównywalnie tańsze. Drogi rowerowe co do zasady przenoszą mniejsze obciążenia, w efekcie są trwalsze niż drogi dla samochodów, zaś jedyne koszty to zimowe utrzymanie przejezdności. Warto również pamiętać, że każda budowa infrastruktury, a zatem i przetworzenie krajobrazu, niesie za sobą długotrwałe skutki środowiskowe i społeczne takie jak wzrost emisji pyłów i spalin, hałas, tworzenie efektów barier dla ludzi i zwierząt, a także wypadki drogowe. Porównując powyższe efekty należy wskazać, że rower jako środek transportu jest wolny od większości negatywnych efektów funkcjonowania infrastruktury transportowej. Jednocześnie rozbudowa infrastruktury dedykowanej indywidualnemu ruchowi samochodowemu pogłębia przepaść pomiędzy efektywnością wyboru samochodów i innych środków transportu, co w warunkach racjonalnych wyborów indywidualnych jednostek prowadzi do wzrostu liczby samochodów i w efekcie do stymulowania szeregu negatywnych zjawisk towarzyszących transportowi samochodowemu takich jak wypadki drogowe, korki, emisja substancji szkodliwych (tzw. smog fotochemiczny), co jest niekorzystne dla wspólnego interesu społeczności. W wymiarze indywidualnym – nadmierne użytkowanie samochodu w długofalowej perspektywie powoduje pogorszenie stanu zdrowia ze względu na mniejszą ilość ruchu (tzw. nie rekreacyjnej mobilności aktywnej), co wprost przekłada się na wzrost zapadalności na takie schorzenia jak choroby serca, otyłość, choroby narządów ruchu. Emisja smogu fotochemicznego zaś ma bezpośredni wpływ na choroby układu oddechowego, nerwowego oraz choroby oczu. Koszty te – wraz z rosnącymi kosztami leczenia i rehabilitacji ofiar wypadków drogowych – na trwałe obciążać będą krajowy system ochrony zdrowia, co będzie uwydatniać się w	

						przyszłych pokoleniach wraz ze starzeniem się społeczeństwa i pogarszaniem stanu środowiska. Warto również zwrócić uwagę na gwałtowny wzrost rynku handlu internetowego oraz konsolidację silnego rynku logistycznego, która wytwarza rosnącą presję na ruch w miastach – w metropoliach udział ruchu dostawczego w ruchu kołowym stale wzrasta. Zgodnie z zaleceniami europejskimi należy poszukiwać alternatywnych sposobów na zaspokajanie potrzeb logistycznych w miastach, w tym poprzez promocję i ułatwienie korzystania z lekkich pojazdów elektrycznych oraz wspomaganych elektrycznie rowerów towarowych, tak przez małe jak i duże firmy lub instytucje w logistyce tzw. ostatniej mili. 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.	
367.	Stowarzyszenie Rowerowe Pabianice	woj. łódzkie	Komponent E	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 publicznego	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	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w

						jako recepta na szerzenie się pandemii. Jednym ze zdiagnozowanych głównych wyzwań rozwojowych, jakie przyniosła ze sobą pandemia COVID-19 jest rosnąca presja na system finansów publicznych przejawiająca się ograniczeniem możliwości finansowania inwestycji publicznych. Należy zdecydowanie zgodzić się z powyższym stwierdzeniem, jednocześnie ze zdziwieniem konstatując, że w takich okolicznościach duży nacisk inwestycyjny położony będzie na rozbudowę twardej infrastruktury transportowej, ze szczególnym uwzględnieniem dróg. Zwraca się uwagę, że jest to rozwiązanie kosztowne zarówno w kontekście kosztów samej inwestycji, jak i skutków w postaci wzrostu wydatków związanych z utrzymaniem i funkcjonowaniem określonej oferty transportowej. Zgodnie z danymi GDDKiA koszt budowy 1 km autostrady wynosi obecnie od 36,4 do 50,6 mln zł, w przypadku dróg ekspresowych średni koszt to ok. 41 mln zł za kilometr, zaś w przypadku dróg niższej klasy wartość ta waha się od ok. 9 do 24,2 mln zł. Dane podawane przez spółkę CPK wskazują, że 1 km linii konwencjonalnej na 10 mln zł, a linii dużych prędkości na 50 mln zł. Z kolei koszt budowy 1 km linii metra wynosi 470 mln zł, a koszt budowy 1 km linii tramwajowej waha się od 10 do 25 mln zł. (dane Urzędu m. st. Warszawy). Jednocześnie budowa drogi rowerowej zaś to koszt około 2 mln za 1 km. (dane samorządów na podstawie cenników Budżetów Obywatelskich) Na podstawie powyższego zestawienia widać więc, że przeznaczenie nawet niewielkich środków w porównaniu do pozostałych rodzajów infrastruktury transportowej, daje ogromne przełożenie na przyrost ilości dróg rowerowych. Zaznaczyć przy tym należy, że nie należy rozpatrywać procesu inwestycyjnego jedynie z punktu widzenia kosztów, ale także rezultatów i kosztów utrzymania. Z tego punktu widzenia wskazać należy, że utrzymanie infrastruktury rowerowej jest nieporównywalnie tańsze. Drogi rowerowe co do zasady przenoszą mniejsze obciążenia, w efekcie są trwalsze niż drogi dla samochodów, zaś jedyne koszty to	ramach budowy obwodnic.

						zimowe utrzymanie przejezdności. Warto również pamiętać, że każda budowa infrastruktury, a zatem i przetworzenie krajobrazu, niesie za sobą długotrwałe skutki środowiskowe i społeczne takie jak wzrost emisji pyłów i spalin, hałas, tworzenie efektów barier dla ludzi i zwierząt, a także wypadki drogowe. Porównując powyższe efekty należy wskazać, że rower jako środek transportu jest wolny od większości negatywnych efektów funkcjonowania infrastruktury transportowej. Jednocześnie rozbudowa infrastruktury dedykowanej indywidualnemu ruchowi samochodowemu pogłębia przepaść pomiędzy efektywnością wyboru samochodów i innych środków transportu, co w warunkach racjonalnych wyborów indywidualnych jednostek prowadzi do wzrostu liczby samochodów i w efekcie do stymulowania szeregu negatywnych zjawisk towarzyszących transportowi samochodowemu takich jak wypadki drogowe, korki, emisja substancji szkodliwych (tzw. smog fotochemiczny), co jest niekorzystne dla wspólnego interesu społeczności. W wymiarze indywidualnym – nadmierne użytkowanie samochodu w długofalowej perspektywie powoduje pogorszenie stanu zdrowia ze względu na mniejszą ilość ruchu (tzw. nie rekreacyjnej mobilności aktywnej), co wprost przekłada się na wzrost zapadalności na takie schorzenia jak choroby serca, otyłość, choroby narządów ruchu. Emisja smogu fotochemicznego zaś ma bezpośredni wpływ na choroby układu oddechowego, nerwowego oraz choroby oczu. Koszty te – wraz z rosnącymi kosztami leczenia i rehabilitacji ofiar wypadków drogowych – na trwałe obciążać będą krajowy system ochrony zdrowia, co będzie uwydatniać się w przyszłych pokoleniach wraz ze starzeniem się społeczeństwa i pogarszaniem stanu środowiska. Warto również zwrócić uwagę na gwałtowny wzrost rynku handlu internetowego oraz konsolidację silnego rynku logistycznego, która wytwarza rosnącą presję na ruch w miastach – w metropoliach udział ruchu dostawczego w ruchu kołowym stale wzrasta. Zgodnie z zaleceniami	

						europejskimi należy poszukiwać alternatywnych sposobów na zaspokajanie potrzeb logistycznych w miastach, w tym poprzez promocję i ułatwienie korzystania z lekkich pojazdów elektrycznych oraz wspomaganych elektrycznie rowerów towarowych, tak przez małe jak i duże firmy lub instytucje w logistyce tzw. ostatniej mili. 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.	
368.	Stowarzyszenie Rowerowe Pabianice	woj. łódzkie	Komponent E	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 publicznego	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. 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	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						konstatując, że w takich okolicznościach duży nacisk inwestycyjny położony będzie na rozbudowę twardej infrastruktury transportowej, ze szczególnym uwzględnieniem dróg. Zwraca się uwagę, że jest to rozwiązanie kosztowne zarówno w kontekście kosztów samej inwestycji, jak i skutków w postaci wzrostu wydatków związanych z utrzymaniem i funkcjonowaniem określonej oferty transportowej. Zgodnie z danymi GDDKiA koszt budowy 1 km autostrady wynosi obecnie od 36,4 do 50,6 mln zł, w przypadku dróg ekspresowych średni koszt to ok. 41 mln zł za kilometr, zaś w przypadku dróg niższej klasy wartość ta waha się od ok. 9 do 24,2 mln zł. Dane podawane przez spółkę CPK wskazują, że 1 km linii konwencjonalnej na 10 mln zł, a linii dużych prędkości na 50 mln zł. Z kolei koszt budowy 1 km linii metra wynosi 470 mln zł, a koszt budowy 1 km linii tramwajowej waha się od 10 do 25 mln zł. (dane Urzędu m. st. Warszawy). Jednocześnie budowa drogi rowerowej zaś to koszt około 2 mln za 1 km. (dane samorządów na podstawie cenników Budżetów Obywatelskich) Na podstawie powyższego zestawienia widać więc, że przeznaczenie nawet niewielkich środków w porównaniu do pozostałych rodzajów infrastruktury transportowej, daje ogromne przełożenie na przyrost ilości dróg rowerowych. Zaznaczyć przy tym należy, że nie należy rozpatrywać procesu inwestycyjnego jedynie z punktu widzenia kosztów, ale także rezultatów i kosztów utrzymania. Z tego punktu widzenia wskazać należy, że utrzymanie infrastruktury rowerowej jest nieporównywalnie tańsze. Drogi rowerowe co do zasady przenoszą mniejsze obciążenia, w efekcie są trwalsze niż drogi dla samochodów, zaś jedyne koszty to zimowe utrzymanie przejezdności. Warto również pamiętać, że każda budowa infrastruktury, a zatem i przetworzenie krajobrazu, niesie za sobą długotrwałe skutki środowiskowe i społeczne takie jak wzrost emisji pyłów i spalin, hałas, tworzenie efektów barier dla ludzi i zwierząt, a także wypadki drogowe. Porównując powyższe efekty należy wskazać, że rower jako środek	

						transportu jest wolny od większości negatywnych efektów funkcjonowania infrastruktury transportowej. Jednocześnie rozbudowa infrastruktury dedykowanej indywidualnemu ruchowi samochodowemu pogłębia przepaść pomiędzy efektywnością wyboru samochodów i innych środków transportu, co w warunkach racjonalnych wyborów indywidualnych jednostek prowadzi do wzrostu liczby samochodów i w efekcie do stymulowania szeregu negatywnych zjawisk towarzyszących transportowi samochodowemu takich jak wypadki drogowe, korki, emisja substancji szkodliwych (tzw. smog fotochemiczny), co jest niekorzystne dla wspólnego interesu społeczności. W wymiarze indywidualnym – nadmierne użytkowanie samochodu w długofalowej perspektywie powoduje pogorszenie stanu zdrowia ze względu na mniejszą ilość ruchu (tzw. nie rekreacyjnej mobilności aktywnej), co wprost przekłada się na wzrost zapadalności na takie schorzenia jak choroby serca, otyłość, choroby narządów ruchu. Emisja smogu fotochemicznego zaś ma bezpośredni wpływ na choroby układu oddechowego, nerwowego oraz choroby oczu. Koszty te – wraz z rosnącymi kosztami leczenia i rehabilitacji ofiar wypadków drogowych – na trwałe obciążać będą krajowy system ochrony zdrowia, co będzie uwydatniać się w przyszłych pokoleniach wraz ze starzeniem się społeczeństwa i pogarszaniem stanu środowiska. Warto również zwrócić uwagę na gwałtowny wzrost rynku handlu internetowego oraz konsolidację silnego rynku logistycznego, która wytwarza rosnącą presję na ruch w miastach – w metropoliach udział ruchu dostawczego w ruchu kołowym stale wzrasta. Zgodnie z zaleceniami europejskimi należy poszukiwać alternatywnych sposobów na zaspokajanie potrzeb logistycznych w miastach, w tym poprzez promocję i ułatwienie korzystania z lekkich pojazdów elektrycznych oraz wspomaganych elektrycznie rowerów towarowych, tak przez małe jak i duże firmy lub instytucje w logistyce tzw. ostatniej mili. 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.	
369.	Stowarzyszenie Rowerowe Pabianice	woj. łódzkie	Komponent E	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 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. 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	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						funkcjonowaniem określonej oferty transportowej. Zgodnie z danymi GDDKiA koszt budowy 1 km autostrady wynosi obecnie od 36,4 do 50,6 mln zł, w przypadku dróg ekspresowych średni koszt to ok. 41 mln zł za kilometr, zaś w przypadku dróg niższej klasy wartość ta waha się od ok. 9 do 24,2 mln zł. Dane podawane przez spółkę CPK wskazują, że 1 km linii konwencjonalnej na 10 mln zł, a linii dużych prędkości na 50 mln zł. Z kolei koszt budowy 1 km linii metra wynosi 470 mln zł, a koszt budowy 1 km linii tramwajowej waha się od 10 do 25 mln zł. (dane Urzędu m. st. Warszawy). Jednocześnie budowa drogi rowerowej zaś to koszt około 2 mln za 1 km. (dane samorządów na podstawie cenników Budżetów Obywatelskich) Na podstawie powyższego zestawienia widać więc, że przeznaczenie nawet niewielkich środków w porównaniu do pozostałych rodzajów infrastruktury transportowej, daje ogromne przełożenie na przyrost ilości dróg rowerowych. Zaznaczyć przy tym należy, że nie należy rozpatrywać procesu inwestycyjnego jedynie z punktu widzenia kosztów, ale także rezultatów i kosztów utrzymania. Z tego punktu widzenia wskazać należy, że utrzymanie infrastruktury rowerowej jest nieporównywalnie tańsze. Drogi rowerowe co do zasady przenoszą mniejsze obciążenia, w efekcie są trwalsze niż drogi dla samochodów, zaś jedyne koszty to zimowe utrzymanie przejezdności. Warto również pamiętać, że każda budowa infrastruktury, a zatem i przetworzenie krajobrazu, niesie za sobą długotrwałe skutki środowiskowe i społeczne takie jak wzrost emisji pyłów i spalin, hałas, tworzenie efektów barier dla ludzi i zwierząt, a także wypadki drogowe. Porównując powyższe efekty należy wskazać, że rower jako środek transportu jest wolny od większości negatywnych efektów funkcjonowania infrastruktury transportowej. Warto również zwrócić uwagę na gwałtowny wzrost rynku handlu internetowego oraz konsolidację silnego rynku logistycznego, która wytwarza rosnącą presję na ruch w miastach – w metropoliach udział ruchu dostawczego w ruchu kołowym stale wzrasta. Zgodnie z	

						zaleceniami europejskimi należy poszukiwać alternatywnych sposobów na zaspokajanie potrzeb logistycznych w miastach, w tym poprzez promocję i ułatwienie korzystania z lekkich pojazdów elektrycznych oraz wspomaganych elektrycznie rowerów towarowych, tak przez małe jak i duże firmy lub instytucje w logistyce tzw. ostatniej mili. 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.	
370.	Stowarzyszenie Rowerowe Pabianice	woj. łódzkie	Komponent E	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 miasto wschodnio niemieckich). Skokowy wzrost zainteresowania transportem rowerowym w sytuacji pandemii udowodnił odporność tego środka transportu na kolejne fale pandemii. Wyzwaniem w tym zakresie jest zwiększenie udziału rowerów w transporcie, w tym w systemie dostaw tzw. ostatniej mili.	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.	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
371.	Stowarzyszenie Rowerowe Pabianice	woj. łódzkie	Komponent E	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 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	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						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.	
372.	Stowarzyszenie Rowerowe Pabianice	woj. łódzkie	Komponent E	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 to będzie ograniczeniem poruszania się w ww. strefach pojazdów wysokoemisyjnych. Do stref wjazd będą miały jedynie pojazdy osobowe elektryczne, wodorowe oraz napędzane gazem ziemnym oraz rowery. Dodanie w sekcji „Charakterystyka (Nature, type, size of reform):" punktu: Nowelizacja ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych w celu objęcia jej zapisami także samodzielnych inwestycji w ciągi pieszo-rowerowe. W wielu przypadkach zachodzi potrzeba budowy samodzielnej inwestycji w postaci drogi rowerowej, ciągu pieszo-rowerowego, chodnika lub utworzenia pieszego szlaku turystycznego i inwestycje te napotykają na przeszkody związane np. z nieuregulowanym stanem własnościowym. Sprzeciw nawet jednego właściciela działki często doprowadza do wieloletniego paraliżu ważnej inwestycji rowerowej lub pieszej.	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).	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
373.	Stowarzyszenie Rowerowe Pabianice	woj. łódzkie	Komponent E	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 przez wymianę taboru, podniesienie wymogów dot.	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. Wpisanie komponentu rowerowego do zapisów KPO w tym punkcie jest spójne z pozostałymi propozycjami w tym zakresie i wpisuje się wprost z prezentowane założenia	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

					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.	reform.	
374.	Stowarzyszenie Rowerowe Pabianice	woj. łódzkie	Komponent E	216	Uzupełnienie opisu o kwestie inwestycji w transport rowerowy. Podobnie jak w przypadku wpływu na klimat w odniesieniu do zanieczyszczeń, wdrożenie planowanych działań przyczyni się do ich ograniczenia poprzez promowanie i rozwój niskoemisyjnych środków transportu oraz transportu rowerowego. Oraz Ponadto należy podkreślić, że zadania związane z rozwojem elektromobilności, transportu rowerowego oraz wsparciem rozwoju sieci stacji ładowania pojazdów elektrycznych oraz tankowania paliwami alternatywnymi nie wpłyną na zmiany klimatu, pozwolą na prostszą adaptację do nadchodzących zmian klimatycznych.	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. 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.	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
375.	Stowarzyszenie Rowerowe Pabianice	woj. łódzkie	Komponent E	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.	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
376.	Stowarzyszenie Rowerowe Pabianice	woj. łódzkie	Komponent E	219	Uzupełnienie o kwestie inwestycji w transport rowerowy. E1.1.3 „Wsparcie rozwoju infrastruktury rowerowej” - budowa 1000 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	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania

						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.	miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
377.	Stowarzyszenie Rowerowe Pabianice	woj. łódzkie	Komponent E	219,220	Uzupełnienie o kwestie inwestycji w transport rowerowy. E1.1.3 „Wsparcie rozwoju infrastruktury rowerowej" - budowa 1000 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.	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
378.	Stowarzyszenie Rowerowe Pabianice	woj. łódzkie	Komponent E	13	Część KPO Strony Treść uwagi 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 miasto wschodnio niemieckich). Skokowy wzrost zainteresowania transportem rowerowym w sytuacji pandemii udowodnił odporność tego środka transportu na kolejne fale pandemii.	Uzasadnienie	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

379.	Stowarzyszenie Rowerowe Pabianice	woj. łódzkie	Komponent E	13	Część KPO Strony Treść uwagi 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 miasto wschodnio niemieckich). Skokowy wzrost zainteresowania transportem rowerowym w sytuacji pandemii udowodnił odporność tego środka transportu na kolejne fale pandemii.	Uzasadnienie	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
380.	Polska 2050	woj. mazowieckie	Komponent E	202-204	W szczególności zwracamy uwagę na potrzebę: 1. Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1. CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkanców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule “Wdrażanie” proponujemy odebrać odpowiedzialność instytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Funduszowi Ochrony Srodowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. 1.2. Ten sam cel na str. 203 zakłada również “wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu w miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys., gdzie występuje przekroczenie szkodliwych substancji, oraz rozszerzenie możliwosci ich wprowadzenia na wszystkie obszary miejskie niezależnie od liczby mieszkanców”. Strefy czystego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: “wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys.”.	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględnienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzialność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowanie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawują politycy sprzyjający rządowi centralnemu.	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.
381.	Polskie Koleje Państwowe S.A.	woj. mazowieckie	Komponent E	197-221	Uwaga dotyczy rezygnacji z trybu konkursowego dotyczącego inwestycji związanych z transportem intermodalnym oraz zastosowanie trybu indywidualnego m.in dla PKP S.A. W poddanym konsultacjom społecznym KPO zgodnie z oczekiwaniami PKP S.A. założono, że na wsparcie przedsięwzięć tworzących terminale	Ewentualna realizacja niektórych rozważanych obecnie przez PKP S.A. projektów logistycznych przyczyniłaby się do realizacji celu szczegółowego nr II Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności (dalej KPO), tj. zielonej transformacji	**Uwaga nieuwzględniona** W zakresie transportu intermodalnego wystepuje rynek konkurencyjny i dlatego konieczny jest konkurs.

					intermodalne, które zostaną ujęte w Krajowym Planem Odbudowy i Zwiększania Odporności zostaną udostępnione granty oparte na unijnych środkach publicznych alokowanych do instrumentu na rzecz odbudowy i odporności RFF (od ang. Recovery and Resilience Facility). Niestety przyjęto, że pozyskanie grantu uzależnione ma być od uprzedniego wygrania konkursu, który ma być przeprowadzony w czerwcu 2021 r. co jest terminem praktycznie nierealnym.	gospodarki oraz rozwojowi zielonej, inteligentnej mobilności, oraz celu horyzontalnego w postaci wzmacniania spójności społecznej i terytorialnej kraju. Efekty ewentualnej realizacji tych projektów powinny przyczynić się głównie do realizacji nadrzędnego celu interwencji publicznej w obszarze zielonej, inteligentnej mobilności zwanym komponentem E KPO (1 z 5 komponentów KPO), którym jest rozwój zrównoważonego, bezpiecznego i odpornego systemu transportowego, zapewniającego odpowiednią obsługę potrzeb gospodarki i społeczeństwa. Argumentując na rzecz zakwalifikowania projektów logistycznych PKP S.A. do KPO należy wskazywać przede wszystkim przyczynianie się ich do realizację celu narzędziowego E2, tj. zwiększenia dostępności transportowej, bezpieczeństwa i cyfrowych rozwiązań. Zgodnie z obecnym projektem KPO zakwalifikowanie do niego zgłoszonych przez PKP S.A. projektów budowy terminali multimodalnych o strategicznym znaczeniu dla funkcjonowania ogólnokrajowej sieci tych obiektów uzależnione zostało od wyników rozstrzygnięcia zaplanowanego na czerwiec 2021 r. konkursu na dofinansowanie unijne dla tego rodzaju projektów. Główne zagrożenia dla interesu publicznego związane z aktualnie zakładanym udostępnieniem przedmiotowego dofinansowania wyłącznie w trybie konkursowym wskazano poniżej. ARGUMENTY ZA WPISANIEM PROJEKTÓW TERMINALOWYCH PKP S.A. DO KPO 1. Wyłonienie dotowanych inwestycji w trybie konkursowym może zająć nawet kilka miesięcy, co wymiernie skróci czas na realizację przedsięwzięcia stwarzając duże ryzyko utraty części lub całości dofinansowania środkami budżetowymi UE (faza kwalifikowalnego wydatkowania dla projektów ujętych w KPO kończy się w dniu 31 lipca 2026 r.) Podczas wysłuchania rekomenduje się podnosić zwłaszcza argument mówiący o nie akceptowalności formuły konkursowej w sytuacji, gdy może być ona długotrwała a ostatnie kwalifikowalne do zwrotu wydatki projektowe muszą nastąpić do dnia 31 lipca	

						2026 r. 2. Zastosowanie procedury konkursowej grozi przyznawaniem w dużym stopniu wsparcia na inwestycje, które nawet bez dofinansowania za pośrednictwem KPO i tak zostałyby zrealizowane, co pogłębi różnice regionalne w dostępności intermodalnych usług przeładunkowych i nie będzie efektywne ani z perspektywy długookresowej ochrony środowiska naturalnego ani społeczno-gospodarczej Inwestycje realizowalne z niewielkim dofinansowaniem to z reguły przedsięwzięcia tworzące terminale intermodalne w pobliżu już funkcjonujących, nierzadko wcześniej wspartych środkami unijnymi. W efekcie różnice pomiędzy regionami Polski w gęstości węzłów ogólnokrajowej sieci terminali intermodalnych zamiast zanikać prawdopodobnie jeszcze by się pogłębiły, co dałoby efekt przeciwstawny do oczekiwanego. W takim przypadku w dalszym ciągu będą istnieć uprzemysłowione regiony mocno oddalone od terminali intermodalnych świadczących dostępne cenowo usługi przeładunku w relacjach z koleją kontenerów wielkich lub naczep siodłowych, co sprawi, że lokalni załadowcy zmuszeni będą wysyłać wielkoskalowe ładunki drogami samochodowymi przyczyniając się do zwiększonych strat środowiskowych, gospodarczych (w związku z brakiem wsparcia dla aktywizacji działalności gospodarczej w regionach nieco zacofanych) i społecznych (związanych ze stratami będącymi konsekwencją wypadków komunikacyjnych, utratą zdrowia w wyniku zwiększonego zanieczyszczenia powietrza i hałasu oraz spowolnieniem i zmniejszeniem komfortu podróżowania drogami samochodowymi). 3. Zastosowanie procedury konkursowej grozi powstaniem obiektów przeładunkowych zasilających przede wszystkim ruch do portów Morza Północnego, co może doprowadzić, nie tyle do wzrostu, co spadku przychodów skarbu państwa z tytułu ceł i usług świadczonych na terenie polskich portów morskich Kilka od dawna planowanych przedsięwzięć budowy terminali intermodalnych to projekty bliskie rentowności lub na potrzeby generowania	

						potoków ładunków w relacjach z portami Morza Północnego, tj. ich wsparcie doprowadzi do zmniejszenia skali przeładunków w polskich portach morskich zmniejszając przychody gospodarki narodowej z ceł (25% pobranych kwot pozostaje w budżecie krajowym) i usług świadczonych na terenie polskich portów morskich. 4. Zastosowanie procedury konkursowej grozi powstaniem terminali mających wielu różnych właścicieli przez co trudno będzie uzyskać efekty synergii wynikające z ich wzajemnego współdziałania w ramach ogólnokrajowej sieci W efekcie atrakcyjności Polski jako miejsca na powstawanie paneuropejskich centrów komasacyjno-rozdzielczych generujących przychody z wysoko marżowych operacji logistycznych i ceł wzrośnie zdecydowanie mniej, niż w przypadku wsparcia inwestycji prowadzonych w wielu miejscach przez co najwyżej paru inwestorów. 5. Zastosowanie procedury konkursowej nie pozwoli na relatywnie silniejsze wsparcie rozwoju terminali intermodalnych zapewniających zdolność do akceptowalnej jakościowo obsługi logistycznej globalnej wymiany towarowej państw Trójmorza ani nie pozwoli na silne wsparcie rozwoju wymiany przez polskie porty morskie Procedura konkursowa praktycznie uniemożliwi ukierunkowania wsparcia na rozwój terminali intermodalnych potrzebnych do uzyskania znacznego udziału Polski w tranzytowej obsłudze przeładunkowej towarów w relacjach z pozostałymi państwami Trójmorza ani na wspieranie wymiany towarowej przechodzącej przez polskie porty morskie. 6. Zastosowanie procedury konkursowej grozi wspieraniem przedsięwzięć zakładających wykorzystywanie mocno wyeksploatowanego, silnie zanieczyszczającego środowisko naturalne sprzętu przeładunkowego (głównie starych obficie dymiących tanich reach stackerów) przez co efektywność środowiskowa przydzielonych dotacji może być rażąco niska Względnie przyjazny środowisku naturalnemu sprzęt przeładunkowy to suwnice (najlepiej zasilane elektrycznie oraz	

						reach stackery elektryczne, w tym rozwijane obecnie pojazdy wykorzystujące ogniwa wodorowe, mocno podwyższa koszty funkcjonowania terminali intermodalnych przez co nie należy spodziewać się wysokiej przyjazności środowiskowej w przypadku wybierania przedsięwzięć przy zastosowaniu procedury konkursowej, jeżeli ta kładzie nacisk głównie na rentowność. 7. Zastosowanie procedury konkursowej będzie promowało przedsięwzięcia stymulujące kolejowe przewozy kontenerów wielkich zamiast tworzyć infrastrukturę na potrzeby znacznie bardziej perspektywicznego i dających większe korzyści środowiskowe kolejowych przewozów naczep siodłowych Poniżej 1% wolumenu ładunków w ruchu lądowym to ładunki w kontenerach wielkich, podczas gdy na naczepach siodłowych przewożone są nawet kilkadziesiąt razy większe ilości towarów. Ze względu na koszty konteneryzacji w przewozach lądowych dóbr pomiędzy krajami europejskimi kontenerów wielkich prawie się nie stosuje. Istnieje kilka nowoczesnych systemów załadunku na kolej naczep siodłowych nieprzystosowanych do unoszenia (97% wszystkich w UE). Największe korzyści dla środowiskowa naturalnego i wydatków publicznych na utrzymanie dróg samochodowych powinien dać rozwój systemu kolejowego przewożącego naczepy pomiędzy przygranicznymi terminalami przeładowującymi naczepy siodłowe w relacjach droga-kolej. Badania ciężaru pojazdów na Polskich drogach sugerują, że aż ¼ ciężarówek jest przeciążona co generuje ogromne koszty utrzymania dróg samochodowych. Bez silnego dotowania rozwoju ogólnokrajowego systemu kolejowych przewozów naczep siodłowych osiągnięcie zakładanego w unijnej Białej Księdze Transportu 30% udziału kolei w rynku nie wydaje się realne. 8. Zastosowanie procedury konkursowej zmniejszy przychody Skarbu Państwa z zagospodarowywania terenów Zastosowanie procedury konkursowej wpłynie negatywnie na przychody Skarbu Państwa czerpane ze sprzedaży i wynajmu nieruchomości należących do Spółek z udziałem Skarbu	

						Państwa (np. realizacja projektów terminalowych na gruntach np. PKP S.A.). PROJEKTY PKP S.A. ISTOTNE DLA EFEKTYWNOŚCI OGÓLNOKRAJOWE SIECI TERMINALI INTERMODALNYCH Przedmiot i cele wspieranych przez PKP S.A. przedsięwzięć tworzących terminale multimodalne, które były wnioskowane do uwzględnienia w KPO. 1. Budowa terminalu w Emilianowie koło Bydgoszczy Celem projektu jest: § Budowa terminala z właściwą mu organizacją i infrastrukturą umożliwiającą przeładunek intermodalnych jednostek transportowych w relacjach wagon-wagon, wagon-samochód, samochód-samochód, wagon-plac składowy, samochód plac składowy oraz wykonywanie operacji na tych jednostkach w związku z ich składowaniem i użytkowaniem. § Stworzenie terminala intermodalnego w województwie typowo rolniczym, gdzie nie funkcjonuje taka infrastruktura i jednocześnie byłby to obiekt poprawiający skomunikowanie polskich portów morskich z lokalizacjami w głębi lądu oraz usprawniający i ułatwiający obrót towarami rolno-spożywczymi. § Stworzenie efektywnego operacyjnie, przyjaznego środowisku i społeczeństwu drogowo-kolejowego obiektu umożliwiającego świadczenie usług wielkoskalowego przeładunku jednostek intermodalnych, jak i wsparcie lokalnego rozwoju gospodarczego, w tym zwłaszcza w zakresie różnorodnych usług logistycznych powiązanych z działalnością przeładunkową i odprawami celnymi towarów oraz lokalnej produkcji przeznaczonej na eksport za pośrednictwem polskich portów morskich. W wyniku realizacji inwestycji powinien powstać wysoce przepustowy drogowo-kolejowy terminal przeładunkowy funkcjonujący jako ważny wspólny węzeł ogólnokrajowych sieci transportowych, tj. linii kolejowych i dróg samochodowych. § Realizacja założeń unijnej polityki transportowej zalecających państwom członkowskim UE zwiększenie udziału względnie przyjaznych środowisku gałęzi transportu w obsłudze dalekobieżnych przewozów wewnątrzlądowych ponad poziom 30% w perspektywie 2030 r. oraz	

						ponad 50% do roku 2050. Największe możliwości zmniejszenia udziału transportu samochodowego w wewnątrzlądowym frachcie daje rozwój kolejowych przewozów intermodalnych jednostek ładunkowych. Ograniczenia po stronie jakości i przepustowości infrastruktury przeładunkowej to największa, obok niskiej dostępności taboru specjalistycznego, bariera rozwojowa środowiskowo i społecznie korzystnego transportu intermodalnego. Wsparcie realizacji celu nadrzędnego w postaci zwiększenia skali przewozów multimodalnych z udziałem kolei w transporcie wewnątrzlądowym w Polsce miałoby zostać osiągnięte poprzez rozwój ogólnokrajowej sieci współdziałających terminali multimodalnych. Planowany do stworzenia obiekt ma stanowić istotny (m.in. ze względu na rolę w organizacji komunikacji towarowej w relacjach pomiędzy polskimi portami morskimi a lokalizacjami w głębi lądu węzeł przeładunkowy w wyżej wzmiankowanej sieci, która rozwijana jest przez Grupę PKP i jej partnerów, w tym w szczególności Krajowy Ośrodek Wsparcia Rolnictwa i Bydgoski Park Przemysłowo-Technologiczny oraz strony Porozumienia o współpracy operatorów terminali przeładunkowych i centrów logistycznych Europy Środkowo-Wschodniej. Korzyści społeczno-gospodarcze i środowiskowe z przedmiotowej inwestycji mogą być istotnie zwiększone w przypadku udostępnienia środków KPO, także na realizację innych projektów budowy mających współdziałać sieciowo terminali (przedmiot odrębnych wniosków), tj. w Zduńskiej Woli, Geniuszach i 6 innych lokalizacjach (w tym prawdopodobnie w rejonie Chełma), które mają być ustalone po uzyskaniu wyników ewaluacji kilkudziesięciu potencjalnych miejsc lokalizacji, którą wspólnie zlecają niezależnemu wykonawcy PKP CARGO S.A., PKP S.A., PKP PLK S.A. i Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. Ich źródłami byłyby zwiększone możliwości kolejowego przesyłu intermodalnych jednostek ładunkowych na terenie kraju, zmniejszenie średnich odległości w samochodowym transporcie	

						dowozowo-odwozowym w relacjach z terminalami kolejowymi oraz zwiększenie terminowości i niezawodności dostaw w związku z szerszymi możliwościami przekierowywania przesyłek pomiędzy współpracującymi terminalami oraz częstszego kursowania pociągów intermodalnych dzięki łączeniu wolumenów ładunków z sąsiadujących terminali. § Poprawa wydajności infrastruktury spedycyjno-magazynowej działającej na potrzeby realizacji rolniczego handlu zagranicznego przy zaangażowaniu podmiotów – Spółek z udziałem Skarbu Państwa. Zakłada się jej osiągnięcie poprzez stworzenie nowych możliwości przeładunku implikujących korzystną dla społeczeństwa i środowiska naturalnego zmianę struktury gałęziowej w długodystansowym transporcie towarów rolnych i artykułów spożywczych. § Zwiększenie udziału transportu multimodalnego w przewozach towarów rolno-spożywczych na terenie Polski. Na uznanie projektu za zasadny w łącznym wymiarze gospodarczo-społeczno-środowiskowym istotny wpływ miały znacząca poprawa stanu krajowych dróg kolejowych oraz samochodowych i rozwój samochodowych dróg szybkiego ruchu w okolicach Bydgoszczy oraz silnie rosnący na przestrzeni ostatniej dekady wolumen przechodzącej przez polskie porty morskie zjednostkowanej wymiany towarowej w relacjach z lokalizacjami w aglomeracji bydgosko-toruńskiej. Terminal w Emilianowie pełniąc funkcję zewnętrznej bramy portowej dla portów Trójmiasta, w tym w szczególności Portu Morskiego w Gdyni ze względu na położenie przy linii kolejowej nr 201 wykorzystywanej do przewozu towarowego, przyczyniłby się do zmniejszenia dziennych wahań zapotrzebowania na operacje przeładunkowe w terminalach lądowo-morskich i ich usprawnienie. Planowany terminal intermodalny stanowiłby szerszy element powiązania polskich portów morskich z zapleczem w głębi kraju przede wszystkim w ramach sektora rolno-spożywczego: z Portem w Gdańsku (w tym z planowanym Centralnym Portem Morskim)	

						poprzez dedykowane linie kolejowe 201 oraz 203, z zespołem portów Szczecin-Świnoujście poprzez linie kolejową nr 18 oraz planowaną drogę ekspresową S10, w przyszłości, z portem w Elblągu poprzez rewitalizowaną obecnie linię kolejową 207 i linie 204 oraz 209. Zakres projektu obejmuje prace projektowe i przygotowawcze inwestycji, budowę placu manewrowo-składowego - do prowadzenia prac przeładunkowych i składowania jednostek intermodalnych wraz z pełną infrastrukturą terminala intermodalnego oraz budowę drogi dojazdowej do terminala od strony północno-wschodniej, która stanowiłaby połączenie z planowanym do nieodległej realizacji węzłem drogi ekspresowej S10. 2. Budowa terminali intermodalnych działających w układzie sieciowym Przedmiotem projektu jest budowa 6 terminali multimodalnych – w tym prawdopodobnie opisane w kolejnym punkcie przedsięwzięcie w okolicach Chełma, które zostaną wskazane po ukończeniu analizy zlecanej zewnętrznemu wykonawcy ewaluującej kilkadziesiąt potencjalnych miejsc na ich posadowienie. Celem projektu jest: § Przeniesienie części ładunków z dróg na kolej w celu redukcji emisji zanieczyszczeń generowanych w transporcie wewnątrzlądowym oraz zwiększenia bezpieczeństwa i komfortu podróży samochodowych. § Budowa zintegrowanej, wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce. § Poprawa sposobu organizacji i zarzadzania systemem transportowym. Zakres: Przedsięwzięcie o dużej istotności z perspektywy realizacji założeń unijnej polityki transportowej zalecających państwom członkowskim UE zwiększenie udziału względnie przyjaznych środowisku gałęzi transportu w obsłudze dalekobieżnych przewozów wewnątrzlądowych ponad poziom 30% w perspektywie 2030 r. oraz ponad 50% do roku 2050. Największe możliwości zmniejszenia udziału transportu samochodowego w wewnątrzlądowym frachcie daje rozwój kolejowych przewozów intermodalnych jednostek ładunkowych. Ograniczenia po stronie jakości i	

						przepustowości infrastruktury przeładunkowej to największa, obok niskiej dostępności taboru specjalistycznego, bariera rozwojowa środowiskowo i społecznie korzystnego transportu intermodalnego. Wsparcie realizacji celu nadrzędnego w postaci zwiększenia skali przewozów multimodalnych z udziałem kolei w transporcie wewnątrzlądowym w Polsce miałoby zostać osiągnięte poprzez rozwój ogólnokrajowej sieci współdziałających terminali multimodalnych. PKP S.A. zarządza jednym z największych zasobów nieruchomości w Polsce obejmującym liczne działki o wysokich walorach dla branży transportowo-spedycyjno-logistycznej (TSL). Jednym z celów strategicznych PKP S.A. jest wspieranie rozwoju kolejowych przewozów towarowych oraz tworzenie wydajnych łańcuchów logistycznych przyjaznych społeczeństwu i środowisku naturalnemu. Jest on realizowany zwłaszcza poprzez podejmowanie działań na rzecz rozwoju infrastruktury oraz usług branży logistycznej, których efektem powinno być istotne poprawienie warunków dla dalszego rozwoju całej polskiej gospodarki. Spółka wytypowała ze swoich zasobów nieruchomości w ponad 170 miejscach na terenie całego kraju, które uznano za atrakcyjne z perspektywy inwestycji tworzących usługową infrastrukturę logistyczną. Łączna powierzchnia gruntów wynosi ponad 1.500 ha. PKP S.A. przygotowały Programu Rozwoju Transportu Intermodalnego w Grupie PKP (na lata 2020-2030), wykorzystując m.in. europejskie i krajowe dokumenty legislacyjne dotyczące transportu intermodalnego, rządowe dokumenty strategiczne odnoszące się do rozwoju gospodarczego kraju, jak i rozwoju transportu, dane statystyczne pochodzące z Urzędu Transportu Kolejowego, Głównego Urzędu Statystycznego oraz Eurostat, informacje od PKP PLK S.A., PKP CARGO S.A., PKP LHS sp. z o.o. oraz analizy własne. Sformułowane założenia ramowe do Programu poddane zostały konsultacjom z udziałem ekspertów, w tym przedstawicieli organizacji branżowych zajmujących się kwestiami rozwoju przewozów	

						intermodalnych (Ministerstwo Infrastruktury, Instytut Kolejnictwa, Centrum Unijnych Projektów Transportowych). Program Grupy PKP ma stanowić odpowiedź na wskazaną w Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju potrzebę rozwoju infrastruktury kolejowej do przeładunków intermodalnych oraz innej logistycznej infrastruktury usługowej wspomagającej przewozy kolejowe, jak również promocję transportu intermodalnego oraz kombinowanego, jako alternatyw względem transportu samochodowego poprzez wykorzystanie potencjału zarówno podmiotów publicznych jak również przedsiębiorstw oraz partnerów społeczno-gospodarczych. PKP CARGO S.A. wspólnie z PKP S.A., PKP PLK S.A. oraz Zarządem Morskiego Portu Gdynia S.A. przygotowują zlecenie analizy, której przedmiotem jest opracowanie optymalnego rozmieszczenia na terenie kraju infrastruktury punktowej w postaci terminali multimodalnych, wraz z analizą celowości budowy i funkcjonowania terminali w wytypowanych lokalizacjach (analiza opłacalności danego terminala). Celem tej analizy jest przeprowadzenie szczegółowej oceny optymalnych lokalizacji pod umiejscowienie terminali multimodalnych na obszarze kraju również z możliwością przeładunku naczep, uwzględniając potrzebę zapewnienia dostępu do usług przeładunku jednostek intermodalnych ma terenie całego kraju oraz zakładając pełnienie funkcji zewnętrznych bram portów morskich. Zamówienie obejmuje analizę możliwości wdrożenia systemu integracji Portu Gdynia z terminalami lądowymi, jako „Extended Port Gateway". Po wykonaniu przedmiotowej analizy, która na określić celowość, opłacalność budowy i eksploatacji terminali intermodalnych, w tym z możliwością obsługi naczep, zostanie sporządzony harmonogram dalszych działań zmierzających do realizacji inwestycji. Do niniejszej fiszki dołączono fiszkę dla dalece zaawansowanego w przygotowaniach do realizacji podprojektu budowy terminalu multimodalnego w Zduńskiej Woli, w której wskazano konkretne daty realizacji kamieni milowych. 3. Terminal	

						multimodalny na styku linii kolejowych nr 7 i 63 Przedmiotem projektu jest budowa wysoce przepustowego terminalu multimodalnego na styku linii kolejowych nr 7 i 63 (prawdopodobnie w pobliżu Chełma) i w pobliżu węzła samochodowej drogi ekspresowej S12. Lokalizacja w tym rejonie jest wstępnie proponowana jako jedna z 7, w których miałyby powstać obiekty przeładunkowe rozwijane w ramach projektu Budowa terminali intermodalnych działających w układzie sieciowym, niemniej decyzja czy w ramach wspomnianego projektu zbudować terminal multimodalny m.in. w tym rejonie zostanie podjęta po ukończeniu przez niezależnego usługodawcę analizy ewaluującej kilkadziesiąt potencjalnych miejsc na posadowienie tego rodzaju obiektów. Celami projektu są: § Przeniesienie części ładunków z dróg na kolej w celu redukcji emisji zanieczyszczeń generowanych w transporcie wewnątrzlądowym oraz zwiększenia bezpieczeństwa i komfortu podróży samochodowych. § Silniejsze powiązanie sieci kolejowych Polski i Ukrainy zwiększające atrakcyjność tranzytu przez Polskę dla przesyłek w relacjach z Ukrainą. § Wzrost wartości dodanej generowanej w Polsce przez usługi logistyczne i celne związany we wzrostem skali obsługi tranzytowej wymiany towarowej pomiędzy Ukrainą a krajami basenu północnego Atlantyku, w tym powstającej przy realizacji usług na terenie polskich portów morskich. § Poprawa warunków dla rozwoju lokalnej działalności gospodarczej w efekcie uzyskania możliwości korzystania z transportu intermodalnego na potrzeby pozyskiwania zaopatrzenia lub dystrybuowania towarów. § Praktyczne przyczynienie się do realizacji polityki reindustrializacji w województwie lubelskim, poprzez umożliwienie powstawania zakładów przetwarzających surowce i materiały przywożone zza wschodniej granicy po linii kolejowej nr 63. § Wzrost zatrudnienia bezpośredniego i pośredniego w rejonie o względnie wysokim bezrobociu. Przedsięwzięcie o dużej istotności z perspektywy realizacji założeń unijnej polityki	

						transportowej zalecających państwom członkowskim UE zwiększenie udziału względnie przyjaznych środowisku gałęzi transportu w obsłudze dalekobieżnych przewozów wewnątrzlądowych ponad poziom 30% w perspektywie 2030 r. oraz ponad 50% do roku 2050. Ze względu na problemy z przepustowością bądź nieodpowiednią jakością infrastruktury terminalowej na styku torów 1435 mm i 1520 mm, przewozy w wymianie pomiędzy Unią Europejska a Wschodem realizowane są uciążliwym dla środowiska i społeczeństwa transportem samochodowym. Proponowane przedsięwzięcie wychodzi naprzeciw potrzebie przekierowania na kolej przede wszystkim strumienia towarowego w wymianie pomiędzy UE a Ukrainą, który jedynie w niewielkiej części trafia na kolej. Wsparcie realizacji celu nadrzędnego w postaci zwiększenia skali przewozów multimodalnych z udziałem kolei w transporcie wewnątrzlądowym w Polsce miałoby zostać osiągnięte poprzez budowę na styku linii kolejowych nr 7 i 63 wysoce przepustowego terminalu multimodalnego, który byłby dobrze skomunikowany z samochodową drogą ekspresową nr 12 i umożliwiał przeładunki kontenerów wielkich lub naczep samochodowych w relacjach pomiędzy wagonami normalno- i szerokotorowymi oraz między wagonami normalnotorowym lub szerokotorowymi a środkami transportu samochodowego. Biegnące blisko siebie od Dorohuska na granicy z Ukrainą w głąb Polski linie normalnotorowa nr 7 i szerokotorowa nr 63 to alternatywne fragmenty najkrótszych tras kolejowych pomiędzy Ukrainą północną i środkową, w tym Kijowem, a Polską środkową lub północną. Dzięki powstaniu wysoce przepustowego terminalu, który jako pierwszy po polskiej stronie korytarza multimodalnego Kijów-Warszawa-Berlin posiadałby infrastrukturę umożliwiającą przeładunki jednostek intermodalnych możliwe powinno być wymierne ograniczenie skali wykorzystania uciążliwego dla środowiska i społeczeństwa, a przy tym coraz droższego dalekobieżnego transportu	

						samochodowego na potrzeby obsługi wymiany towarowej w relacjach Unia Europejska-Ukraina. Rozwojowo perspektywiczne kierunki wykorzystujących kolej na części trasy przewozów lądowych przez polsko-ukraińskie przejścia graniczne w rejonie Dorohuska obejmują, nie tylko trasy mające początek lub koniec w Niemczech czy Polsce środkowej, lecz także tranzytowe szlaki transportowe przechodzące przez polskie porty morskie, które dzięki przeładunkom na planowanym terminalu mogą stać się wysoce konkurencyjne obsługi przesyłek w relacjach pomiędzy w basenie północnego Atlantyku a Ukrainą. W perspektywie kilku lat przesyłki multimodalne przejeżdżające przez Dorohusk (koleją lub samochodami) i przesyłane na części trasy linią kolejową nr 7 lub nr 63 powinny mieć istotny udział w obsłudze frachtu przejeżdżającego przez polsko-ukraińską granicę, a skala przewozów tranzytowych przez Polskę w komunikacji z Ukrainą powinna zauważalnie wzrosnąć. Analizując przebieg linii normalnotorowej nr 7 i szerokotorowej nr 63 zidentyfikowano parę miejsc, w których możliwe byłoby stworzenie, nie tylko terminalu przeładunkowego, lecz również zbudowanie w pobliżu niego infrastruktury logistycznej stymulującej przewozy kolejowe i lokalny rozwój gospodarczy w postaci magazynów, sortowni i składów celnych. Dzięki inwestycji w rejonie o względnie wysokim bezrobociu i dostępności racjonalnej kosztowo odpowiednio kwalifikowanej siły roboczej można założyć, że funkcjonowanie terminalu w perspektywie kilku lat od uruchomienia zacznie przynosić zyski. Przedsięwzięcie będzie silnie stymulować rozwój gospodarczy województwa lubelskiego, które należy do najbiedniejszych rejonów UE. Projekt należy, zatem uznać za istotny dla realizacji celu gospodarki narodowej zrównoważonej w wymiarach społeczno-gospodarczo-środowiskowym zapisanego w rządowej Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju.	
382.	Polska 2050	woj. mazowieckie	Komponent E	202-204	1.Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1.CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys.	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględnienia samorządów w zarządzaniu środkami.	**Wyjaśnienie** KPO jest programem

					mieszkańców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule "Wdrażanie" proponujemy odebrać odpowiedzialność instytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Funduszowi Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys.mieszkańców. 1.2.Ten sam cel na str. 203 zakłada również "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". Strefy czystego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: "wprowadzenie obowiązkowych stref czystego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkańców powyżej 100 tys.".	Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzialność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowa-nie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawują politycy sprzyjający rządowi centralnemu. W szczególności zwracamy uwagę na potrzebę zmian jw.	zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.
383.	Osoba prywatna	woj. warmińsko-mazurskie	Komponent E	197-221	ŻĄDAM WYWIĄZANIA SIĘ Z PODSTAWOWEJ FUNKCJI PAŃSTWA, tj zapewnienia naszemu narodowi możliwości przemieszczania się na co najmniej elementarnym poziomie cywilizowanego państwa w środku Europy w XXI wieku. W tym celu należy przywrócić regionalny pozamiejski autobusowy publiczny transport zbiorowy, gdyż został zniszczony i praktycznie nie istnieje. Aby naprawić obecną katastrofę, wystarczyłaby dobra wola polskiego ustawodawcy : celem priorytetowym musiałby być interes społeczny 38 mln rodaków, a nie koniecznie tylko interes wąskiej grupy potężnego biznesu międzynarodowego i naszych polskich drobnych przedsiębiorstw. w tym celu należałoby należałoby stworzyć od zera SYSTEM REGIONALNEJ POZAMIEJSKIEJ DROGOWEJ PTZ, KORZYSTAJĄC Z ROZWIĄZANIA O OGRANICZONEJ KONKURENCJI, ZAPROPONOWANEGO PRZEZ UNIĘ EUROPEJSKĄ (rozp. (WE) nr. 1370/20070), które zastosowało wiele państw UE i mają świetny transport pozamiejski (p. (6))- decydującym byłby art. 1 ust. 1 zdanie 2 rozporządzenia (WE) nr. 1370/2007 mówiący iż prawo wyłączne może być przyznawane w zamian za realizację zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych jako alternatywa dla przyznawania przewoźnikom rekompensat. Aby system nie wymagał	Miliony Polaków, cierpią, żyją w smogu samochodowym, zatłoczeniu, hałasie, chorują i przedwcześnie umierają z tego powodu, są odcięci od kontaktu ze światem, nie mają nawet możliwości w porę zgłosić się do lekarza, apteki, laboratorium, badanie (także na covid) , szczepienie , do kościoła, urzędu, banku, sklepu spożywczego, odwiedzić żywych mieszkających w innych miejscowościach i zmarłych leżących na cmentarzu itd.itd. Jak pokazała odwieczna praktyka, "punkt widzenia zależy od punktu siedzenia", więc decydujące w tych kwestiach JST ,mają w d. problemy ludzi bez auta , bo sami i ich rodziny mają często nawet po kilka dobrych samochodów - dlatego wolą wydawać pieniądze publiczne na lepsze drogi i lepszy internet, a nie pks-y. Dlatego ustawodawca musiałby przyjąć przepisy uniemożliwiające wymiganie się JST od wykonania tego zadania, które wyżej zaproponowałem.	**Wyjaśnienie** W zakresie zakupu taboru będzie wspierany także tabor dla zbiorowej komunikacji pozaaglomeracyjnej. Realizowane będą także refomy w tym zakresie.

					większych dopłat z pieniędzy publicznych, więc musi być w max. stopniu samofinansujący, GŁÓWNE ZASADY : - ustawowo określony krajowy minimalny standard dostępu osób do regionalnego ptz, - publiczne przetargi na prawo wyłączne o jakim mowa w Rozp. (WE)1370/2007, (konieczna zmiana Art.20 ustawy o ptz z 2010r zakazującego przyznawania prawa wyłącznego), - organizacja na zasadzie przetargi na "duże obszary komunikacyjne" np. na obszar całego województwa, lub obszar województwa z okresu podziału na 49 województw , zamiast obecnej organizacji na zasadzie linii komunikacyjnych , - należy zlikwidować gimbusy szkolne , dowozem zajmowałby się operator, który wygrałby przetarg na prawo wyłączne na "dużym obszarze komunikacyjnym' , - należy wprowadzić ustawowe wysokie kary finansowe nakładane z urzędu na organizatorów nie wywiązujących się z obowiązków ustawowych w w tym zakresie. Przy takim rozwiązaniu , wszystkie pieniądze z rynku pozamiejskich regionalnych przewozów autobusowych trafiłyby do jednego podmiotu co zagwarantowałoby jego samofinansowanie, bez konieczności istotnych dopłat z pieniędzy publicznych. Operator obowiązkowo musiałby wykonać ustawowo określone minimalne standardy i miałby prawo wykonywać wszystkie inne przewozy na swoim obszarze, czyli praktycznie wszystkie obecnie opłacalne, nie istniałoby zagrożenia podbierania pasażerów przez np. dzisiejszą tzw. "wolnoamerykankę" kursującą na zasadzie "potwierdzenia zgłoszenia przewozu' u Marszałka województwa. Samorządy, nawet w najmniejszym stopniu nie wywiązują się z podstawowych zadań, jak regionalny pozamiejski publiczny transport zbiorowy i mieszkalnictwo , więc te najważniejsze ludzkie potrzeby i prawa powinien realizować rząd, a nawet niestety może zdarzać się, że niektóre, bardzo upolitycznione antypisowskie samorządy mogą działać na zasadzie "im gorzej- tym lepiej".		
384.	Polska 2050	woj. dolnośląskie	Komponent E	202-204	Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1. CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkanców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule “Wdrażanie” proponujemy odebrać odpowiedzialność in- stytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Fun- duszowi Ochrony Srodowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględ- nienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzial- ność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowa- nie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawu- ją politycy sprzyjający rządowi	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w

					wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. 1.2. Ten sam cel na str. 203 zakłada również "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu w miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys., gdzie wystę- puje przekroczenie szkodliwych substancji, oraz rozszerzenie możliwosci ich wprowa- dzenia na wszystkie obszary miejskie niezależnie od liczby mieszkanców". Strefy czy- stego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: "wprowadzenie obowiazkowych stref czy- stego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys.".	centralnemu. W szczególności zwracamy uwagę na potrzebę:	transporcie.
385.	Polska 2050	woj. mazowieckie	Komponent E	202-204	Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem:1.1.CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkańców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. Wzwiązku z tym, w podtytule "Wdrażanie" proponujemy odebrać odpowiedzialność instytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Funduszowi Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys.mieszkańców.1.2.Ten sam cel na str. 203 zakłada również "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". Strefy czystego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: "wprowadzenie obowiązkowych stref czystego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkańców powyżej 100 tys.".	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględnienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzialność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowa-nie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawują politycy sprzyjający rządowi centralnemu. W szczególności zwracamy uwagę na potrzebę:	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.
386.	Polska 2050	woj. mazowieckie	Komponent E	202-204	1.Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem:1.1.CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkańców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględnienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie,

					r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i niskoemisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule "Wdrażanie" proponujemy odebrać odpowiedzialność instytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Funduszowi Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys.mieszkańców.1.2.Ten sam cel na str. 203 zakłada również "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". Strefy czystego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: "wprowadzenie obowiązkowych stref czystego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkańców powyżej 100 tys."	odpowiedzialność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowa-nie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawują politycy sprzyjający rządowi centralnemu.	realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.
387.	Pratt&Whitney Rzeszów	woj. podkarpackie	Komponent E	197	Jest: Sytuacje kryzysowe podkreślają znaczenie tego sektora z uwagi na konieczność zapewnienia przepływu kluczowych dóbr, w tym usług i produktów. Propozycja zmian: Sytuacje kryzysowe podkreślają znaczenie tego sektora z uwagi na konieczność zapewnienia przepływu kluczowych dóbr, w tym usług i produktów. Na szczególną uwagę zasługuje lotnictwo jako typ połączenia punkt-punkt, uniezależniając dostawy do kraju od polityki państw tranzytowych	Okres pandemii uwidocznił jak ważny dla stabilnej gospodarki jest transport lotniczy. Stał się on kluczowy dla bezpieczeństwa państwa ze względu na transport do kraju szczepionek, czy maseczek. Należy podkreślić również, że transport lotniczy jest typem połączenia punkt-punkt i omija on wszelkie niedogodności związane z zamknięciem granic lądowych, czy morskich. Uniezależnia on strategiczne dostawy do kraju od decyzji państw tranzytowych.	**Uwaga nieuwzględniona** Porty lotnicze nie są kwalifikowalne do wsparcia z KPO
388.	Pratt&Whitney Rzeszów	woj. podkarpackie	Komponent E	198	Jest: Praca przewozowa sektora kolejowego w okresie 2005-2019 wzrosła o 9%, podczas gdy przewozy drogowe wzrosły ponad trzykrotnie – ze 119 740 mln tkm w 2005 r. do 395 311 mln tkm w 2019 r. Propozycja zmian: Praca przewozowa sektora kolejowego w okresie 2005-2019 wzrosła o 9%, podczas gdy przewozy drogowe wzrosły ponad trzykrotnie – ze 119 740 mln tkm w 2005 r. do 395 311 mln tkm w 2019 r. Największą dynamiką wzrostu cechuje się transport lotniczy na poziomie blisko 12% r/r.	Wg danych GUS oraz Urzędu Lotnictwa Cywilnego dynamika wzrostu ruchu lotniczego zarówno cargo jak i przewozów pasażerskich jest w trendzie wzrostowym przez wiele lat. W latach 2004-2019 zanotowano blisko 6 krotny wzrost przewozów pasażerskich w Polsce z 8.8M do 49M pasażerów. Lotnictwo jako środek transportu jest jeszcze znacznie mniej rozwinięte w naszym kraju niż w krajach Europy zachodniej i trend wzrostowy będzie utrzymywał się jeszcze przez wiele lat wraz ze wzrostem zamożności obywateli. Polska posiada ciągle niski współczynnik mobilności	**Uwaga nieuwzględniona** Porty lotnicze nie są kwalifikowalne do wsparcia z KPO

						1.2, przy współczynniku dla Niemiec na poziomie 3, co oznacza możliwość wzrostu rynku o co najmniej 100%. Wzrost ten będzie generowany zarówno na lotniskach regionalnych, ale nastąpi także dzięki budowie Centralnego Portu Komunikacyjnego. Polska dzięki CPK ma duże szanse na powstanie hub'u przesiadkowego oraz towarowego na osi Azja-Europa.	
389.	Pratt&Whitney Rzeszów	woj. podkarpackie	Komponent E	199	Jest: Sektor transportowy generuje ok. 25% wszystkich emisji w UE. Według danych Eurostat transport drogowy emituje 75% całkowitej emisji w transporcie. Drugi w kolejności jest transport lotniczy, a następnie morski. Propozycja zmian: Sektor transportowy generuje ok. 25% wszystkich emisji w UE. Według danych Europejskiej Agencji Środowiska transport drogowy emituje 73% całkowitej emisji w transporcie. Drugi w kolejności jest transport lotniczy (14%), a następnie morski (13.6%) i kolejowy (0,5%). Niemniej jednak największą dynamikę wzrostu emisji ma transport lotniczy. W tatach 1990 – 2018 wzrost emisji w transporcie lotniczym osiągnął poziom 118.5%, gdzie dla transportu samochodowego wynosił 26,8%, morskiego 35.9%, a transport kolejowy zanotował spadek o 66%.	Zagrożenie emisją z transportu lotniczego jest mniejsze niż w transporcie samochodowym, jednak wykazuje największą dynamikę wzrostu. Należy również pamiętać o emisji hałasu oraz innych gazów cieplarnianych ponad tylko CO2. Zródło: https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/daviz/greenhouse-gas-emissions-from-transport-1#tab-chart_1 https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/daviz/share-of-transport-ghg-emissions-2#tab-googlechartid_chart_11	**Uwaga nieuwzględniona** Porty lotnicze nie są kwalifikowalne do wsparcia z KPO
390.	Pratt&Whitney Rzeszów	woj. podkarpackie	Komponent E	200	Jest: Wzrost negatywnego wpływu transportu indywidualnego na jakość życia, w szczególności w obszarach zurbanizowanych wskazuje na potrzebę tworzenia stref niskoemisyjnych, wprowadzania zrównoważonej mobilności miejskiej i regionalnej, w oparciu o sieci transportu zeroemisyjnego, stałego wzmocnienia transportu publicznego oraz wzbogacenia floty transportowej pojazdami zero-emisyjnymi. Propozycja zmian: Wzrost negatywnego wpływu transportu indywidualnego na jakość życia, w szczególności w obszarach zurbanizowanych wskazuje na potrzebę tworzenia stref niskoemisyjnych, wprowadzania zrównoważonej mobilności miejskiej i regionalnej, w oparciu o sieci transportu zeroemisyjnego, stałego wzmocnienia transportu publicznego oraz wzbogacenia floty transportowej zero-emisyjnymi środkami transportu.	Nie widzimy uzasadnienia dla zawężenia promocji zero emisyjnego transportu tylko do pojazdów. Proponujemy zostawić przestrzeń dla innych środków transportu, jak szynowy, czy powietrzny oparty o rozwiązania taksówek powietrznych UAM (Urban Air Mobility)	**Uwaga nieuwzględniona** Porty lotnicze nie są kwalifikowalne do wsparcia z KPO
391.	Pratt&Whitney Rzeszów	woj. podkarpackie	Komponent E	202	Reforma 1.1 Jest: Wyzwaniem w tym zakresie jest znaczne zwiększenie skali i tempa działań zmierzających do zwiększenia udziału pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi, m.in. poprzez…. Propozycja zmian: Wyzwaniem w tym zakresie jest znaczne zwiększenie skali i tempa działań zmierzających do zwiększenia udziału środków transportu zasilanych paliwami alternatywnymi, m.in. poprzez….	Nie widzimy uzasadnienia do ograniczenia się tylko do pojazdów, pomijając inne środki transportu.	**Uwaga nieuwzględniona** Porty lotnicze nie są kwalifikowalne do wsparcia z KPO

392.	Pratt&Whitney Rzeszów	woj. podkarpackie	Komponent E	202	Reforma 1.1 Jest: Wyzwaniem w tym zakresie jest znaczne zwiększenie skali i tempa działań zmierzających do zwiększenia udziału pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi, m.in. poprzez…. Propozycja zmian: Wyzwaniem w tym zakresie jest znaczne zwiększenie skali i tempa działań zmierzających do zwiększenia udziału środków transportu zasilanych paliwami alternatywnymi, m.in. poprzez….	Nie widzimy uzasadnienia do ograniczenia się tylko do pojazdów, pomijając inne środki transportu.	**Uwaga nieuwzględniona** Porty lotnicze nie są kwalifikowalne do wsparcia z KPO
393.	Pratt&Whitney Rzeszów	woj. podkarpackie	Komponent E	204	Reforma 1.1 Jest: Populacja docelowa (Target population): JST, producenci pojazdów niskoemisyjnych, deweloperzy projektów infrastrukturalnych i taborowych, użytkownicy pojazdów wykorzystujących odnawialne źródła energii, lokalni interesariusze. Propozycja zmian: Populacja docelowa (Target population): JST, producenci niskoemisyjnych środków transportu, deweloperzy projektów infrastrukturalnych i taborowych, użytkownicy pojazdów wykorzystujących odnawialne źródła energii, lokalni interesariusze.	Nie widzimy uzasadnienia do ograniczenia się tylko do pojazdów, pomijając inne środki transportu.	**Uwaga nieuwzględniona** Porty lotnicze nie są kwalifikowalne do wsparcia z KPO
394.	Pratt&Whitney Rzeszów	woj. podkarpackie	Komponent E	204	Inwestycje E1.1.1 Jest: Fundusz będzie wspierał kapitałowo lub dłużnie przedsięwzięcia inwestycyjne przedsiębiorstw, związane z rozwojem w Polsce przemysłu dla rozwiązań zeroemisyjnych w zakresie zrównoważonej mobilności, w tym: - instalacji przemysłowych ukierunkowanych na rozwiązania zeroemisyjne - instalacji zabezpieczających dostęp do źródeł energii, w tym magazynów i centrów dystrybucji.	- instalacji zabezpieczających dostęp do źródeł energii, w tym magazynów i centrów dystrybucji. Propozycja zmian: Fundusz będzie wspierał kapitałowo lub dłużnie przedsięwzięcia inwestycyjne przedsiębiorstw polegające na tworzeniu nowych rozwiązań dla środków transportu, związane z rozwojem w Polsce przemysłu dla rozwiązań zeroemisyjnych w zakresie zrównoważonej mobilności, w tym: - środki transportu napędzane paliwami nisko i zeroemisyjnymi - instalacji przemysłowych ukierunkowanych na rozwiązania zeroemisyjne	**Uwaga nieuwzględniona** Porty lotnicze nie są kwalifikowalne do wsparcia z KPO
395.	Pratt&Whitney Rzeszów	woj. podkarpackie	Komponent E	216	6. Zielony wymiar komponentu Jest: Wdrażanie działań w obszarach takich jak poprawa stanu infrastruktury kolejowej, zwiększenie atrakcyjności kolei przez wymianę taboru, podniesienie wymogów dot. pojazdów niskoemisyjnych w zamówieniach publicznych na tabor dla transportu zbiorowego czy projekty przyczyniające się do zmniejszenia wpływu transportu drogowego na środowisko w bezpośredni sposób zmniejszają presję transportu na środowisko i klimat. Propozycja zmian: Wdrażanie działań w obszarach takich jak poprawa stanu infrastruktury kolejowej, zwiększenie atrakcyjności kolei przez wymianę taboru, podniesienie wymogów dot. pojazdów niskoemisyjnych w zamówieniach publicznych na tabor dla transportu zbiorowego czy projekty przyczyniające się do zmniejszenia wpływu środków transportu na środowisko w bezpośredni sposób zmniejszają presję transportu na środowisko i	Nie widzimy uzasadnienia do ograniczenia się tylko do pojazdów, pomijając inne środki transportu.	**Uwaga nieuwzględniona** Porty lotnicze nie są kwalifikowalne do wsparcia z KPO

					klimat.		
396.	Polska 2050	woj. dolnośląskie	Komponent E	202-204	1. Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1. CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkanców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule "Wdrażanie" proponujemy odebrać odpowiedzialność instytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Funduszowi Ochrony Srodowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. 1.2. Ten sam cel na str. 203 zakłada również "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu w miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys., gdzie występuje przekroczenie szkodliwych substancji, oraz rozszerzenie możliwosci ich wprowadzenia na wszystkie obszary miejskie niezależnie od liczby mieszkanców". Strefy czystego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys.".	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględnienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzialność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowanie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawują politycy sprzyjający rządowi centralnemu.	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.
397.	Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego	woj. małopolskie	Komponent E	208-209	E2.1.1. Linie kolejowe - należy wpisać możliwość budowy nowych linii kolejowych.	W KPO zapisano tylko możliwość modernizacji linii kolejowych, tymczasem dla zapisanego w KPO "zmniejszenia istniejącego na terytorium kraju stopnia wykluczenia komunikacyjnego' konieczna jest także budowa nowych odcinków. Jest to szczególnie istotne z punktu widzenia zgłoszonych do KPO przez Województwo Małopolskie propozycji inwestycji w zakresie budowy linii kolejowych, zwłaszcza w odniesieniu do projektu: Budowa połączenia kolejowego Kraków-Myślenice.	**Uwaga nieuwzględniona** Ze względu na krótki horyzont czasowy KPO – do sierpnia 2026 r. budowa nowych linii kolejowych byłaby praktycznie niemozliwa. Dodatkowo środki na budowę nowych linii znacznie ograniczyłyby możliwość modernizacji linii kolejowych.
398.	Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego	woj. małopolskie	Komponent E	220	Tabela. Kamienie milowe i cele - należy uzupełnić analizę ryzyka dla całego komponentu.	Nie wydaje się, aby nie było żadnych zidentyfikowanych ryzyk dla realizacji celów.	**Wyjaśnienie** Tabela została zmodyfikowana.
399.	Urząd Marszałkowski Województwa	woj. małopolskie	Komponent E	205	E1.1.2. Zeroemisyjny transport zbiorowy - umożliwienie wykorzystania zakupionych autobusów również w segmencie obsługi ruchu regionalnego (oraz dowozowego	Możliwość wykorzystania zakupionych autobusów w powyższym segmencie umożliwi podniesienie jakości publicznego	**Wyjaśnienie** Inwestycje w tym zakrsie mają służyc także walce z

	Małopolskiego				do węzłów integracyjnych celem powiązania z pasażerskim transportem kolejowym).	transportu zbiorowego w Województwie oraz ograniczenie negatywnego wpływu na środowisko naturalne. Obecnie wykorzystywany tabor nie spełnia należytych standardów w tym zakresie.	wykluczeniem komunikacyjnym czyli również w ramach obsługi ruchu regionalnego.
400.	Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego	woj. małopolskie	Komponent E	206-208	E2.1. Zwiększenie konkurencyjności sektora kolejowego - wprowadzenie zapisów umożliwiających finasowanie inwestycji w powstanie węzłów przesiadkowych	Nowoczesny pasażerski transport kolejowy wymaga poszerzenia dostępności dla mieszkańców między innymi poprzez budowę nowych węzłów przesiadkowych, integrujących fizycznie różne gałęzie transportu.	**Uwaga nieuwzględniona.** Tego rodzaju infrastruktura będzie mogła być współfinansowana w ramach polityki spójności
401.	Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego	woj. małopolskie	Komponent E	209-210	E2.1.2. Pasażerski tabor kolejowy - znaczące zwiększenie przewidzianego finansowania dla Województw / Operatorów samorządowych	Przewidziana w projekcie KPO kwota 398 mln euro na sfinansowanie inwestycji, przy wskazanej przy tym w dokumencie skali i koszcie projektu spółki PKP IC skłania do wniosku, iż środki będą niewystarczające dla projektów samorządowych, gdzie potrzeby dot. zakupu nowego taboru są bardzo duże.	**Uwaga uwzględniona** W KPO znalazły się czytelne zapisy o możliwości zakupu taboru pasażerskiego dla przewozów regionalnych, wraz z przypisaniem określonej kwoty. Wsparcie zakupu taboru będzie możliwe zarówno z części dotacyjnej, jak i pożyczkowej. Całkowita kwota na zakup taboru została zwiększona czterokrotnie.
402.	Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego	woj. małopolskie	Komponent E	197-221	Brak ujęcia możliwości finasowania inwestycji w powstanie baz serwisowych do obsługi pasażerskiego taboru kolejowego.	Nowoczesny pasażerski tabor kolejowy wymaga zabezpieczenia możliwości wykonywania przeglądów i napraw na obszarze wykonywanych przewozów, w oparciu o nowocześnie wyposażone hale, niezależnie od przyjętego modelu obsługi serwisowej (świadczonej przez operatora lub producenta).	**Uwaga nieuwzględniona.** Tego rodzaju infrastruktura będzie mogła być współfinansowana w ramach polityki spójności
403.	Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego	woj. małopolskie	Komponent E	201-212	Inwestycje: E2.2.1. Bezpieczeństwo transportu - Cel inwestycji: Zwiększenie poziomu bezpieczeństwa ruchu, w szczególności jego niechronionych uczestników, jak również eliminacja ruchu tranzytowego z obszarów o zwartej zabudowie mieszkaniowej (obwodnice dróg na drogach krajowych ORAZ WOJEWÓDZKICH)	Pominięto obwodnice dróg na sieci dróg wojewódzkich. Dzięki budowie obwodnic w ciągach dróg wojewódzkich następuje wyprowadzenie ruchu tranzytowego z centrum miejscowości co oddziaływuje pozytywnie na środowisko naturalne (zmniejszenie ilości spalin, obniżenie hałasu i poziomu wibracji). Powstała obwodnica wpływa na skrócenie czasu przejazdu, poprawia komfort podróżowania i bezpieczeństwa wszystkich użytkowników ruchu. Poprawie ulega również poziom mobilności ludności oraz atrakcyjność inwestycyjna regionu. Budowa obwodnic w ciągach dróg wojewódzkich przyczyni się do znaczących korzyści społecznych, ekonomicznych i środowiskowych oraz wpłynie pozytywnie na funkcjonalność całego	**Wyjaśnienie** Budowa obwodnic będzie dotyczyć dróg krajowych, zarządzanych przez Generalną Dyrekcję Dróg i Autostrad w ramach celu zwiazanego z bezpieczeństwem transportu. Wybór konkretnych lokalizacji będzie dokonywany przez Ministerstwo Infrastruktury po szczegółowej analizie potrzeb związanych z bezpieczeństwem. Inne rodzaje dróg, realizujące głownie cele komunikacyjne nie spełniłyby zasady DNSH.

						układu drogowego.	
404.	Burmistrz MiG Wieliczka	woj. małopolskie	Komponent E	167	Przebudowa wschodniej obwodnicy Wieliczki	Konieczność budowy	**Wyjaśnienie** Wybór konkretnych lokalizacji obwodnic będzie dokonywany przez Ministerstwo Infrastruktury po szczegółowej analizie potrzeb związanych z bezpieczeństwem.
405.	Gmina Iwonicz-Zdrój	woj. podkarpackie	Komponent E	197-221	W ramach komponentu E „Zielona inteligentna mobilność" należy umożliwić realizację inwestycji dotyczących budowy zintegrowanej sieci dróg rowerowych o charakterze turystycznym i rekreacyjnym.	Odbudowa gospodarki po kryzysie wywołanym pandemią COVID-19 powinna obejmować także sektor turystyczny, który jest jednym z najbardziej dotkniętych skutkami wprowadzanych obostrzeń. Te rejony kraju, w których dominuje turystyka (np. południowa część Polski), mają bardzo ograniczone możliwości pozyskania wsparcia w ramach Programu, przez co ich wychodzenie z kryzysu będzie dużo wolniejsze niż np. dużych ośrodków miejskich, których uprzywilejowana pozycja zostanie jeszcze bardziej wzmocniona. Wsparcie w ramach programu dysponującego tak dużym budżetem powinno rozkładać się równomiernie i umożliwiać rozwój także terenów niezurbanizowanych i nieprzemysłowych. Ponadto, inwestycje wspierane ze środków KPO powinny przyczyniać się także do rozwiązywania problemów nie związanych bezpośrednio z pandemią ale które w jej wyniku przybrały na sile, w szczególności chodzi o brak aktywności fizycznej i związane z tym problemem choroby (np. otyłość, choroby serca). Już od wielu lat jedną z najpopularniejszych i najprostszych do uprawniania w naszym kraju dyscyplin jest jazda na rowerze. Niestety do bezpiecznego uprawiania turystyki rowerowej, czy nawet rekreacyjnych wyjazdów brakuje odpowiedniej infrastruktury. Przykład województwa małopolskiego pokazuje jak duże jest zapotrzebowanie na tego rodzaju infrastrukturę, która przyciąga całe rodziny, a korzyści ekonomiczne wynikające z budowy tras rowerowych czerpią przede wszystkim lokalni przedsiębiorcy. Zasadne jest zatem, w celu umożliwienia zrównoważonego rozwoju wszystkich gałęzi gospodarki uwzględnienie w KPO możliwości wsparcia infrastruktury	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						turystycznej poprzez budowę dróg rowerowych na obszarach turystycznych. Korzyści wynikające z realizacji tego rodzaju projektów będą wielowymiarowe, obejmujące zarówno kwestie gospodarcze (rozwój przedsiębiorczości) jak i zdrowotne (promocja aktywności i zdrowego stylu życia z pewnością przyczyni się do wyhamowania epidemii otyłości oraz chorób układu krążenia). Inwestycje w budowę sieci krajowych i regionalnych tras rowerowych to koło zamachowe dla rozwoju turystyki aktywnej. Dodatkowo infrastruktura ta wspomaga odbudowę transportu publicznego (m.in. w powiązaniu z koleją), służy rekreacji, a lokalnie pełni również funkcje komunikacyjne. Stąd też zasadność wniosku o ujęcie w projekcie KPO reform, działań i inwestycji z zakresu spójnej infrastruktury rowerowej o znaczeniu krajowym i regionalnym.	
406.	Polska 2050	woj. mazowieckie	Komponent E	202-204	1. Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1. CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkańców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule “Wdrażanie” proponujemy odebrać odpowiedzialność instytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Funduszowi Ochrony Srodowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. 1.2. Ten sam cel na str. 203 zakłada również “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”. Strefy czystego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: “wprowadzenie obowiązkowych stref czystego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkańców powyżej 100 tys.”.	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględnienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzialność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowanie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawują politycy sprzyjający rządowi centralnemu.	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.

407.	Urząd Marszałkowski Województwa Opolskiego	woj. opolskie	Komponent E	209	W ramach inwestycji brak wskazania ilości taboru planowanego do zakupu dla przewozów regionalnych.	Planowany jest tylko dla tabor dla przewozów międzywojewódzkich. Trzeba zaznaczyć, że udział tych przewozów w rynku pasażerskim wynosi około 15% natomiast pozostała liczba pasażerów jest przewożona przez kolej regionalną, która dzięki zakupom JST korzysta w części już z nowoczesnych pojazdów kolejowych. Jednak ponad połowa taboru jest jeszcze z lat siedemdziesiątych dwudziestego wieku. Ponadto, to kolej regionalna w większości odciąża drogi, dowozi pasażerów do pociągów dalekobieżnych i wpływa na obniżenie emisji zanieczyszczeń. Konieczne jest skierowanie ok. 70% środków na tabor regionalny, który znacząco wpłynie na poprawę jakości usług i bezpieczeństwo również na drogach oraz poprawi dostępność do transportu zbiorowego osobom o ograniczonych zdolnościach ruchowych. Samorządy województw w latach 2009 – 2020 zwiększyły dofinansowanie kolejowych przewozów pasażerskich (w tym także na zakupy, naprawy i modernizacje taboru) dla zapewnienia optymalnej siatki połączeń regionalnych, odpowiedniego komfortu i bezpieczeństwa podróżowania w stopniu wyczerpującym ich możliwości finansowe. Wsparcie powinno dotyczyć procentowo każdego Organizatora publicznego transportu zbiorowego lub Regionu w przypadku zakwalifikowania projektu przewoźnika, co pozwoliłoby równoważnie rozłożyć środki Planu. Pozwoli to również na utrzymanie długoterminowych kontraktów, zachowanie ciągłości kolejowych przewozów pasażerskich w regionach i rozwój kolei, jako ekologicznego, niskoemisyjnego środka transportu przyczyniającego się do poprawy stanu powietrza w Polsce.	**Uwaga uwzględniona** Zakładana liczba taboru została okreslona
408.	Urząd Marszałkowski Województwa Opolskiego	woj. podlaskie	Komponent E	209	Należy uwzględnić również innych właścicieli infrastruktury kolejowej w Polsce, nie tylko PKP PLK S.A.	Należałoby wprowadzić możliwości obniżenia, bądź też wprowadzenia zerowych stawek za korzystanie z infrastruktury kolejowej w przypadku wystąpienia np. COVID-19.	**Wyjaśnienie** Zapisy w komponencie „E" KPO wskazują na możliwość finansowania modernizacji regionalnych linii kolejowych. Kwota na linie kolejowe została zwiększona.
409.	Urząd Marszałkowski Województwa	woj. opolskie	Komponent E	212-215,219	Należy uwzględnić również jednostki samorządu terytorialnego	Należy wskazać, że sieć drogowa zarządzana przez jst jest znacznie większa od sieci zarządzanej przez GDDKiA. Stąd też	**Wyjaśnienie** Budowa obwodnic będzie dotyczyć dróg krajowych,

	Opolskiego					problemy, jakie pojawiają się na drogach wojewódzkich, powiatowych i gminnych są równie istotne, co na drogach krajowych. Bardzo duże potrzeby inwestycyjne jst nie są rekompensowane wpływami budżetowymi, stąd też inwestycje drogowe pomimo, iż są ważnym elementem każdego z budżetów jst nigdy w pełni nie zaspokajają wszystkich zgłoszonych potrzeb w tym zakresie. W celu właściwego i sprawiedliwego rozdziału środków z Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększenia Odporności należałoby zaplanować pulę środków na wiązki projektów inwestycyjnych zgłoszonych przez województwa, a dotyczących inwestycji drogowych. Tak jak w przypadku krajowych, tak i w przypadku dróg niższych kategorii konieczna jest budowa obwodnic wielu miejscowości oraz poprawa bezpieczeństwa ruchu zarówno na skrzyżowaniach, jak i przejściach dla pieszych, co ma teraz szczególnie istotne znaczenie w obliczu zmiany przepisów ustawy Prawo o ruchu drogowy.	zarządzanych przez Generalną Dyrekcję Dróg i Autostrad w ramach celu związanego z bezpieczeństwem transportu. Wybór konkretnych lokalizacji będzie dokonywany przez Ministerstwo Infrastruktury po szczegółowej analizie potrzeb związanych z bezpieczeństwem. Inne rodzaje dróg, realizujące głownie cele komunikacyjne nie spełniłyby zasady DNSH.
410.	PGE SA	woj. mazowieckie	Komponent E	206	Proponujemy rozszerzenia katalogu potencjalnych beneficjentów również o przedsiębiorstwa zajmujące się transportem zbiorowym (nie tylko publicznym)	Rozszerzenie katalogu beneficjentów o inne podmioty realizujące usługi transportu zbiorowego (np. przewóz pracowników) może przyczynić się do ograniczenia emisji zanieczyszczeń do atmosfery.	**Uwaga uwzględniona.** Cele reformy związane są promowaniem zbiorowego transportu publicznego. Inwestycje dotycxa jst.
411.	Śląski Związek Gmin i Powiatów	woj. śląskie	Komponent E	103	Należy doprecyzować zapisy odnośnie rodzaju taboru jaki może uzyskać wsparcie w zakresie taboru niskoemisyjnego, a nie tylko zeroemisyjnego.	Z jednej strony wspomina się o taborze zero emisyjnym i niskoemisyjnym, a w innej części jest mowa jedynie o taborze zero emisyjnym (tj. elektrycznym i wodorowym). Wsparcie nie powinno dotyczyć wyłącznie taboru zero emisyjnego, zwłaszcza że zaproponowana demarkacja z polityką spójności nie dotyczy rodzaju taboru, a faktu czy dane miasto posiada plan zrównoważonej mobilności miejskiej.	**Wyjaśnienie** W miastach będzie wspierany tabor zeroesmiyjny, a poza miastami także niskoemisyjny.
412.	Śląski Związek Gmin i Powiatów	woj. śląskie	Komponent E	197	Wśród rodzajów inwestycji realizujących wyzwanie w zakresie rozwoju zrównoważonego transportu służącego konkurencyjnej gospodarce i inteligentnej mobilności i realizujących poszczególne reformy brakuje podstawowej infrastruktury w zakresie budowy centrów przesiadkowych. Elementy infrastruktury transportu zero emisyjnego (pieszego i rowerowego) wskazane w ramach komponentu B.3.1.3 zielona transformacja miast i obszarów funkcjonalnych są jedynie działaniami uzupełniającymi rozwój transportu publicznego (np. ścieżki rowerowe, deptaki).	Budowa centrów przesiadkowych integrujących poszczególne rodzaje transportu zbiorowego i indywidualnego (w szczególności z transportem szynowym) wraz z budową stosownych obwodnic doprowadzających i wyprowadzających ruch do centrów przesiadkowych stanowią podstawową infrastrukturę, która umożliwi rozwój transportu publicznego. Same inwestycje w zakresie wymiany taboru autobusowego nie wpłyną radykalnie na	**Uwaga nieuwzględniona.** Tego rodzaju infrastruktura będzie mogła być współfinansowana w ramach polityki spójności

						zmianę nawyków użytkowników dróg. Niezbędne są rozwiązania infrastrukturalne wprowadzające możliwość dogodnej przesiadki na transport zbiorowy. Tego rodzaju inwestycje wpisują się w założenia Nowego Zielonego Ładu. Ponadto z uwagi na znaczne koszty tego typu inwestycji, proponuje się aby były wspierane zarówno w ramach KPO jak i polityki spójności, czy też FST.	
413.	Śląski Związek Gmin i Powiatów	woj. śląskie	Komponent E	208	Działania inwestycyjne obejmują prowadzenie prac na ok. 530 km linii kolejowych o znaczeniu krajowym i regionalnym w okresie do I. połowy 2026 r.	Proponuje się objęcie inwestycjami również linie kolejowe o znaczeniu lokalnym (jako wsparcie gospodarki nisko i zeroemisyjnej, zmiana nawyków codziennych dojazdów do pracy/szkoły z transportu samochodowego/autobusowego na kolejowy).	**Wyjaśnienie** Zapisy w komponencie „E" KPO wskazują na możliwość finansowania modernizacji regionalnych linii kolejowych. Kwota na linie kolejowe została zwiększona.
414.	Miasto Inowrocław	woj. kujawsko-pomorskie	Komponent E	197	Komponent E „Zielona, inteligentna mobilność" 1. Opis Komponentu po punkcie: E1.1.2. Zeroemisyjny transport zbiorowy wpisać pkt E1.1.3. Zeroemisyjny transport zbiorowy na terenach gmin uzdrowiskowych i obszarach ochrony uzdrowiskowej B. Zielona energia i zmniejszenie energochłonności, C. Transformacja cyfrowa, D. Efektywność, dostępność i jakość systemu ochrony zdrowia, E. Zielona, inteligentna mobilność, mogły uczestniczyć gminy uzdrowiskowe poprzez wskazanie ich jako szczególnych czy tylko beneficjentów można by uznać, że otrzymamy wsparcie choć ono w KPO jest rozproszone. Tymczasem pomimo zdiagnozowania sytuacji w uzdrowiskach jako bardzo złej i sformułowania woli pomocy, ta pomoc jest praktycznie wykluczona. Co gorsze, skierowanie wsparcia tylko do podmiotów leczniczych (sanatoria, szpitale uzdrowiskowe) jest zaprzeczeniem całej idei kierunkowej pomocy. To właśnie sanatoria i szpitale uzdrowiskowe przez okres pandemii przeszły „suchą nogą" ze względu na pomoc jaką otrzymały od Państwa. Podmioty te otrzymywały pełne środki z kontraktów z NFZ (tak jakby prowadziły działalność) i jeszcze otrzymały pomoc z tarcz antykryzysowych. Natomiast takiej pomocy nie otrzymały firmy komunalne, hotele, pensjonaty, gastronomia, transport itd. Jeżeli teraz ta pomoc znów zostanie skierowana wyłącznie do podmiotów leczniczych z wykluczeniem JST i jednostek hotelarskich i gastronomicznych w uzdrowiskach, to efekt tej pomocy będzie żaden. Uzdrowiska to obszary na których działalność lecznicza, choć bardzo ważna, stanowi zaledwie 5-15% działalności całego uzdrowiska. Kluczową	W ciągu ostatniej dekady uzdrowiska bardzo szybko się rozwijały i stworzyły bardzo bogatą ofertę, dzięki której mogły konkurować z miejscowościami turystycznymi nie tylko na rynku krajowym, ale i europejskim. Branża turystyczno-uzdrowiskowa w sposób wyjątkowo drastyczny została dotknięta skutkami epidemii COVID-19, bo praktycznie 90 % działalności uzdrowisk przestało z dnia na dzień funkcjonować. Nie działały sanatoria, szpitale uzdrowiskowe, hotele, pensjonaty, gastronomia, sklepy, wypożyczalnie sprzętu turystycznego i sportowego, obiekty muzealne, domy kultury, spa, fitness, zakłady kosmetyczne i fryzjerskie, transport, szkoły, kolejki widokowe, stoki narciarskie itd. Miejscowości uzdrowiskowe zamarły całkowicie pomimo tego, że w innych miejscowościach kraju życie gospodarcze toczyło się w miarę normalnie, bo działały zakłady przemysłowe i usługowe, a ograniczenia dotyczyły tylko życia publicznego, kulturalnego sportowego czy gastronomii. Gwałtownie pogorszyła się też sytuacja gmin uzdrowiskowych, które utraciły wpływy z opłat uzdrowiskowych, udziały w podatkach PIT i CIT, wpływy z czynszów najmu powierzchni handlowej i gastronomicznej. Pogorszyła się także sytuacja spółek komunalnych, które utraciły przychody z opłat za wodę i ścieki od sanatoriów, szpitali uzdrowiskowych,	**Wyjaśnienie** Wsparcie zakupu taboru autobusowego będzie możliwe w ramach otwartej i konkurencyjnej procedury konkursowej. Nie wyklucza to możliwość pozyskania wsparcia przez miasta pełniące funkcję uzdrowiskową.

					działalnością w uzdrowiskach jest ekologiczna turystyka działająca w oparciu o zasoby endogeniczne i walory środowiskowe, turystyka uzdrowiskowa, rekreacja oraz spa i wellness. To ten obszar wymaga wsparcia poprzez realizację nowych inwestycji, tworzących publiczną infrastrukturę uzdrowiskową i turystyczną inspirującą uruchamianie nowych działalności gospodarczych w uzdrowiskach. W uzdrowiskach potrzebna jest dywersyfikacja dotychczasowej działalności, stworzenie obszarów i firm odpornych na kryzysy i uruchamianie nowych produktów turystycznych zdolnych do konkurowania na rynku europejskim. Uzdrowiska to dzisiaj jedyny sieciowy produkt markowy Polski na rynku europejskim. A ponieważ jest bardzo wrażliwy na kryzysy, a kryzys covidowy dotknął go bardzo, to gminy uzdrowiskowe i podmioty gospodarcze działające w uzdrowiskach muszą mieć możliwość pozyskania środków na nowe inwestycje wzbogacające ten produkt. Muszą mieć możliwość otrzymania środków na nowe produkty turystyczne typu: kompleksy rekreacji letniej, parki rekreacji wodnej (baseny termalne, kryte kąpieliska, centra rekreacji wodnej), tężnie, uzdrowiskowy zeroemisyjny transport, nowoczesne parkingi, ekologiczne oświetlenie, a przedsiębiorcy na modernizację swoich obiektów i uruchamianie nowych działalności w uzdrowiskach, a także stworzenie nowych atrakcji (produktów) uzdrowiskowych, turystycznych, i rekreacyjno-sportowych. Należy jednoznacznie zaznaczyć, że działalność gospodarcza w uzdrowiskach nie jest swobodna, a jest dotknięta wieloma ograniczeniami wynikającymi ze szczególnego statusu uzdrowiska, w którym obowiązuje reżim publiczno-prawny służący ograniczenia działalności gospodarczej pozostającej w konflikcie z ochroną walorów uzdrowiskowych. Dlatego wnioskujemy, aby za diagnozami i deklaracjami zawartymi w wypowiedziach polityków, ale też zawartych w KPO, poszły odpowiednie zapisy w tym dokumencie pozwalające na skorzystanie z tych środków. Jeżeli w projekcie KPO są zapisane konkretne przedsięwzięcia i skierowane do konkretnych podmiotów, to również możliwe jest wskazanie jako beneficjenta gmin uzdrowiskowych czy też wskazanie, że przedsięwzięcie takie ma priorytet w ramach Programu Polskie Uzdrowiska.	pensjonatów, zakładów gastronomicznych. Branża turystyczno-uzdrowiskowa zwróciła się do Premiera o udzielenie pomocy i zapowiedź takiej pomocy usłyszała. Miał nią być Program Polskie Uzdrowiska przygotowany przez Ministerstwo Rozwoju. Zarys tego programu pojawił się na stronie internetowej Ministerstwa Rozwoju, a Wicepremier Gowin i Minister Andrzej Gut-Mostowy ogłosili rozpoczęcie prac nad programem. Ministerstwo Rozwoju trafnie oceniało sytuację gmin stwierdzając, że „Gminy uzdrowiskowe oraz funkcjonujące w nich podmioty poniosły szczególnie dotkliwe straty w wyniku pandemii koronawirusa COVID-19, dlatego potrzebne jest im wsparcie systemowe nad którym Ministerstwo pracuje już od lipca i rozpoczyna dialog z Komisją Europejską”. Trafnie też określiło cel projektu stwierdzając, że „Głównym celem Projektu jest poprawa sytuacji gospodarczej gmin w których znajdują się uzdrowiska. Ma on za zadanie zwiększenie atrakcyjności gmin uzdrowiskowych dla kuracjuszy krajowych i zagranicznych i zachęcić ich do korzystania z wysokiej jakości usług zdrowotnych i rekreacyjnych na terenie tych gmin. Szacunkowa kwota przeznaczona na Projekt to około 1 mld zł.” Co istotne również w projekcie Krajowego Planu Odbudowy uzdrowiska zostały wskazane (str.10-11) jako obszary wymagające szczególnej uwagi i interwencji. W diagnozie KPO słusznie zauważa się, że „skutki pandemii odczują wszyscy mieszkańcy kraju, jednak najboleśniej kryzys uderzy w obszary, które już wcześniej doświadczały największych trudności rozwojowych ….(…). Do nich KPO zalicza obszary uwarunkowane przyrodniczo (np. uzdrowiska) lub o niezdywersyfikowanym profilu gospodarczym zależne od turystyki. KPO podkreśla, że te obszary zależne od turystyki „ze względu na występujące w nich silne uwarunkowania związane z ich potencjałem endogenicznym (str. 11)… (…)” , wymagają szczególnej uwagi. W projekcie KPO uzdrowiska i gminy uzdrowiskowe w ogóle nie zostały uwzględnione i nie poświęcono dla nich	

						żadnych żadnego instrumentu wsparcia. Owszem w komponencie D1 „Poprawa efektywności funkcjonowania systemu zdrowia, dostępności oraz jakości świadczeń zdrowotnych….. (….) na str. 176 pojawia się sformułowanie: „Działania zaplanowane w ramach tej reformy będą realizowały program pn. „Polskie Uzdrowiska ku przyszłości". Konieczne jest zwiększenie potencjału medycznego w zakresie niwelowania skutków i powikłań po przebytej chorobie COVID-19 w świetle prognozowanego wzrostu zapotrzebowania na usługi medyczne…(…). I dalej: „Zadania realizowane w ramach projektu mają prowadzić do poprawy jakości i dostępności do usług zdrowotnych i bazować na walorach naturalnych, które warunkują posiadanie statusu uzdrowiska lub obszaru ochrony uzdrowiskowej." Działania w zakresie wsparcia uzdrowisk ma prowadzić Ministerstwo Rozwoju, Pracy i Technologii, a instytucją odpowiedzialną za reformę jest Minister Zdrowia. Wsparcie jest kierowane do podmiotów leczniczych (nie do JST) i związane jest z budową nowej infrastruktury leczniczej podmiotów leczniczych. Gdyby w jakimkolwiek z pięciu komponentów: A. Odporność i konkurencyjność gospodarki	
415.	Miasto Inowrocław	woj. kujawsko-pomorskie	Komponent E	201	b. Inwestycje po punkcie: E1.1.2. Zeroemisyjny transport zbiorowy wpisać pkt E1.1.3. Zeroemisyjny transport zbiorowy na terenach gmin uzdrowiskowych i obszarach ochrony uzdrowiskowej B. Zielona energia i zmniejszenie energochłonności, C. Transformacja cyfrowa, D. Efektywność, dostępność i jakość systemu ochrony zdrowia, E. Zielona, inteligentna mobilność, mogły uczestniczyć gminy uzdrowiskowe poprzez wskazanie ich jako szczególnych czy tylko beneficjentów można by uznać, że otrzymamy wsparcie choć ono w KPO jest rozproszone. Tymczasem pomimo zdiagnozowania sytuacji w uzdrowiskach jako bardzo złej i sformułowania woli pomocy, ta pomoc jest praktycznie wykluczona. Co gorsze, skierowanie wsparcia tylko do podmiotów leczniczych (sanatoria, szpitale uzdrowiskowe) jest zaprzeczeniem całej idei kierunkowej pomocy. To właśnie sanatoria i szpitale uzdrowiskowe przez okres pandemii przeszły „suchą nogą" ze względu na pomoc jaką otrzymały od Państwa. Podmioty te otrzymywały pełne środki z kontraktów z NFZ (tak jakby	W ciągu ostatniej dekady uzdrowiska bardzo szybko się rozwijały i stworzyły bardzo bogatą ofertę, dzięki której mogły konkurować z miejscowościami turystycznymi nie tylko na rynku krajowym, ale i europejskim. Branża turystyczno-uzdrowiskowa w sposób wyjątkowo drastyczny została dotknięta skutkami epidemii COVID-19, bo praktycznie 90 % działalności uzdrowisk przestało z dnia na dzień funkcjonować. Nie działały sanatoria, szpitale uzdrowiskowe, hotele, pensjonaty, gastronomia, sklepy, wypożyczalnie sprzętu turystycznego i sportowego, obiekty muzealne, domy kultury, spa, fitness, zakłady kosmetyczne i fryzjerskie, transport, szkoły, kolejki widokowe, stoki narciarskie itd. Miejscowości uzdrowiskowe zamarły całkowicie pomimo tego, że w innych miejscowościach kraju życie gospodarcze toczyło się w miarę normalnie, bo działały zakłady przemysłowe i usługowe,	**Wyjaśnienie** Wsparcie zakupu taboru autobusowego będzie możliwe w ramach otwartej i konkurencyjnej procedury konkursowej. Nie wyklucza to możliwość pozyskania wsparcia przez miasta pełniące funkcję uzdrowiskową.

					prowadziły działalność) i jeszcze otrzymały pomoc z tarcz antykryzysowych. Natomiast takiej pomocy nie otrzymały firmy komunalne, hotele, pensjonaty, gastronomia, transport itd. Jeżeli teraz ta pomoc znów zostanie skierowana wyłącznie do podmiotów leczniczych z wykluczeniem JST i jednostek hotelarskich i gastronomicznych w uzdrowiskach, to efekt tej pomocy będzie żaden. Uzdrowiska to obszary na których działalność lecznicza, choć bardzo ważna, stanowi zaledwie 5-15% działalności całego uzdrowiska. Kluczową działalnością w uzdrowiskach jest ekologiczna turystyka działająca w oparciu o zasoby endogeniczne i walory środowiskowe, turystyka uzdrowiskowa, rekreacja oraz spa i wellness. To ten obszar wymaga wsparcia poprzez realizację nowych inwestycji, tworzących publiczną infrastrukturę uzdrowiskową i turystyczną inspirującą uruchamianie nowych działalności gospodarczych w uzdrowiskach. W uzdrowiskach potrzebna jest dywersyfikacja dotychczasowej działalności, stworzenie obszarów i firm odpornych na kryzysy i uruchamianie nowych produktów turystycznych zdolnych do konkurowania na rynku europejskim. Uzdrowiska to dzisiaj jedyny sieciowy produkt markowy Polski na rynku europejskim. A ponieważ jest bardzo wrażliwy na kryzysy, a kryzys covidowy dotknął go bardzo, to gminy uzdrowiskowe i podmioty gospodarcze działające w uzdrowiskach muszą mieć możliwość pozyskania środków na nowe inwestycje wzbogacające ten produkt. Muszą mieć możliwość otrzymania środków na nowe produkty turystyczne typu: kompleksy rekreacji letniej, parki rekreacji wodnej (baseny termalne, kryte kąpieliska, centra rekreacji wodnej), tężnie, uzdrowiskowy zeroemisyjny transport, nowoczesne parkingi, ekologiczne oświetlenie, a przedsiębiorcy na modernizację swoich obiektów i uruchamianie nowych działalności w uzdrowiskach, a także stworzenie nowych atrakcji (produktów) uzdrowiskowych, turystycznych, i rekreacyjno-sportowych. Należy jednoznacznie zaznaczyć, że działalność gospodarcza w uzdrowiskach nie jest swobodna, a jest dotknięta wieloma ograniczeniami wynikającymi ze szczególnego statusu uzdrowiska, w którym obowiązuje reżim publiczno-prawny służący ograniczenia działalności gospodarczej pozostającej w konflikcie z ochroną walorów uzdrowiskowych. Dlatego wnioskujemy, aby za diagnozami i deklaracjami zawartymi w wypowiedziach polityków, ale też zawartych w KPO, poszły odpowiednie zapisy w tym dokumencie pozwalające na skorzystanie z tych środków. Jeżeli w projekcie KPO są zapisane konkretne przedsięwzięcia i skierowane do konkretnych podmiotów, to również	a ograniczenia dotyczyły tylko życia publicznego, kulturalnego sportowego czy gastronomii. Gwałtownie pogorszyła się też sytuacja gmin uzdrowiskowych, które utraciły wpływy z opłat uzdrowiskowych, udziały w podatkach PIT i CIT, wpływy z czynszów najmu powierzchni handlowej i gastronomicznej. Pogorszyła się także sytuacja spółek komunalnych, które utraciły przychody z opłat za wodę i ścieki od sanatoriów, szpitali uzdrowiskowych, pensjonatów, zakładów gastronomicznych. Branża turystyczno-uzdrowiskowa zwróciła się do Premiera o udzielenie pomocy i zapowiedź takiej pomocy usłyszała. Miał nią być Program Polskie Uzdrowiska przygotowany przez Ministerstwo Rozwoju. Zarys tego programu pojawił się na stronie internetowej Ministerstwa Rozwoju, a Wicepremier Gowin i Minister Andrzej Gut-Mostowy ogłosili rozpoczęcie prac nad programem. Ministerstwo Rozwoju trafnie oceniało sytuację gmin stwierdzając, że „Gminy uzdrowiskowe oraz funkcjonujące w nich podmioty poniosły szczególnie dotkliwe straty w wyniku pandemii koronawirusa COVID-19, dlatego potrzebne jest im wsparcie systemowe nad którym Ministerstwo pracuje już od lipca i rozpoczyna dialog z Komisją Europejską”. Trafnie też określiło cel projektu stwierdzając, że „Głównym celem Projektu jest poprawa sytuacji gospodarczej gmin w których znajdują się uzdrowiska. Ma on za zadanie zwiększenie atrakcyjności gmin uzdrowiskowych dla kuracjuszy krajowych i zagranicznych i zachęcić ich do korzystania z wysokiej jakości usług zdrowotnych i rekreacyjnych na terenie tych gmin. Szacunkowa kwota przeznaczona na Projekt to około 1 mld zł.” Co istotne również w projekcie Krajowego Planu Odbudowy uzdrowiska zostały wskazane (str.10-11) jako obszary wymagające szczególnej uwagi i interwencji. W diagnozie KPO słusznie zauważa się, że „skutki pandemii odczują wszyscy mieszkańcy kraju, jednak najboleśniej kryzys uderzy w obszary, które już wcześniej doświadczały największych trudności rozwojowych ….(…). Do nich KPO	

					możliwe jest wskazanie jako beneficjenta gmin uzdrowiskowych czy też wskazanie, że przedsięwzięcie takie ma priorytet w ramach Programu Polskie Uzdrowiska.	zalicza obszary uwarunkowane przyrodniczo (np. uzdrowiska) lub o niezdywersyfikowanym profilu gospodarczym zależne od turystyki. KPO podkreśla, że te obszary zależne od turystyki „ze względu na występujące w nich silne uwarunkowania związane z ich potencjałem endogenicznym (str. 11)… (…)" , wymagają szczególnej uwagi. W projekcie KPO uzdrowiska i gminy uzdrowiskowe w ogóle nie zostały uwzględnione i nie poświęcono dla nich żadnych żadnego instrumentu wsparcia. Owszem w komponencie D1 „Poprawa efektywności funkcjonowania systemu zdrowia, dostępności oraz jakości świadczeń zdrowotnych….. (….) na str. 176 pojawia się sformułowanie: „Działania zaplanowane w ramach tej reformy będą realizowały program pn. „Polskie Uzdrowiska ku przyszłości". Konieczne jest zwiększenie potencjału medycznego w zakresie niwelowania skutków i powikłań po przebytej chorobie COVID-19 w świetle prognozowanego wzrostu zapotrzebowania na usługi medyczne…(…). I dalej: „Zadania realizowane w ramach projektu mają prowadzić do poprawy jakości i dostępności do usług zdrowotnych i bazować na walorach naturalnych, które warunkują posiadanie statusu uzdrowiska lub obszaru ochrony uzdrowiskowej." Działania w zakresie wsparcia uzdrowisk ma prowadzić Ministerstwo Rozwoju, Pracy i Technologii, a instytucją odpowiedzialną za reformę jest Minister Zdrowia. Wsparcie jest kierowane do podmiotów leczniczych (nie do JST) i związane jest z budową nowej infrastruktury leczniczej podmiotów leczniczych. Gdyby w jakimkolwiek z pięciu komponentów: A. Odporność i konkurencyjność gospodarki	
416.	Miasto Inowrocław	woj. kujawsko-pomorskie	Komponent E	201	3. Opis Reform i Inwestycji po punkcie: E1.1.2. Zeroemisyjny transport zbiorowy wpisać pkt E1.1.3. Zeroemisyjny transport zbiorowy na terenach gmin uzdrowiskowych i obszarach ochrony uzdrowiskowej B. Zielona energia i zmniejszenie energochłonności, C. Transformacja cyfrowa, D. Efektywność, dostępność i jakość systemu ochrony zdrowia, E. Zielona, inteligentna mobilność, mogły uczestniczyć gminy uzdrowiskowe	W ciągu ostatniej dekady uzdrowiska bardzo szybko się rozwijały i stworzyły bardzo bogatą ofertę, dzięki której mogły konkurować z miejscowościami turystycznymi nie tylko na rynku krajowym, ale i europejskim. Branża turystyczno-uzdrowiskowa w sposób wyjątkowo drastyczny została dotknięta skutkami epidemii COVID-19, bo praktycznie 90 % działalności uzdrowisk przestało z dnia na dzień funkcjonować. Nie działały	**Wyjaśnienie** Wsparcie zakupu taboru autobusowego będzie możliwe w ramach otwartej i konkurencyjnej procedury konkursowej. Nie wyklucza to możliwość pozyskania wsparcia przez miasta

					poprzez wskazanie ich jako szczególnych czy tylko beneficjentów można by uznać, że otrzymamy wsparcie choć ono w KPO jest rozproszone. Tymczasem pomimo zdiagnozowania sytuacji w uzdrowiskach jako bardzo złej i sformułowania woli pomocy, ta pomoc jest praktycznie wykluczona. Co gorsze, skierowanie wsparcia tylko do podmiotów leczniczych (sanatoria, szpitale uzdrowiskowe) jest zaprzeczeniem całej idei kierunkowej pomocy. To właśnie sanatoria i szpitale uzdrowiskowe przez okres pandemii przeszły „suchą nogą" ze względu na pomoc jaką otrzymały od Państwa. Podmioty te otrzymywały pełne środki z kontraktów z NFZ (tak jakby prowadziły działalność) i jeszcze otrzymały pomoc z tarcz antykryzysowych. Natomiast takiej pomocy nie otrzymały firmy komunalne, hotele, pensjonaty, gastronomia, transport itd. Jeżeli teraz ta pomoc znów zostanie skierowana wyłącznie do podmiotów leczniczych z wykluczeniem JST i jednostek hotelarskich i gastronomicznych w uzdrowiskach, to efekt tej pomocy będzie żaden. Uzdrowiska to obszary na których działalność lecznicza, choć bardzo ważna, stanowi zaledwie 5-15% działalności całego uzdrowiska. Kluczową działalnością w uzdrowiskach jest ekologiczna turystyka działająca w oparciu o zasoby endogeniczne i walory środowiskowe, turystyka uzdrowiskowa, rekreacja oraz spa i wellness. To ten obszar wymaga wsparcia poprzez realizację nowych inwestycji, tworzących publiczną infrastrukturę uzdrowiskową i turystyczną inspirującą uruchamianie nowych działalności gospodarczych w uzdrowiskach. W uzdrowiskach potrzebna jest dywersyfikacja dotychczasowej działalności, stworzenie obszarów i firm odpornych na kryzysy i uruchamianie nowych produktów turystycznych zdolnych do konkurowania na rynku europejskim. Uzdrowiska to dzisiaj jedyny sieciowy produkt markowy Polski na rynku europejskim. A ponieważ jest bardzo wrażliwy na kryzysy, a kryzys covidowy dotknął go bardzo, to gminy uzdrowiskowe i podmioty gospodarcze działające w uzdrowiskach muszą mieć możliwość pozyskania środków na nowe inwestycje wzbogacające ten produkt. Muszą mieć możliwość otrzymania środków na nowe produkty turystyczne typu: kompleksy rekreacji letniej, parki rekreacji wodnej (baseny termalne, kryte kąpieliska, centra rekreacji wodnej), tężnie, uzdrowiskowy zeroemisyjny transport, nowoczesne parkingi, ekologiczne oświetlenie, a przedsiębiorcy na modernizację swoich obiektów i uruchamianie nowych działalności w uzdrowiskach, a także stworzenie nowych atrakcji (produktów) uzdrowiskowych, turystycznych, i rekreacyjno-sportowych. Należy jednoznacznie zaznaczyć,	sanatoria, szpitale uzdrowiskowe, hotele, pensjonaty, gastronomia, sklepy, wypożyczalnie sprzętu turystycznego i sportowego, obiekty muzealne, domy kultury, spa, fitness, zakłady kosmetyczne i fryzjerskie, transport, szkoły, kolejki widokowe, stoki narciarskie itd. Miejscowości uzdrowiskowe zamarły całkowicie pomimo tego, że w innych miejscowościach kraju życie gospodarcze toczyło się w miarę normalnie, bo działały zakłady przemysłowe i usługowe, a ograniczenia dotyczyły tylko życia publicznego, kulturalnego sportowego czy gastronomii. Gwałtownie pogorszyła się też sytuacja gmin uzdrowiskowych, które utraciły wpływy z opłat uzdrowiskowych, udziały w podatkach PIT i CIT, wpływy z czynszów najmu powierzchni handlowej i gastronomicznej. Pogorszyła się także sytuacja spółek komunalnych, które utraciły przychody z opłat za wodę i ścieki od sanatoriów, szpitali uzdrowiskowych, pensjonatów, zakładów gastronomicznych. Branża turystyczno-uzdrowiskowa zwróciła się do Premiera o udzielenie pomocy i zapowiedź takiej pomocy usłyszała. Miał nią być Program Polskie Uzdrowiska przygotowany przez Ministerstwo Rozwoju. Zarys tego programu pojawił się na stronie internetowej Ministerstwa Rozwoju, a Wicepremier Gowin i Minister Andrzej Gut-Mostowy ogłosili rozpoczęcie prac nad programem. Ministerstwo Rozwoju trafnie oceniało sytuację gmin stwierdzając, że „Gminy uzdrowiskowe oraz funkcjonujące w nich podmioty poniosły szczególnie dotkliwe straty w wyniku pandemii koronawirusa COVID-19, dlatego potrzebne jest im wsparcie systemowe nad którym Ministerstwo pracuje już od lipca i rozpoczyna dialog z Komisją Europejską". Trafnie też określiło cel projektu stwierdzając, że „Głównym celem Projektu jest poprawa sytuacji gospodarczej gmin w których znajdują się uzdrowiska. Ma on za zadanie zwiększenie atrakcyjności gmin uzdrowiskowych dla kuracjuszy krajowych i zagranicznych i zachęcić ich do korzystania z wysokiej jakości usług zdrowotnych i rekreacyjnych na terenie tych gmin.	pełniące funkcję uzdrowiskową.

					że działalność gospodarcza w uzdrowiskach nie jest swobodna, a jest dotknięta wieloma ograniczeniami wynikającymi ze szczególnego statusu uzdrowiska, w którym obowiązuje reżim publiczno-prawny służący ograniczenia działalności gospodarczej pozostającej w konflikcie z ochroną walorów uzdrowiskowych. Dlatego wnioskujemy, aby za diagnozami i deklaracjami zawartymi w wypowiedziach polityków, ale też zawartych w KPO, poszły odpowiednie zapisy w tym dokumencie pozwalające na skorzystanie z tych środków. Jeżeli w projekcie KPO są zapisane konkretne przedsięwzięcia i skierowane do konkretnych podmiotów, to również możliwe jest wskazanie jako beneficjenta gmin uzdrowiskowych czy też wskazanie, że przedsięwzięcie takie ma priorytet w ramach Programu Polskie Uzdrowiska.	Szacunkowa kwota przeznaczona na Projekt to około 1 mld zł." Co istotne również w projekcie Krajowego Planu Odbudowy uzdrowiska zostały wskazane (str.10-11) jako obszary wymagające szczególnej uwagi i interwencji. W diagnozie KPO słusznie zauważa się, że „skutki pandemii odczują wszyscy mieszkańcy kraju, jednak najboleśniej kryzys uderzy w obszary, które już wcześniej doświadczały największych trudności rozwojowych ….(…). Do nich KPO zalicza obszary uwarunkowane przyrodniczo (np. uzdrowiska) lub o niezdywersyfikowanym profilu gospodarczym zależne od turystyki. KPO podkreśla, że te obszary zależne od turystyki „ze względu na występujące w nich silne uwarunkowania związane z ich potencjałem endogenicznym (str. 11)… (…)" , wymagają szczególnej uwagi. W projekcie KPO uzdrowiska i gminy uzdrowiskowe w ogóle nie zostały uwzględnione i nie poświęcono dla nich żadnych żadnego instrumentu wsparcia. Owszem w komponencie D1 „Poprawa efektywności funkcjonowania systemu zdrowia, dostępności oraz jakości świadczeń zdrowotnych….. (….) na str. 176 pojawia się sformułowanie: „Działania zaplanowane w ramach tej reformy będą realizowały program pn. „Polskie Uzdrowiska ku przyszłości". Konieczne jest zwiększenie potencjału medycznego w zakresie niwelowania skutków i powikłań po przebytej chorobie COVID-19 w świetle prognozowanego wzrostu zapotrzebowania na usługi medyczne…(…). I dalej: „Zadania realizowane w ramach projektu mają prowadzić do poprawy jakości i dostępności do usług zdrowotnych i bazować na walorach naturalnych, które warunkują posiadanie statusu uzdrowiska lub obszaru ochrony uzdrowiskowej." Działania w zakresie wsparcia uzdrowisk ma prowadzić Ministerstwo Rozwoju, Pracy i Technologii, a instytucją odpowiedzialną za reformę jest Minister Zdrowia. Wsparcie jest kierowane do podmiotów leczniczych (nie do JST) i związane jest z budową nowej infrastruktury leczniczej podmiotów leczniczych. Gdyby w jakimkolwiek z pięciu komponentów: A.	

						Odporność i konkurencyjność gospodarki	
417.	Industrial Division Sp. z .o.o	woj. dolnośląskie	Komponent E	Strona: 210	dodanie w charakterystyce po słowie przeładunku "a także modernizacja taboru wykorzystywanego do transportu intermodalnego , służąca do obniżania emisji	Zapis w uszczegółowieniu uzasadniamy zapisami widocznymi na stronie 207 KPO w opisie "Wsparcie rozwoju transportu intermodalnego.", gdzie znajduje się stwierdzenie potwierdzające możliwość inwestycji w tabor: "Wśród analizowanego katalogu działań znajdują się obecnie m.in. (...) inwestycje taborowe (...)". Dodatkowo proponowany zapis będzie stanowił konkretną odpowiedź wdrożeniową, w kontekście wspierania działań proekologicznych, o których mowa na str. 210 KPO w opisie "Wyzwania (Challenges)", w których znajdujemy zapis: "(...) Realizacja działań w zakresie obniżania emisji". Dodatkowo: W chwili obecnej na polskiej infrastrukturze w zakresie transportu intermodalnego wykorzystywane są jednostki manewrowe nie spełniające planowanych norm ekologicznych, należy więc umożliwić inwestycje modernizacyjne w celu realizacji działań w zakresie obniżania emisji (np. montaż silników Stage V)	**Uwaga uwzględniona** Dodane zostały zapisy o wsparciu dla taboru intermodalnego
418.	Industrial Division Sp. z .o.o	woj. dolnośląskie	Komponent E	Strona: 210	dodanie w charakterystyce po słowie przeładunku "a także zakup taboru dwutorowego do potrzeb wykonywania manewrów (np. na terminalach przeładunkowych), służące do obniżania emisji"	Zapis w uszczegółowieniu uzasadniamy zapisami widocznymi na stronie 207 KPO w opisie "Wsparcie rozwoju transportu intermodalnego.", gdzie znajduje się stwierdzenie potwierdzające możliwość inwestycji w tabor: "Wśród analizowanego katalogu działań znajdują się obecnie m.in. (...) inwestycje taborowe (...)". Dodatkowo proponowany zapis będzie stanowił konkretną odpowiedź wdrożeniową, w kontekście wspierania działań proekologicznych, o których mowa na str. 210 KPO w opisie "Wyzwania (Challenges)", w których znajdujemy zapis: "(...) Realizacja działań w zakresie obniżania emisji".	**Uwaga uwzględniona** Dodane zostały zapisy o wsparciu dla taboru intermodalnego
419.	URZĄD MIASTA JELENIA GÓRA	woj. dolnośląskie	Komponent E	197	Po punkcie: E1.1.2. Zeroemisyjny transport zbiorowy wpisać pkt E1.1.3. Zeroemisyjny transport zbiorowy na terenach gmin uzdrowiskowych i obszarach ochrony uzdrowiskowej.	Wzmocnienie odporności gmin uzdrowiskowych na zmiany klimatu, przełoży się zarówno na bezpieczeństwo, jak i jakość życia mieszkańców i kuracjuszy.	**Wyjaśnienie** Wsparcie zakupu taboru autobusowego będzie możliwe w ramach otwartej i konkurencyjnej procedury konkursowej. Nie wyklucza to możliwość pozyskania wsparcia przez miasta

							pełniące funkcję uzdrowiskową.
420.	URZĄD MIASTA JELENIA GÓRA	woj. dolnośląskie	Komponent E	206	Po punkcie: E1.1.2. Zeroemisyjny transport zbiorowy wpisać pkt E1.1.3. Zeroemisyjny transport zbiorowy na terenach gmin uzdrowiskowych i obszarach ochrony uzdrowiskowej.	Wzmocnienie odporności gmin uzdrowiskowych na zmiany klimatu, przełoży się zarówno na bezpieczeństwo, jak i jakość życia mieszkańców i kuracjuszy.	**Wyjaśnienie** Wsparcie zakupu taboru autobusowego będzie możliwe w ramach otwartej i konkurencyjnej procedury konkursowej. Nie wyklucza to możliwość pozyskania wsparcia przez miasta pełniące funkcję uzdrowiskową.
421.	URZĄD MIASTA JELENIA GÓRA	woj. dolnośląskie	Komponent E	201	Po punkcie: E1.1.2. Zeroemisyjny transport zbiorowy wpisać pkt E1.1.3. Zeroemisyjny transport zbiorowy na terenach gmin uzdrowiskowych i obszarach ochrony uzdrowiskowej	Wzmocnienie odporności gmin uzdrowiskowych na zmiany klimatu, przełoży się zarówno na bezpieczeństwo, jak i jakość życia mieszkańców i kuracjuszy.	**Wyjaśnienie** Wsparcie zakupu taboru autobusowego będzie możliwe w ramach otwartej i konkurencyjnej procedury konkursowej. Nie wyklucza to możliwość pozyskania wsparcia przez miasta pełniące funkcję uzdrowiskową.
422.	Gmina Boguchwała	woj. podkarpackie	Komponent E	197-228	Treść uwagi w sekcji uwagi ogólne W ramach konsultacji do Krajowego Planu Odbudowy Gmina Boguchwała zgłasza inwestycje niezbędne do realizacji w ramach Komponentu E „Zielona, inteligentna mobilność". W celu poprawy bezpieczeństwa transportu na terenie Gminy Boguchwała, eliminacji ruchu tranzytowego z obszarów o zwartej zabudowie mieszkaniowej oraz zapewnienia rozwoju gospodarczego gminy, niezbędne są do zrealizowania następujące inwestycje: Budowa drogi łączącej Miasto Rzeszów, Gminę Lubenia oraz Gminę Boguchwała (droga krajowa nr 19 w Lutoryżu) z nowym mostem na rzece Wisłok pomiędzy Rzeszowem a Boguchwałą, kontynuacja budowy łącznika drogi ekspresowej S-19 od węzła Rzeszów – Południe, do drogi krajowej nr 19, oraz przebudowa drogi krajowej nr 19 w obrębie skrzyżowania z ul. Przemysłową w Boguchwale.	Uzasadnienie uwag w sekcji uzasadnienie uwagi ogólne	**Uwaga nieuwzględniona** Konkretne projekty w zakresie budowy obwodnic dróg krajowych będą wybierane przez Ministra Infrastruktury na podstawie analiz dotyczących bezpieczeństwa ruchu. Realizacja innych projektów ndrogowych będzie możliwa w ramach polityki spójności.
423.	Stowarzyszenie Mieszkańców Budziwój-Biała w Rzeszowie	woj. podkarpackie	Komponent E	197 i n.	Projekt "Budowa drogi wojewódzkiej w Rzeszowie na odcinku od skrzyżowania ul. Podkarpackiej z ul. 9 Dywizji Piechoty (DK19) do Al. Sikorskiego (DW878) realizowanej w ramach zadania inwestycyjnego pn. Przygotowanie i realizacja budowy odcinka drogi wojewódzkiej wraz z mostem od DK 19 ul. Podkarpacka do DW ul. Sikorskiego	Samorząd Województwa Podkarpackiego zgłosił do KPO projekt Budowa drogi wojewódzkiej w Rzeszowie na odcinku skrzyżowania ul. Podkarpackiej z ul. 9 Dywizji Piechoty (DK19) do Al. Sikorskiego (DW878) realizowanej w ramach zadania	**Uwaga nieuwzględniona** Konkretne projekty w zakresie budowy obwodnic dróg krajowych będą wybierane przez Ministra Infrastruktury na podstawie analiz

					w Rzeszowie tzw 'Droga Południowa" nie spełnia kryteriów zakwalifikowania do realizacji jako element KPO. Zgłaszające uwagę Stowarzyszenie Mieszkańców Budziwój-Biała negatywnie ocenia zgłoszenie ww projektu, ponieważ nie spełnia on wymagań programu.	inwestycyjnego pn."Przygotowanie i realizacja budowy odcinka drogi wojewódzkiej wraz z mostem od DK19 ul. Podkarpacka do DW ul. Sikorskiego w Rzeszowie tzw."Droga Południowa.	dotyczących bezpieczeństwa ruchu. Realizacja innych projektów ndrogowych będzie możliwa w ramach polityki spójności.
424.	Polska 2050	woj. wielkopolskie	Komponent E	202-204	Konieczna jest rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem:1.1.CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkańców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule “Wdrażanie” celowym jest odebrać odpowiedzialność instytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Funduszowi Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie należy w zamian przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys.mieszkańców. 1.2. Ten sam cel na str. 203 zakłada również “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”. Strefy czystego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, celowym jest pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: “wprowadzenie obowiązkowych stref czystego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkańców powyżej 100 tys.”.	Konieczna jest całościowa rewizja Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględnienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzialność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowanie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawują politycy sprzyjający rządowi centralnemu.	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.
425.	Rowerowa Łódź	woj. łódzkie	Komponent E	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	jednostki samorządu terytorialnego jako odbiorcy wsparcia przedsiębiorcy jako wykonawcy projektów inwestycyjnych	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

					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 miasto wschodnio niemieckich). Skokowy wzrost zainteresowania transportem rowerowym w sytuacji pandemii udowodnił odporność tego środka transportu na kolejne fale pandemii. Wyzwaniem w tym zakresie jest zwiększenie udziału rowerów w transporcie. Warto również zwrócić uwagę na gwałtowny wzrost rynku handlu internetowego oraz konsolidację silnego rynku logistycznego, która wytwarza rosnącą presję na ruch w miastach – w metropoliach udział ruchu dostawczego w ruchu kołowym stale wzrasta. Zgodnie z zaleceniami europejskimi należy poszukiwać alternatywnych sposobów na zaspokajanie potrzeb logistycznych w miastach, w tym poprzez promocję i ułatwienie korzystania z lekkich pojazdów elektrycznych oraz wspomaganych elektrycznie rowerów towarowych, tak przez małe jak i duże firmy lub instytucje w logistyce tzw. ostatniej mili. Cel (Objective): Zwiększenie udziału rowerów w transporcie. Cel zostanie osiągnięty poprzez zwiększenie długości i spójności sieci dróg rowerowych w taki sposób, aby podróż rowerem była uznawana za bezpieczną, wygodną i efektywną. Przewiduje się, że w perspektywie do 2026 r. wzrośnie 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. samodzielne drogi rowerowe, drogi rowerowe towarzyszące inwestycjom drogowym, parkingi rowerowe. 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 boksów 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 zakupu rowerów towarowych dla odbiorców indywidualnych i przedsiębiorców celem realizacji dostaw na tzw. ostatniej mili transportem zeroemisyjnym. Populacja docelowa (Target population): administracja publiczna jako ośrodek tworzący i wdrażający projekt		
426.	Rowerowa Łódź	woj. łódzkie	Komponent E	197	Dodanie komponentu E1.1.3 „Wsparcie rozwoju infrastruktury rowerowej”	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. 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	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						transportowej. Zgodnie z danymi GDDKiA koszt budowy 1 km autostrady wynosi obecnie od 36,4 do 50,6 mln zł, w przypadku dróg ekspresowych średni koszt to ok. 41 mln zł za kilometr, zaś w przypadku dróg niższej klasy wartość ta waha się od ok. 9 do 24,2 mln zł. Dane podawane przez spółkę CPK wskazują, że 1 km linii konwencjonalnej na 10 mln zł, a linii dużych prędkości na 50 mln zł. Z kolei koszt budowy 1 km linii metra wynosi 470 mln zł, a koszt budowy 1 km linii tramwajowej waha się od 10 do 25 mln zł. (dane Urzędu m. st. Warszawy). Jednocześnie budowa drogi rowerowej zaś to koszt około 2 mln za 1 km. (dane samorządów na podstawie cenników Budżetów Obywatelskich) Na podstawie powyższego zestawienia widać więc, że przeznaczenie nawet niewielkich środków w porównaniu do pozostałych rodzajów infrastruktury transportowej, daje ogromne przełożenie na przyrost ilości dróg rowerowych. Zaznaczyć przy tym należy, że nie należy rozpatrywać procesu inwestycyjnego jedynie z punktu widzenia kosztów, ale także rezultatów i kosztów utrzymania. Z tego punktu widzenia wskazać należy, że utrzymanie infrastruktury rowerowej jest nieporównywalnie tańsze. Drogi rowerowe co do zasady przenoszą mniejsze obciążenia, w efekcie są trwalsze niż drogi dla samochodów, zaś jedyne koszty to zimowe utrzymanie przejezdności. Warto również pamiętać, że każda budowa infrastruktury, a zatem i przetworzenie krajobrazu, niesie za sobą długotrwałe skutki środowiskowe i społeczne takie jak wzrost emisji pyłów i spalin, hałas, tworzenie efektów barier dla ludzi i zwierząt, a także wypadki drogowe. Porównując powyższe efekty należy wskazać, że rower jako środek transportu jest wolny od większości negatywnych efektów funkcjonowania infrastruktury transportowej. Jednocześnie rozbudowa infrastruktury dedykowanej indywidualnemu ruchowi samochodowemu pogłębia przepaść pomiędzy efektywnością wyboru samochodów i innych środków transportu, co w warunkach racjonalnych wyborów indywidualnych jednostek prowadzi do wzrostu liczby samochodów i w efekcie do	

						stymulowania szeregu negatywnych zjawisk towarzyszących transportowi samochodowemu takich jak wypadki drogowe, korki, emisja substancji szkodliwych (tzw. smog fotochemiczny), co jest niekorzystne dla wspólnego interesu społeczności. Jednocześnie – w wymiarze indywidualnym – nadmierne użytkowanie samochodu w długofalowej perspektywie powoduje pogorszenie stanu zdrowia ze względu na mniejszą ilość ruchu (tzw. nie rekreacyjnej mobilności aktywnej), co wprost przekłada się na wzrost zapadalności na takie schorzenia jak choroby serca, otyłość, choroby narządów ruchu. Emisja smogu fotochemicznego zaś ma bezpośredni wpływ na choroby układu oddechowego, nerwowego oraz choroby oczu. Koszty te – wraz z rosnącymi kosztami leczenia i rehabilitacji ofiar wypadków drogowych – na trwałe obciążać będą krajowy system ochrony zdrowia, co będzie uwydatniać się w przyszłych pokoleniach wraz ze starzeniem się społeczeństwa i pogarszaniem stanu środowiska. Stworzenie warunków do rozwoju infrastruktury rowerowej będzie przeciwdziałać powyżej wskazanym negatywnym zjawiskom, ponieważ w mniejszym stopniu obciążać będzie budżety jednostek finansów publicznych kosztami utrzymania, będzie generować mniejsze koszty środowiskowe i społeczne, jak również – dzięki tworzeniu warunków do aktywnej mobilności nie rekreacyjnej – korzystnie oddziaływać na ograniczanie negatywnych zjawisk w obszarze zdrowia publicznego.	
427.	Rowerowa Łódź	woj. łódzkie	Komponent E	197-200	Dodanie części „Wyzwania” Polskie miasta nie posiadają spójnych systemów tras rowerowych, co nie pozwala na pełny rozwój potencjału w zakresie transportu rowerowego. Miasta liderujące pod względem udziału ruchu rowerowego w podróżach mają go na poziomie ok. 7%, w czasie, gdy potencjał (pod w warunkiem powstania w miastach funkcjonalnego systemu tras) można szacować na poziom ok. 15-20% (na podstawie zbliżonych uwarunkowaniami miasto wschodnio niemieckich). Jednocześnie, jak wskazuje Strategia Rozwoju Transportu do 2030 zdecydowana większość została zbudowana w miastach, wynosiła w 2017 r. ponad 12 tys. km (wzrost o blisko 75% w latach 2012-2017). Przekłada się to na gęstość ścieżek rowerowych wynoszącą 388,2 km na 10	j/w	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

					tys. km2 w skali całego kraju. Systemy rowerów publicznych funkcjonowały w ok. 33 polskich miastach i gminach. Strategia wskazuje m.in. na problemy w dostępności ścieżek rowerowych, co przekładało się dotychczas na bardzo niewielki udział ruchu rowerowego, który wynosił ok. 1-6% podróży ogółem. Rośnie również liczba przewozów rowerów koleją jako łączonego środka transportu "Przesiadaj się i jedź". W 2017 r. bilet na przewóz roweru pociągiem PKP Intercity kupiło ok. 113 tys. osób. W pierwszym półroczu 2018 r., w stosunku do analogicznego okresu 2017 r., w pociągach PKP Intercity o 18% zwiększyła się liczba przewiezionych rowerów. Problem będący przyczyną niewykorzystania potencjału np. komunikacji rowerowej polega na podziale przestrzeni pomiędzy różne środki transportu, co powoduje stymulowanie indywidualnej komunikacji samochodowej, zaś zaniżanie ruchu rowerowego. Dzieje się tak, ponieważ mieszkańcy nie uznają dróg rowerowych za efektywne, bezpieczne i wygodne. W konsekwencji obciążenie środowiskowe poprzez wybór samochodu, jest sprzężona z racjonalną potrzebą zapewnienia bezpieczeństwa i komfortu przemieszczania, w szczególności w miastach, gdzie problem emisji z transportu i kwestie zachowania dystansu społecznego są decydujące dla zatrzymywania rozwoju także przyszłych pandemii		
428.	Rowerowa Łódź	woj. łódzkie	Komponent E	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	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						właśnie transport rowerowy staje się kluczowym elementem pozwalającym zachować odporność, przy jednoczesnym utrzymaniu poziomu mobilności mieszkańców. Zwraca się jednak ponownie uwagę na fakt, że w większości polskich miast jego wykorzystanie jest tłamszone ze względu na brak infrastruktury, która umożliwia realizację podróży w sposób bezpieczny, wygodny i efektywny. Zgodnie z badaniami CBOS aż 64% Polaków nie czuje się bezpiecznie jadąc rowerem. To istotne ograniczenie w rozwoju transportu rowerowego. Podkreślić należy także fakt, ze wymiana taboru autobusowego komunikacji miejskiej w niewielkim stopniu przyczyni się do redukcji emisji substancji szkodliwych. Autobusy nie 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)	
429.	Rowerowa Łódź	woj. łódzkie	Komponent E	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 publicznego	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. 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	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						podstawie cenników Budżetów Obywatelskich) Na podstawie powyższego zestawienia widać więc, że przeznaczenie nawet niewielkich środków w porównaniu do pozostałych rodzajów infrastruktury transportowej, daje ogromne przełożenie na przyrost ilości dróg rowerowych. Zaznaczyć przy tym należy, że nie należy rozpatrywać procesu inwestycyjnego jedynie z punktu widzenia kosztów, ale także rezultatów i kosztów utrzymania. Z tego punktu widzenia wskazać należy, że utrzymanie infrastruktury rowerowej jest nieporównywalnie tańsze. Drogi rowerowe co do zasady przenoszą mniejsze obciążenia, w efekcie są trwalsze niż drogi dla samochodów, zaś jedyne koszty to zimowe utrzymanie przejezdności. Warto również pamiętać, że każda budowa infrastruktury, a zatem i przetworzenie krajobrazu, niesie za sobą długotrwałe skutki środowiskowe i społeczne takie jak wzrost emisji pyłów i spalin, hałas, tworzenie efektów barier dla ludzi i zwierząt, a także wypadki drogowe. Porównując powyższe efekty należy wskazać, że rower jako środek transportu jest wolny od większości negatywnych efektów funkcjonowania infrastruktury transportowej. Jednocześnie rozbudowa infrastruktury dedykowanej indywidualnemu ruchowi samochodowemu pogłębia przepaść pomiędzy efektywnością wyboru samochodów i innych środków transportu, co w warunkach racjonalnych wyborów indywidualnych jednostek prowadzi do wzrostu liczby samochodów i w efekcie do stymulowania szeregu negatywnych zjawisk towarzyszących transportowi samochodowemu takich jak wypadki drogowe, korki, emisja substancji szkodliwych (tzw. smog fotochemiczny), co jest niekorzystne dla wspólnego interesu społeczności. W wymiarze indywidualnym – nadmierne użytkowanie samochodu w długofalowej perspektywie powoduje pogorszenie stanu zdrowia ze względu na mniejszą ilość ruchu (tzw. nie rekreacyjnej mobilności aktywnej), co wprost przekłada się na wzrost zapadalności na takie schorzenia jak choroby serca, otyłość, choroby narządów ruchu. Emisja smogu	

						fotochemicznego zaś ma bezpośredni wpływ na choroby układu oddechowego, nerwowego oraz choroby oczu. Koszty te – wraz z rosnącymi kosztami leczenia i rehabilitacji ofiar wypadków drogowych – na trwałe obciążać będą krajowy system ochrony zdrowia, co będzie uwydatniać się w przyszłych pokoleniach wraz ze starzeniem się społeczeństwa i pogarszaniem stanu środowiska. Warto również zwrócić uwagę na gwałtowny wzrost rynku handlu internetowego oraz konsolidację silnego rynku logistycznego, która wytwarza rosnącą presję na ruch w miastach – w metropoliach udział ruchu dostawczego w ruchu kołowym stale wzrasta. Zgodnie z zaleceniami europejskimi należy poszukiwać alternatywnych sposobów na zaspokajanie potrzeb logistycznych w miastach, w tym poprzez promocję i ułatwienie korzystania z lekkich pojazdów elektrycznych oraz wspomaganych elektrycznie rowerów towarowych, tak przez małe jak i duże firmy lub instytucje w logistyce tzw. ostatniej mili. 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.	
430.	Rowerowa Łódź	woj. łódzkie	Komponent E	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 •	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	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów

					Zwiększenie udziału rowerów transportowych w ruchu logistycznym w obszarach o szczególnym zagęszczeniu ruchu	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	dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						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. Warto również zwrócić uwagę na gwałtowny wzrost rynku handlu internetowego oraz konsolidację silnego rynku logistycznego, która wytwarza rosnącą presję na ruch w miastach – w metropoliach udział ruchu dostawczego w ruchu kołowym stale wzrasta. Zgodnie z zaleceniami europejskimi należy poszukiwać alternatywnych sposobów na zaspokajanie potrzeb logistycznych w miastach, w tym poprzez promocję i ułatwienie korzystania z lekkich pojazdów elektrycznych oraz wspomaganych elektrycznie rowerów towarowych, tak przez małe jak i duże firmy lub instytucje w logistyce tzw. ostatniej mili. 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.	
431.	Rowerowa Łódź	woj. łódzkie	Komponent E	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	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	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

					ruchu rowerowego w podróżach osiągają poziom ok. 7%, w czasie, gdy potencjał (pod w warunkiem powstania w miastach funkcjonalnego systemu tras) można szacować na poziom ok. 15-20% (na podstawie zbliżonych uwarunkowaniami miasto wschodnio niemieckich). Skokowy wzrost zainteresowania transportem rowerowym w sytuacji pandemii udowodnił odporność tego środka transportu na kolejne fale pandemii. Wyzwaniem w tym zakresie jest zwiększenie udziału rowerów w transporcie, w tym w systemie dostaw tzw. ostatniej mili.	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.	
432.	Rowerowa Łódź	woj. łódzkie	Komponent E	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 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.	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
433.	Rowerowa Łódź	woj. łódzkie	Komponent E	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 przez wymianę taboru, podniesienie wymogów dot.	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. Wpisanie komponentu rowerowego do zapisów KPO w tym punkcie jest spójne z pozostałymi propozycjami w tym zakresie i wpisuje się wprost z prezentowane założenia	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

					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.	reform.	
434.	Rowerowa Łódź	woj. łódzkie	Komponent E	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 to będzie ograniczeniem poruszania się w ww. strefach pojazdów wysokoemisyjnych. Do stref wjazd będą miały jedynie pojazdy osobowe elektryczne, wodorowe oraz napędzane gazem ziemnym oraz rowery. Dodanie w sekcji „Charakterystyka (Nature, type, size of reform):" punktu: Nowelizacja ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych w celu objęcia jej zapisami także samodzielnych inwestycji w ciągi pieszo-rowerowe. W wielu przypadkach zachodzi potrzeba budowy samodzielnej inwestycji w postaci drogi rowerowej, ciągu pieszo-rowerowego, chodnika lub utworzenia pieszego szlaku turystycznego i inwestycje te napotykają na przeszkody związane np. z nieuregulowanym stanem własnościowym. Sprzeciw nawet jednego właściciela działki często doprowadza do wieloletniego paraliżu ważnej inwestycji rowerowej lub pieszej.	W wielu przypadkach zachodzi potrzeba budowy samodzielnej inwestycji w postaci drogi rowerowej, ciągu pieszo-rowerowego, chodnika lub utworzenia pieszego szlaku turystycznego i inwestycje te napotykają na przeszkody związane np. z nieuregulowanym stanem własnościowym. Sprzeciw nawet jednego właściciela działki często doprowadza do wieloletniego paraliżu ważnej inwestycji rowerowej lub pieszej. Jest to szczególnie istotne w sytuacji, gdy wiele polskich województw na czele z Małopolską realizuje ambitne plany budowy sieci dróg rowerowych i ciągów pieszo-rowerowych. Na szczególną uwagę zasługuje program Velo Małopolska, w ramach którego powstaje 1000 kilometrów asfaltowych dróg rowerowych, z których korzystać mogą również inni użytkownicy (piesi, rolkarze, zimą – narciarze biegowi). Z wielu względów kluczową kwestią jest zapewnienie spójności powstającej sieci tras pieszo-rowerowych. O ile posiadacze rowerów górskich są w stanie przejechać również po nawierzchni szutrowej czy dzikiej ścieżce śródpolnej, to już np. dla rolkarzy czy użytkowników rowerów szosowych każda nawet najmniejsza przerwa w spójności tras oznacza brak możliwości kontynuacji podróży. W wielu przypadkach takie przerwy niweczą wysiłek włożony w powstanie całego systemu, gdyż może być on w pełni funkcjonalny dopiero wtedy, gdy będzie on spójny dokładnie na tej samej zasadzie, na jakiej funkcjonuje infrastruktura drogowa. Na podobny problem zwracają uwagę samorządy, chcące rozwiązać problem braku chodników na obrzeżach miast i na terenach wiejskich. Często ich budowa wzdłuż ruchliwej drogi jest niemożliwa lub utrudniona ze względu na konieczność wykupu niewielkiego paska gruntu wzdłuż drogi. Według pojawiającej się często interpretacji nie da się skorzystać ze specustawy drogowej w przypadku, gdy celem jest jedynie budowa chodnika	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						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.	
435.	Rowerowa Łódź	woj. łódzkie	Komponent E	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	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w

						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.	ramach budowy obwodnic.
436.	Rowerowa Łódź	woj. łódzkie	Komponent E	216	Uzupełnienie opisu o kwestie inwestycji w transport rowerowy. Podobnie jak w przypadku wpływu na klimat w odniesieniu do zanieczyszczeń, wdrożenie planowanych działań przyczyni się do ich ograniczenia poprzez promowanie i rozwój niskoemisyjnych środków transportu oraz transportu rowerowego. Oraz Ponadto należy podkreślić, że zadania związane z rozwojem elektromobilności, transportu rowerowego oraz wsparciem rozwoju sieci stacji ładowania pojazdów elektrycznych oraz tankowania paliwami alternatywnymi nie wpłyną na zmiany klimatu, pozwolą na prostszą adaptację do nadchodzących zmian klimatycznych.	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. 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.	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
437.	Rowerowa Łódź	woj. łódzkie	Komponent E	219, 220	Uzupełnienie o kwestie inwestycji w transport rowerowy. E1.1.3 „Wsparcie rozwoju infrastruktury rowerowej” - budowa 1000 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.	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
438.	Rowerowa Łódź	woj. łódzkie	Komponent E	219	Uzupełnienie o kwestie inwestycji w transport rowerowy. E1.1.3 „Wsparcie rozwoju infrastruktury rowerowej” -	Transport rowerowy w pełni przyczynia się do realizacji celów środowiskowych i	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa

					budowa 1000 km dróg rowerowych – do I kw. 2026 - wsparcie zakupu około 1000 elektrycznych rowerów towarowych – do I kw. 2026	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.	może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
439.	Polska 2050	woj. małopolskie	Komponent E	202-204	1. Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1. CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miastpowyżej 100 tys. mieszkanców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyłytylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja tawoczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów.Wzwiązku z tym, w podtytule “Wdrażanie” proponujemy odebrać odpowiedzialność in-stytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Fun-duszowi Ochrony Srodowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożeniereformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządуterytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys.mieszkańców. 1.2. Ten sam cel na str. 203 zakłada również “wprowadzenie obowiazkowych strefczystego transportu w miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys., gdzie wystę-puje przekroczenie szkodliwych substancji, oraz rozszerzenie możliwosci ich wprowa-dzenia na wszystkie obszary miejskie niezależnie od liczby mieszkanców”. Strefy czy-stego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, żenormy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawićpowyższy cytat w następującym brzmieniu: “wprowadzenie obowiazkowych stref czy-stego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys.”.	Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględ-nienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzial-ność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowa-nie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywaniaśrodków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawu-ją politycy sprzyjający rządowi centralnemu. W szczególności zwracamy uwagę na potrzebę:	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.
440.	Śląski Związek Gmin i Powiatów	woj. śląskie	Komponent E	202-203	Pierwsza uwaga odnosi się do poszerzenia potencjalnego katalogu transportu zeroemisyjnego o inne rozwiązania,	Wymiana taboru na zero-emisyjny z pewnością jest pożądana i znacząco poprawi	**Uwaga nieuwzględniona.** Inwestycje muszą przynieść

					przynajmniej w zakresie analiz, badania efektywności i opłacalności dla miejskich kolei liniowych, monoraili, czy rozwiązań im podobnych, obecnie w Europie testowanych, a nawet wdrażanych. Druga uwaga odnosi się do stref zeroemisyjnych w miastach. Rekomenduję rozwiązania z miast niemieckich, gdzie z powodzeniem funkcjonują zielone (4) i błękitne strefy (5).	jakość komunikacji publicznej, jednak polskie miasta chcą podążać za współczesnymi trendami, które w przypadku niektórych rozwiązań mogą znacząco usprawnić komunikację i obniżyć koszty utrzymania tej infrastruktury. Jak pokazują doświadczenia miast europejskich , azjatyckich czy ameryki południowej, czasem budowa miejskiej kolei linowej przyniesie bardziej wymierny efekt, niż budowa linii tramwajowej. Stopniowe i przemyślane wprowadzanie ograniczeń i specjalnych zielonych, błękitnych stref. Pamiętajmy, że w Polsce wciąż dominują na rynku samochody, które nie spełniają określonych norm. Same miasta też powinny mieć czas na dostosowanie swoich przestrzeni do czystej komunikacji, stref wolnych od ruchu samochodowego, czy o ograniczonym ruchu.	konkretne efekty w zakresie transportu publicznego, mierzalne odpowiednimi celami ilościowymi.
441.	Śląski Związek Gmin i Powiatów	woj. śląskie	Komponent E	202	Proponuje się objęcie wsparciem również miejskiego transportu szynowego – tramwaje.	Transport taki jest również wykorzystywany w średnich miastach tracących funkcje. Jest uznawany za najbardziej ekologiczny i bezpieczny.	**Uwaga uwzględniona.** Tabor szynowy (tramwaje) został dopisany do Komponentu E. Wsparcie będzie możliwe z części pożyczkowej.
442.	Śląski Związek Gmin i Powiatów	woj. śląskie	Komponent E	210, 212	Dopisanie w części KPO Inwestycje E2.1.3. Projekty intermodalne zadań polegających na budowie efektywnych połączeń drogowych pomiędzy terminalami drogowo-kolejowymi zlokalizowanymi na sieci TEN-T a systemem dróg krajowych (strona 210) lub w Inwestycjach E2.2.1. Bezpieczeństwo transportu (strona 212). Proponowana wartość wskaźnika do Krajowego Planu Odbudowy w zakresie budowy drogowych połączeń intermodalnych węzłów kolejowo-drogowych zlokalizowanych na sieci TEN-T z systemem dróg krajowych to maksymalnie 15-20 km. Stanowi to tylko niewielką część planowanych w KPO inwestycji w bezpieczeństwo transportu (obecny wskaźnik dla budowy drogowych obejść miejscowości to 70 km).	W tym Komponencie Krajowego Programu Odbudowy w bardzo silny sposób akcentuje się rozwój kolejowych przewozów towarów i transportu intermodalnego w celu zwiększenia udziału zrównoważonych środków transportu oraz zmniejszenia ich presji na środowisko (Inwestycje: E2.1.1. Linie kolejowe oraz E2.1.3. Projekty intermodalne). Na stronie 210 projektu KPO wspomina się o tym, że w komponencie tym „Realizowane będą inwestycje wpisujące się w cele określone w opracowywanym dokumencie kierunkowym dla obszaru transportu intermodalnego. Podejmowane inwestycje będą obejmowały zarówno działania punktowe w obszarze budowy, rozbudowy i unowocześnienia terminali przeładunkowych, bocznic prowadzących do terminali i bocznic w terminalach, a także w odniesieniu do urządzeń wykorzystywanych do przeładunku. Realizowane działania będą skoncentrowane na terminalach drogowo-kolejowych zlokalizowanych na sieci TEN-T.” Niestety w	**Uwaga nieuwzględniona.** Tego rodzaju infrastruktura będzie mogła być współfinansowana w ramach polityki spójności

						ramach tych inwestycji nie wskazuje się na możliwość budowy sprawnych i efektywnych (również środowiskowo) połączeń drogowych pomiędzy rozwijanymi terminalami drogowo-kolejowymi a systemem dróg krajowych. Zapewnienie w Krajowym Planie Odbudowy możliwości realizacji takich inwestycji drogowych staje się niezbędne dla uzyskania odpowiedniego efektu synergii planowanych interwencji na rzecz rozwoju systemów intermodalnego transportu. Brak w KPO wsparcia budowy takich połączeń drogowych przyczyni się do niewykorzystania w pełni podejmowanych interwencji w transport kolejowy i intermodalny. Jako przykład takiej inwestycji należy wskazać „Budowę łącznika drogowego pomiędzy DK94 a Euroterminalem i stacją PKP LHS w Sławkowie dla rozwoju transportu intermodalnego". Zgodnie z obowiązującym „Planem zagospodarowania przestrzennego województwa śląskiego 2020+" wnioskowana inwestycja ma mieć charakter drogi wojewódzkiej i na terenie Sławkowa jej gestorem ma być Zarząd Dróg Wojewódzkich w Katowicach. Zadanie inwestycyjne jest pierwszym etapem inwestycji pn.: „Wsparcie multimodalnego europejskiego obszaru transportu poprzez budowę łącznika S1 – DK94 w celu połączenia terenów inwestycyjnych Zagłębia Dąbrowskiego z Euroterminalem w Sławkowie", które jest wpisane w wojewódzkie programy rozwojowe. Etap I obejmuje budowę drogi prowadzącą przez Sławków od DK94 do Euroterminala z zapewnieniem dojazdu do ul. Szerokotorowej dla stacji PKP LHS Sławków Południowy (najdalej wysuniętej w Polsce na zachód stacji szerokotorowej linii kolejowej PKP LHS). Długość tego drogowego łącznika będzie wynosić 5 km, a inwestycja będzie również obejmowała budowę 4 wiaduktów. Zakres inwestycji pod względem długości jest stosunkowo niewielki, przebiegający przez tereny otwarte (łąki i lasy o wykorzystaniu gospodarczym) z pominięciem zabudowy mieszkaniowej czy zielonych terenów chronionych przyrodniczo. Przy relatywnie niewielkim wpływie na środowisko lokalne realizacja tej inwestycji drogowej w znaczący	

						sposób przyczyni się do wsparcia transportu intermodalnego, rozwijanego na terminalach w Sławkowie, w skali globalnej. Projekt ten należy uznać za strategiczny dla efektywnego wykorzystania szans rozwojowych dla województwa śląskiego i kraju wynikających z wpisania Euroterminala oraz stacji PKP LHS w Sławkowie w korytarz transportowy Nowego Jedwabnego Szlaku łączącego Europę z Chinami. PKP LHS i Euroterminal mają znaczący udział w rozwijającej się wymianie handlowej, tak na osi Północ – Południe, jak i przede wszystkim Wschód – Zachód. Obecnie ciężki transport kołowy do stacji Sławków Południowy PKP LHS i do Euroterminala przemieszcza się wąskimi, lokalnymi drogami, w strefie zabudowy mieszkaniowej Sławkowa i Dąbrowy Górniczej. Wpływa to nie tylko na bardzo szybkie zużycie techniczne aktualnych dróg i obniżanie ich standardu, ale wzbudza także rosnący opór mieszkańców, ponoszących coraz większe koszty utrudnień wynikających ze wzmożonego ruchu towarowego oraz zmniejszonego bezpieczeństwa. Powoduje także wysokie koszty środowiskowe wynikające z nieefektywnego połączenia drogowego poprzez podwyższoną emisję spalin samochodów ciężarowych. Brak rozwiązań w tym zakresie może spowodować w najbliższych latach nie tylko zaprzepaszczenie szansy rozwojowej związanej z Zespołem Terminali Przeładunkowych LHS w Sławkowie, ale także może wpłynąć na pojawienie się utrudnień dla prowadzonej już działalności transportowej, w zasadniczej części również przez spółki Skarbu Państwa. Istnieje także w przyszłości niebezpieczeństwo całkowitego zablokowania dojazdu do terminali w wyniku dynamicznie rosnącej skali przewozów towarowych na terminale w Sławkowie i rosnących tym samym obciążeń dla lokalnych dróg. Realizacja tego zadania inwestycyjnego będzie tym samym sprzyjało rozwojowi transportu intermodalnego w oparciu o węzeł kolejowo-drogowy w Sławkowie o znaczeniu transkontynentalnym.	
443.	Tramwaje Warszawskie sp. z	woj. mazowieckie	Komponent E	197-204	zwracamy się z prośbą o uwzględnienie projektów dotyczących zakupu nowoczesnego taboru	Zgodnie z zapisami na stronie 198 dokumentu, wśród zidentyfikowanych	**Uwaga uwzględniona.** Tabor szynowy (tramwaje)

	o.o.				tramwajowego przez przewoźnika w aglomeracji warszawskiej.	wyzwań znajduje się m.in. „(…) zmniejszenie presji transportu na środowisko i klimat oraz poprawa bezpieczeństwa (…)" – tabor tramwajowy cechuje się korzystnym oddziaływaniem na klimat i środowisko oraz wysokimi wskaźnikami poziomu bezpieczeństwa. Transport tramwajowy jest elektryczny, co umożliwia zastosowanie do jego napędu nowoczesnej, przyjaznej dla środowiska energetyki, a jego rozwój powoduje ograniczanie indywidualnego transportu zmotoryzowanego. Dodatkowo, ze względu na mniejsze opory toczenia pozostaje bardziej efektywny energetycznie. Tabor szynowy zapewnia także wyższy poziom bezpieczeństwa tak z uwagi na konstrukcję, jak i z zasady prowadzenia go po trasie przez szyny. Zgodnie z zapisami Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku, o której mowa na str. 198 dokumentu, „konieczne jest planowanie rozwoju miast z uwzględnieniem promowanej przez Komisję Europejską koncepcji SUMP będącej koncepcją planistyczną, odpowiadającą w bardziej zrównoważony i zintegrowany sposób na wyzwania i problemy związane z transportem w obszarach miejskich. Głównym celem takiego podejścia jest zorganizowanie zrównoważonego systemu transportowego w polskich miastach poprzez: (…) zapewnienie komfortu i bezpieczeństwa transportu miejskiego" – taki komfort zostanie zapewniony m.in. poprzez eksploatację nowoczesnego taboru. Ponadto, zgodnie ze Strategią Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku „W miastach, w których jest to możliwe, szersze zastosowanie powinien mieć transport szynowy." Zgodnie z zapisami na str. 199 tj. „(…) konieczna jest zmiana nawyków transportowych społeczeństwa. (…)" oraz „(…) Wykorzystywany niejednokrotnie stary tabor nie sprzyja zmianom nawyków społeczeństwa. Zwiększenie udziału pojazdów wykorzystujących nowoczesne rozwiązania techniczne, jest niezbędne dla zachęcenia społeczeństwa do zmiany nawyków transportowych o zwiększenie udziału transportu zbiorowego, co jest istotne	został dopisany do Komponentu E. Wsparcie będzie możliwe z części pożyczkowej

						zwłaszcza w miejskich obszarach funkcjonalnych (ze względu na kwestie kongestii i emisji zanieczyszczeń). Dodatkowo wzrost udziału transportu zbiorowego w przewozach pozwoli na poprawę efektywności energetycznej i ograniczenie wpływu transportu na środowisko z uwagi na wielkość emisji zanieczyszczeń powietrza spowodowaną niskim udziałem pojazdów transportu zbiorowego zasilanych paliwami alternatywnymi, w tym pojazdów elektrycznych. (…)" - zakup nowoczesnego taboru tramwajowego idealnie wpisuje się w te zapisy. Ponadto informujemy, iż Spółka Tramwaje Warszawskie posiada podpisaną umowę na zakup nowoczesnego taboru tramwajowego, w ramach której dostawy mieszczą się w ramach zakresu czasowego podanego na str. 204 tj. III kw. 2020 r. – III kw. 2022 r. Wskazuje to na gotowość projektu do realizacji oraz złożenia stosownych dokumentów.	
444.	Urząd Transportu Kolejowego	woj. mazowieckie	Komponent E	202	E1.1 Wzrost wykorzystania transportu przyjaznego dla środowiska W reformie należy uwzględnić wprowadzenie ulgi w opłacie podstawowej za dostęp do infrastruktury kolejowej na odcinakach linii o znacznym stopniu niewykorzystania zdolności przepustowej.	Wprowadzenie opisanej ulgi i zapewnienie jej sfinansowana jest działaniem zwiększającym dostępność transportu kolejowego. Zmniejszenie opłaty za dostęp do infrastruktury pozwoli na zwiększenie częstotliwości połączeń, która jest ważnym czynnikiem kształtowania oferty przewozowej. Zwiększenie wykorzystania wytypowanych linii kolejowych zapobiegnie również degradacji fragmentów sieci, które są dziś wykorzystywane w najmniejszym stopniu.	**Uwaga przyjęta do wiadomości.**
445.	Urząd Transportu Kolejowego	woj. mazowieckie	Komponent E	202 / 205	E.1 (E.1.1) W ramach reformy „Wzrost wykorzystania transportu przyjaznego dla środowiska" należy uwzględnić inwestycje w tabor kolejowy napędzany wodorem. E1.1.2 Zeroemisyjny transport zbiorowy Cel ustanowiony dla zeroemisyjnego transportu zbiorowego zakłada zwiększenie liczby autobusów napędzanych paliwami alternatywnymi. Należy rozważyć również wprowadzenie analogicznego celu dla transportu kolejowego.	Reforma E1.1. dotyczy wzrostu wykorzystania transportu przyjaznego dla środowiska. Celem reformy jest ograniczenie emisji zanieczyszczeń powietrza i gazów cieplarnianych z transportu oraz zwiększenie udziału paliw alternatywnych poprzez wprowadzenie szerokiego wachlarza uregulowań prawnych omawianego obszaru, które pozwolą na kompleksowe, długoterminowe podejście do rozwoju wykorzystania paliw alternatywnych. Wobec planowanych zmian polityki energetycznej kraju, a także w świetle założeń Nowego Zielonego Ładu zaopatrzenie transportu kolejowego w energię powinno również opierać się na zwiększeniu wykorzystania	**Wyjaśnienie** W zakresie taboru kolejowego wsaprciem zostanie objęty tabor zeroemisyny – elektryczny i hybrydowy.

						alternatywnych źródeł energii – taki cel wpisuje się również w założenia sporządzanej Polskiej Strategii Wodorowej (…) W odniesieniu do pojazdów kolejowych powinna zostać przeprowadzona analiza możliwości wprowadzania na rynek pojazdów napędzanych wodorem, z uwzględnieniem: dostępności taboru (możliwości produkcyjne oraz cena), analizy zapotrzebowania przewoźników kolejowych na nowy tabor, a także czasu potrzebnego na wprowadzenie taboru wodorowego do eksploatacji. Zaproponowany cel powinien być również oparty na analizie zasadności dalszej elektryfikacji sieci kolejowej w Polsce. W związku z tym proponuje się aby inwestycje obejmowały także powstanie pierwszych pociągów/lokomotyw wodorowych, które zastąpią ich spalinowe odpowiedniki na trudnych do zelektryfikowania trasach oraz uruchomienie programów pilotażowych wykorzystania wodoru w transporcie kolejowym. W tym obszarze warto również podkreślić konieczność wykorzystania inwestycji w infrastrukturę ładowania która powinna być tworzona z uwzględnieniem zapotrzebowania dla dróg kolejowych i drogowych. Dodatkowo w zakresie proponowanej inwestycji należy uwzględnić udział Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego jako uczestnika wdrażania inwestycji lub jako jednostkę wspierającą. Zakres czasowy inwestycji: II kw. 2020 r. – III kw. 2026 r. jest jak najbardziej realny do osiągnięcia.	
446.	Urząd Transportu Kolejowego	woj. mazowieckie	Komponent E	207	E2.1. Zwiększenie konkurencyjności sektora kolejowego W segmencie wskazano, że planowane jest wprowadzenie następujących zmian regulacyjnych i organizacyjnych: - Redukcję obciążeń kosztowych w transporcie kolejowym wynikających z opłaty za dostęp - do infrastruktury ponoszonej przez przewoźników kolejowych i stanowi to bezpośrednią odpowiedź na uchwalone w związku z pandemią COVID-19, rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1429 z dnia 7 października 2020 r. poprzez umożliwienie zarządcom infrastruktury obniżania opłat za minimalny pakiet dostępu do infrastruktury oraz zrekompensowanie zarządcom dotychczas wprowadzonych obniżek. Docelowo KPO zakłada wprowadzenie do ustawy o transporcie kolejowym stałych rozwiązań na wypadek przyszłych stanów	Ogólne ramy i kierunki działania państw członkowskich w związku z pandemią COVID-19 określa rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1429 z dnia 7 października 2020 r. ustanawiające środki na rzecz zrównoważonego rynku kolejowego w związku z epidemią COVID-19 (Dz. Urz. UE L 333 s. 1) oraz rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2020/2180 z dnia 18 grudnia 2020 r. wydłużające okres odniesienia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1429 ustanawiającego środki na rzecz zrównoważonego rynku kolejowego w związku z epidemią COVID-19 (Dz. Urz. UE.L 433, s. 37). Do krajowego porządku prawnego ww. rozporządzenie wdrożono jako	**Uwaga przyjęta do wiadomości.**

					nadzwyczajnych. Tymczasem nie określono, skąd miałyby pochodzić środki na rekompensaty dla zarządców infrastruktury i w ramach jakiej procedury miałyby trafiać do beneficjentów. Wskazano również, że Projektowane działania nie będą stanowić obciążenia dla budżetu państwa z uwagi na generowanie przez sektor kolejowy przychodów podatkowych, szczególnie w zakresie transportu towarowego. Nie doprecyzowano jednak w jaki sposób przychody podatkowe miałyby finansować ewentualne ww. rozwiązania proponowane w KPO.	rozwiązanie tymczasowe, za pomocą art. 15zzzzl6 ustawy z dnia 2 marca 2020 r. o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych (Dz.U. poz. 1842, z późn. zm.), wprowadzonego art. 1 pkt 25 ustawy z dnia 21 stycznia 2021 r. o zmianie ustawy o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych oraz niektórych innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2021 r. poz. 159). Obecne tymczasowe rozwiązanie będzie w rzeczywistości zapisem martwym, jeżeli nie zostaną ustalone źródła finansowania ewentualnych strat zarządców z tytułu utraty wpływów z opłat za dostęp do infrastruktury (stawki jednostkowej opłaty podstawowej - w tym składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, tzw. mark-upu, oraz opłat rezerwacyjnych). Kolejnym krokiem powinno być również ustalenie procedury według której środki finansowe trafiałyby do beneficjentów. Zgodnie z art. 8 ust. 4 dyrektywy 2012/34 Państwa członkowskie zapewniają, aby w okresie pięciu lat, rachunek zysków i strat zarządcy infrastruktury przynajmniej bilansował dochody z opłat za dostęp do infrastruktury, nadwyżki z innych rodzajów działalności handlowej, bezzwrotne przychody ze źródeł prywatnych oraz finansowanie przez państwo z jednej strony, w tym w razie potrzeby płatności zaliczkowe ze strony państwa, oraz wydatki na infrastrukturę z drugiej strony. Podobnie, w przypadku braku określenia źródeł finansowania, zapisem martwym byłoby wprowadzenie do ustawy o transporcie kolejowym stałych rozwiązań, o których mowa w konsultowanym KPO. W przypadku powiązania przychodów podatkowych z transportu towarowego z finansowaniem ewentualnych rekompensat dla zarządców infrastruktury, mechanizm jaki	

						miałby zostać wprowadzony powinien być bardziej szczegółowo opisany i uzasadniony.	
447.	Urząd Transportu Kolejowego	woj. mazowieckie	Komponent E	207	E2.1. Zwiększenie konkurencyjności sektora kolejowego Wśród proponowanych zmian regulacyjnych i organizacyjnych należy dodać powiązanie systemu planowania przestrzennego w Polsce rozwojem sieci kolejowej poprzez wprowadzenie regulacji gwarantujących zapewnienie dostępności transportu kolejowego dla zakładów przemysłowych o dużym zapotrzebowaniu na transport. Dodatkowo konieczne jest wprowadzenie systemu innych zachęt do wykorzystywania transportu kolejowego w przewozie towarów.	Konieczne jest podjęcie systemowych działań mających na celu zwiększenie dostępności transportu kolejowego w przewozie rzeczy. Biorąc pod uwagę fakt przewidywanej zmiany struktury przewozów towarowych (m.in. odejście od gospodarki opartej na węglu, zakończenie dużych prac infrastrukturalnych) konieczne jest stworzenie optymalnych warunków do rozwoju innych segmentów przewozów. W tym celu należy w sposób systemowy zapewnić dobrą dostępność transportu kolejowego poprzez np. obowiązek wyznaczania stref koncentracji przemysłu w oparciu o istniejące bocznice kolejowe lub obowiązek budowy infrastruktury kolejowej w przypadku lokowania działalności przemysłowej charakteryzującej się największym zapotrzebowaniem na transport. Ponadto konieczne są inne formy wsparcia np. finansowego dla istniejących bocznic wykorzystywanych przez zakłady przemysłowe. Rekomendacje w tym zakresie zostały przygotowana przez PKP S.A. i UTK w dokumencie Projekt reaktywacji Bocznic Kolejowych w Polsce, który został przekazany do Ministra Infrastruktury. Biorąc pod uwagę przyjętą Politykę Energetyczną Polski, która zakłada stopniowe odchodzenie od węgla, należy zapewnić również wsparcie w przebranżowieniu działalności użytkowników bocznic, których działalność jest obecnie związana z przeładunkiem węgla. Brak wsparcia ze strony państwa wiąże się z ryzykiem likwidacji takich bocznic.	**Uwaga przyjęta do wiadomości**
448.	Urząd Transportu Kolejowego	woj. mazowieckie	Komponent E	207	Kształt procedury „uzgodnienia źródeł finansowania”	Brak informacji o przewidywanym kształcie procedury	**Uwaga nieuwzględniona.** KPO nie jest właściwym dokumentem do opisu ww. procedury
449.	Urząd Transportu Kolejowego	woj. mazowieckie	Komponent E	207	Kompetencje organów	Konieczne wskazanie, czy Prezes UTK będzie w jakiejkolwiek formie współdzielił kompetencje do zatwierdzania rekompensat dla zarządców z innymi organami.	**Uwaga nieuwzględniona.** KPO nie jest właściwym dokumentem do opisu ww. informacji
450.	Urząd Transportu Kolejowego	woj. mazowieckie	Komponent E	207 / 208	E.2 (E.2.1) pkt a. Reformy: E2.1 Zwiększenie konkurencyjności sektora kolejowego (Charakterystyka, str. 207): a) redukcję obciążeń kosztowych w transporcie kolejowym wynikających z opłaty za dostęp do	b) wsparcie rozwoju transportu intermodalnego	**Uwaga uwzględniona** W refmormie opisano wsparcie transportu intermodalnego

					infrastruktury ponoszonej przez przewoźników kolejowych Należy uwzględnić kolejny pkt: § strategia wdrożenie ETCS poziom 1 w trybie jazdy ograniczonego nadzoru (ETCS L1 LS) na liniach kolejowych na których w chwili obecnej nie jest planowane wdrożenie ETCS poziomu 1 lub 2. pkt b. Inwestycje E2.1.1. Linie kolejowe (Charakterystyka, str. 208) o wskazanie również inwestycji kolejowych polegających na wdrażaniu ETLS LS łączące się z liniami wyposażonymi lub planowanymi w wyposażenie w ETCS poziomu 1 lub 2, tworząc połączenia pomiędzy nimi pozwalające na jazdę pod ciągłą kontrolą systemu ETCS. Podmiotem odpowiedzialnym za wdrażanie inwestycji ww. zakresie obok Ministerstwa Infrastruktury powinien zostać również wskazany Urząd Transportu Kolejowego.		
451.	Urząd Transportu Kolejowego	woj. mazowieckie	Komponent E	208	E2.1. Zwiększenie konkurencyjności sektora kolejowego E2.1.1. Linie kolejowe (infrastruktura liniowa i punktowa) W tym segmencie wskazano, że Celem planowanych działań inwestycyjnych jest poprawa stanu infrastruktury kolejowej (liniowej i punktowej) pozwalająca na zwiększenie jej niezawodności i usprawnienie prowadzenia ruchu kolejowego. Dalej wyjaśniono: Zadania będą realizowane zarówno na liniach wchodzących w skład sieci TEN-T, jak i poza tą siecią, w tym na liniach o znaczeniu regionalnym i zapewniających dostęp do węzłów, szczególnie na liniach kolejowych o kluczowym udziale transportu towarowego. I dalej: Działania inwestycyjne obejmują prowadzenie prac na ok. 530 km linii kolejowych o znaczeniu krajowym i regionalnym w okresie do I. połowy 2026 r. Brak jest jednak informacji czy będą to inwestycje już zaplanowane w ramach Krajowego Programu Kolejowego i CPK, czy też nowe przedsięwzięcia. Ponadto, projekty mają być wskazane w trybie indywidualnym, lecz poza ogólnym stwierdzeniem: Planowane działania obejmują modernizację istniejącej infrastruktury kolejowej, eliminację „wąskich gardeł" na sieci transportu kolejowego oraz utrzymanie i poprawę jakości (optymalizację) wykorzystania istniejącej infrastruktury kolejowej, brak jest kryteriów doboru i kwalifikacji inwestycji do KPO. Ponadto, nie zostało określone, ile z tego to linie o znaczeniu głównie międzywojewódzkim, ile o znaczeniu głównie regionalnym, oraz ile o znaczeniu głównie dla przewozów towarowych Proponujemy również dodanie inwestycji w infrastrukturę kolejową łączącą z obiektami infrastruktury usługowej oraz bocznicami kolejowymi. Generalnie przedstawiony materiał nie zawiera informacji jakie cele, poza już	Wobec możliwości wykorzystania znacznych dodatkowych środków na realizację inwestycji w obszarze infrastruktury kolejowej istotne jest aby było jasno określone w jaki sposób zostaną one wykorzystane. Wobec realizacji już wcześniej opracowanych działań (KPK, CPK), z punktu widzenia interesu rynku istotne jest aby określić co, dzięki tym dodatkowym środkom, zostanie zrealizowane. Wobec dużych potrzeb tak na poziomie krajowym jak regionalnym, ważne jest określenie ogólnych kryteriów alokacji środków na konkretne projekty inwestycyjne.	**Uwaga przyjęta do wiadomości.**

					przewidzianymi we wcześniej przyjętych działaniach (KPK, CPK), zostaną zrealizowane dzięki środkom przyznanym Polsce w ramach KPO.		
452.	Urząd Transportu Kolejowego	woj. mazowieckie	Komponent E	209	E2.1.2 Tabor kolejowy W segmencie poświęconym taborowi kolejowemu wskazano jedynie (str. 209), że planowany jest zakup 38 pociągów PUSH-PULL 7-wagonowych składów piętrowych wraz z 45 lokomotywami wielosystemowymi dla PKP Intercity S.A. Ponadto jest ogólne stwierdzenie, że w trybie procedury konkursowej zostanie zakupiony tabor dla potrzeb przewozów regionalnych. Brak jest jednak informacji o wielkości środków przeznaczonych na ten cel. Nie zostały też określone ogólne kryteria jakie będą musiały być spełnione przy rozstrzyganiu takich konkursów. Ponadto w ramach inwestycji „Pasażerski tabor kolejowy" proponowane jest usunięcie zapisów precyzujących charakterystykę inwestycji, co może znacząco ograniczać możliwość realizacji.	Podobnie jak w komponencie dotyczącym infrastruktury kolejowej istotne jest określnie jakie inwestycje zostaną zrealizowane ze środków KPO. Zamierzenia inwestycyjne przekraczają budżet przewidziany na ten segment. Dlatego z punktu widzenia interesu rynku, potrzebne jest określenie jakie inwestycje i za jakie kwoty będą realizowane z budżetu KPO. Określenie kryteriów doboru inwestycji taborowych na potrzeby regionalne w drodze konkursowej pozwoliłoby na odpowiednie przygotowanie się potencjalnych beneficjentów. Wątpliwe jest ograniczanie inwestycji na poziomie ponadregionalnym do wsparcia finansowego zakupu taboru - 38 pociągów PUSH-PULL 7-wagonowych składów piętrowych wraz z 45 lokomotywami wielosystemowymi. Tak szczegółowe charakteryzowanie inwestycji może znacząco ograniczać jego realizację. Inwestycje takie powinny uwzględniać ogólne zapotrzebowanie rynku na nowoczesny tabor, niezależnie od rodzaju taboru. Dodatkowo, w zakresie wskazanej inwestycji należy uwzględnić udział Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego jako uczestnika wdrażania inwestycji lub jako jednostkę wspierającą.	**Uwaga przyjęta do wiadomości.**
453.	Urząd Transportu Kolejowego	woj. mazowieckie	Komponent E	210	E2.1.2 Tabor kolejowy W opracowaniu podano informację, że wielkość środków przeznaczonych na ten segment (398 mln. EUR) jest kwotą mniejszą niż szacowany koszt zakupu 38 pociągów dla Intercity (jeden skład wyceniono na 115 mln. zł, tzn. za 38 pociągów należało będzie zapłacić 4.370.000.000 zł. tj., przy kursie średnim z połowy marca 2021 r., ok. 952 mln. EUR, czyli blisko 2,5 razy więcej niż cały budżet przewidziany na segment taborowy). Dlatego istotne jest wskazanie jakie środki z tego komponentu będą alokowane na zakup taboru dla przewozów międzywojewódzkich i jakie dla regionalnych, oraz ogólne kryteria konkursowe jakie będą stosowane przy zakupach taboru dla potrzeb przewozów regionalnych.	Podobnie jak w komponencie dotyczącym infrastruktury kolejowej istotne jest określnie jakie inwestycje zostaną zrealizowane ze środków KPO. Zamierzenia inwestycyjne przekraczają budżet przewidziany na ten segment. Dlatego z punktu widzenia interesu rynku, potrzebne jest określenie jakie inwestycje i za jakie kwoty będą realizowane z budżetu KPO. Określenie kryteriów doboru inwestycji taborowych na potrzeby regionalne w drodze konkursowej pozwoliłoby na odpowiednie przygotowanie się potencjalnych beneficjentów. Wątpliwe jest ograniczanie inwestycji na poziomie ponadregionalnym do wsparcia finansowego zakupu taboru - 38 pociągów PUSH-PULL 7-wagonowych składów piętrowych wraz z 45 lokomotywami wielosystemowymi. Tak szczegółowe charakteryzowanie inwestycji	**Uwaga uwzględniona** W KPO znalazły się czytelne zapisy o możliwości zakupu taboru pasażerskiego dla przewozów regionalnych, wraz z przypisaniem określonej kwoty. Wsparcie zakupu taboru będzie możliwe zarówno z części dotacyjnej, jak i pożyczkowej. Całkowita kwota na zakup taboru została zwiększona czterokrotnie.

						może znacząco ograniczać jego realizację. Inwestycje takie powinny uwzględniać ogólne zapotrzebowanie rynku na nowoczesny tabor, niezależnie od rodzaju taboru. Dodatkowo, w zakresie wskazanej inwestycji należy uwzględnić udział Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego jako uczestnika wdrażania inwestycji lub jako jednostkę wspierającą.	
454.	Urząd Transportu Kolejowego	woj. mazowieckie	Komponent E	210	E2.1.3. Transport intermodalny W przypadku tego komponentu wskazano, że Podejmowane inwestycje będą obejmowały zarówno działania punktowe w obszarze budowy, rozbudowy i unowocześnienia terminali przeładunkowych, bocznic prowadzących do terminali i bocznic w terminalach, a także w odniesieniu do urządzeń wykorzystywanych do przeładunku. I dalej Realizowane działania będą skoncentrowane na terminalach drogowo-kolejowych zlokalizowanych na sieci TEN-T. Nie przewidziano jednak inwestycji/pomocy dla dużych terminali w portach śródlądowych z dostępem do kolei. Biorąc pod uwagę konieczność zmniejszania emisyjności transportu towarów konieczne jest wsparcie również takich punktów przeładunkowych. Brak jest informacji o kryteriach wyboru inwestycji do realizacji w ramach tego komponentu, czy przebudową i rozbudową terminali objęte zostaną także obiekty, których operatorami są podmioty prywatne, jaki będzie tryb wyboru obiektów, w których przeprowadzane będą inwestycje. Na komponent ten przeznaczono 185 mln. EUR., czyli wg kursu z połowy marca 2021 r. ok. 849 mln. zł. Przy założonym w opracowaniu koszcie modernizacji jednego centrum intermodalnego 22,5 mln. zł, alokowany budżet umożliwiłby modernizację 38 obiektów. Jest to dość duża liczba, dlatego istotne jest wskazanie kryteriów, jakie będą stosowane przy wyborze tych inwestycji oraz wskazanie orientacyjnego ich rozkładu geograficznego wraz z uzasadnieniem.	Terminale kolejowe w portach śródlądowych, w szczególności w pobliżu zachodniej granicy Polski, mogłyby przyczynić się do zmniejszenia udziału przewozów transportem drogowym. Podobnie jak w przypadku inwestycji infrastrukturalnych i taborowych, określenie kryteriów doboru obiektów do modernizacji i rozbudowy umożliwiłoby rynkowi do odpowiedniego przygotowania się do tego działania. Trzeba przy tym pamiętać o dużym udziale sektora prywatnego w przewozach intermodalnych w Polsce.	**Wyjaśnieinie** Wybór projektów nastapi w procedurze konkursowej. Trudno wiec określić rozkład geograficzny beneficjentów.
455.	Urząd Transportu Kolejowego	woj. mazowieckie	Komponent E	210	E2.1.3. Transport intermodalny W zakresie transportu intermodalnego dokument wskazuje działania punktowe (terminale, bocznice, urządzenia wykorzystywane do przeładunku). Proponujemy w tym punkcie rozszerzenie katalogu inwestycyjnego o działania związane z taborem intermodalnym oraz jednostkami transportu intermodalnego w trzech aspektach: 1. Intermodalizacja (konteneryzacja) ładunków poprzez wsparcie dla rozwoju naczyń transportowych takich jak: a) Kontenery 45 stopowe pallet wide b) Kontenery chłodnicze do przewozu produktów spożywczych, farmaceutycznych itp) c) Tank kontenerów do transportu produktów rafineryjnych, spożywczych, przemysłowych		**Uwaga uwzględniona** Dodane zostały zapisy o wsparciu dla taboru intermodalnego

456.	Urząd Transportu Kolejowego	woj. mazowieckie	Komponent E	210	E2.1.3. Projekty intermodalne W komponencie należy uwzględnić zwiększenie finansowania na ulgę intermodalną	Ulga intermodalna jest obecnie przyznawana przewoźnikom kolejowym na wszystkich trasach. W przyszłości należy na nowo zdefiniować zasady jej przyznawania tak, żeby promowane były trasy o największym potencjale do wzrostu tego rodzaju przewozów. W szczególności preferowane powinny być trasy prowadzące do terminali intermodalnych na terenie Polski, szczególnie tych na których odbywa się wprowadzanie do wspólnego obszaru celnego towarów importowanych do UE. Take rozwiązanie, oprócz wzrostu przewozów intermodalnych, powinno przełożyć się na wzrost opłat celnych odprowadzanych do budżetu państwa. Porównując udział transportu intermodalnego w Polsce w przewozach ogółem na tle innych krajów europejskich (Francja, Szwecja, Hiszpania, Irlandia, Włochy, Grecja) należy stwierdzić, że konieczne jest zwiększenie środków na wsparcie przewozów intermodalnych w formie programu zachęt.	**Uwaga przyjęta do wiadomości**
457.	Urząd Transportu Kolejowego	woj. mazowieckie	Komponent E	211-213	E2.2. Zwiększenie bezpieczeństwa transportu E2.2.1. Bezpieczeństwo transportu 1) Wprowadzenie systemowych zmian ułatwiających wdrożenie innowacyjnych systemów zabezpieczenia przejazdów kolejowo-drogowych. 2) Uzupełnienie opisu związanego z obszarem „Przegląd systemu prawnego i organizacji ruchu dotyczący przejazdów kolejowo-drogowych” o konieczność rewizji i wprowadzenia zmian w zakresie systemu szkolenia kierowców w zakresie bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych.	Jednym z największych wyzwań w zakresie bezpieczeństwa systemu kolejowego w Polsce jest ograniczenie liczby wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach przez tory. W statystykach wypadkowości systemu kolejowego zdarzenia te stanowią coraz większy udział. W latach 2015-2018 wypadki na przejazdach kolejowo-drogowych wynosiły od 31 do 36%. W 2019 r. było to już 37,9%, a najnowsze dane za 2020 r. wskazują na 40% udział tych zdarzeń w ogólnej puli wypadków. Powyższe dane potwierdzają, że istotne podniesienie poziomu bezpieczeństwa polskiej kolei nie będzie możliwe bez właściwego zaadresowania kwestii przejazdów kolejowodrogowych. Największym wyzwaniem dla zabezpieczenia przejazdów kolejowo-drogowych w Polsce są przejazdy tzw. kategorii D. Zgodnie z rozporządzeniem w sprawie przejazdów kategoria D oznacza przejazdy kolejowo-drogowe, które nie są wyposażone w systemy i urządzenia zabezpieczenia ruchu. Są one jedynie oznakowane tzw. krzyżem św. Andrzeja i ewentualnym znakiem „STOP”. Pełna	**Uwaga przyjęta do wiadomości**

						odpowiedzialność za bezpieczne przekroczenie takiego przejazdu leży po stronie kierujących pojazdami. W Polsce w 2019 r. na czynnych liniach kolejowych zarządców infrastruktury eksploatowanych było 6 354 przejazdów kategorii D. Stanowią one ok. 50% wszystkich przejazdów, jednak dochodzi na nich do 64% wszystkich wypadków. Jak można zatem zauważyć przejazdy tej kategorii generują proporcjonalnie największe ryzyko wystąpienia wypadku. W 2020 r. w wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii D na liniach kolejowych zginęło 21 osób, co stanowi blisko połowę wszystkich ofiar śmiertelnych wypadków na przejazdach w tym roku. Z tego względu w KPO należy uwzględnić wprowadzenie systemowych zmian ułatwiających wdrożenie innowacyjnych systemów zabezpieczenia przejazdów kolejowo-drogowych kategorii D, których elementem jest identyfikacja sprawców wykroczeń drogowych w obrębie tych przejazdów i uproszczenie egzekwowania przepisów w tym zakresie. Element komponentu E dotyczący inwestycji w zakresie bezpieczeństwa transportu (punkt E.2.2.1) powinien zostać uzupełniony o zabudowę innowacyjnych systemów zabezpieczenia przejazdów kolejowo-drogowych kategorii D. Z inicjatywy Prezesa UTK od 2019 r. prowadzone są działania mające na celu wdrożenie innowacyjnych systemów zabezpieczenia tego typu przejazdów. Są to urządzenia, które ostrzegają kierowców o zbliżaniu się do przejazdu, a także monitorują przestrzeganie przepisów w jego obrębie. W przypadku stwierdzenia wykroczenia mogą one przekazać stosowną informację do odpowiednich służb celem wystawienia mandatu. Urządzenia te łączą kilka istotnych cech: są tanie (w cenie odpowiadającej podniesieniu kategorii jednego przejazdu z D do C możliwe jest doposażenie siedmiu przejazdów kategorii D), a przy tym bardzo skuteczne dzięki połączeniu funkcji identyfikacji i penalizacji wykroczeń. Z tego względu proponuje się uzupełnienie projektu inwestycyjnego w pkt E.2.2.1 o możliwość	

						zabudowy innowacyjnych systemów zabezpieczenia przejazdów kolejowo-drogowych kategorii D w 500 lokalizacjach. Biorąc pod uwagi średni koszt wyposażenia jednego przejazdu wynoszący 0,17 mln zł, oznacza to wydatek rzędu 18,9 mln euro (ok. 85 mln zł). Warunkiem wysokiej skuteczności innowacyjnych urządzeń zabezpieczenia przejazdów kolejowo-drogowych kategorii D jest zapewnienie efektywnego systemu egzekwowania obowiązujących przepisów. Z tego względu proponowane jest także uzupełnienie komponentu E.2.2.2 o inwestycję związaną z usprawnieniem automatycznego systemu nadzoru nad ruchem drogowym w taki sposób, aby był on w stanie obsłużyć zwiększoną liczbę zgłoszeń o wykroczeniach pochodzących z przejazdów kolejowo-drogowych. Wszystkie wypadki na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii D to efekt niezachowania należytej ostrożności przez kierujących pojazdami drogowymi. To od ich postępowania zależy możliwość bezpiecznego przekroczenia przejazdu Kierowca, dojeżdżając do przejazdu kolejowo-drogowego musi wykonać sekwencję zależnych od siebie czynności: ustalić czy nie nadjeżdża pociąg oraz podjąć decyzję o przejeździe, jeżeli jest to bezpieczne. Na każdym z tych etapów kierowca może popełnić błąd. Jak pokazują badania z Australii, głównymi czynnikami sprzyjającymi wypadkowi na przejeździe kolejowo-drogowym zabezpieczonym jedynie oznakowaniem (bez dodatkowych urządzeń ostrzegawczych) są rozproszenie, niedocenienie ryzyka pojawienia się pociągu na przejeździe, niedoszacowanie prędkości pociągu i tym samym możliwości bezpiecznego opuszczenia przejazdu, a także zjawisko określane jako „patrzył, ale nie widział". Z tego względu w ramach wskazanego w KPO przeglądu systemu prawnego i organizacji ruchu na przejazdach, należy podjąć reformy zmierzające do podniesienia jakości szkolenia kierowców w tym obszarze. Zaleca się wprowadzenie kompleksowego programu poprawy świadomości kierowców w zakresie bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-	

						drogowych, uwzględniającego zmiany w programie szkolenia kierowców, wykorzystanie nowoczesnych technik i narzędzi szkoleniowych (m.in. symulatorów). Przyswojenie właściwych zachowań i ograniczenie ryzyka popełnianych błędów, a także zwiększenie zakresu wiedzy pozyskiwanej przez kursantów w procesie kształcenia wpłynie pozytywnie na poziom bezpieczeństwa. Obowiązkowo zakres wiedzy z obszaru bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych powinien obejmować kierowców zawodowych, w ramach wymaganych kompetencji.	
458.	Urząd Transportu Kolejowego	woj. mazowieckie	Komponent E	212	Kompetencje organów	Lista podmiotów uczestniczących we wdrażaniu inwestycji w ramach punktu E.2.2.1 powinna objąć Urząd Transportu Kolejowego oraz zarządców infrastruktury kolejowej w Polsce, w szczególności PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	**Uwaga przyjęta do wiadomości**
459.	Urząd Transportu Kolejowego	woj. mazowieckie	Komponent E	213	E2.2.2. Cyfryzacja transportu Uzupełnienie o inwestycję związaną z usprawnieniem automatycznego systemu nadzoru nad ruchem drogowym.	Warunkiem wysokiej skuteczności innowacyjnych urządzeń zabezpieczenia przejazdów kolejowo-drogowych kategorii D jest zapewnienie efektywnego systemu egzekwowania obowiązujących przepisów. Z tego względu proponowane jest także uzupełnienie komponentu E.2.2.2 o inwestycję związaną z usprawnieniem automatycznego systemu nadzoru nad ruchem drogowym w taki sposób, aby był on w stanie obsłużyć zwiększoną liczbę zgłoszeń o wykroczeniach pochodzących z przejazdów kolejowo-drogowych.	**Uwaga przyjęta do wiadomości**
460.	Urząd Transportu Kolejowego	woj. mazowieckie	Komponent E	214	Demarkacja celu E2 z innymi źródłami finansowania	Proponowana demarkacja celu E2 z innymi źródłami finansowania w zakresie bezpieczeństwa transportu powinna bazować na zasadzie koordynacji, podobnie jak jest to proponowane dla projektów dotyczących zakupu i instalacji systemu ETCS. Obecna propozycja zakłada, że środki w ramach KPO wspierać będą projekty inwestycyjne w poprawę niebezpiecznych punktów, co może wykluczać finansowanie projektów dotyczących modernizacji przejazdów kolejowo-drogowych (które bez wątpienia mają charakter punktowy) z funduszy Polityki Spójności. Z tego względu proponowane jest zachowanie możliwości finansowania tego rodzaju projektów zarówno z funduszy KPO, jak i Polityki Spójności. Podobnie jak w	**Wyjaśnienie** Zapisy KPO nie ograniczają możliwości realizacjipodobnych inwestycji z polityki spójnosci

						przypadku ETCS potrzeby inwestycyjne w zakresie przejazdów kolejowo-drogowych są olbrzymie, co wynika z dużej liczby istniejących przejazdów bez żadnych urządzeń zabezpieczających, jak również ze znacznej liczby wypadków, do których dochodzi na tych przejazdach.	
461.	SPPL Wielkopolski Klaster Lotniczy	woj. wielkopolskie	Komponent E	198	Jest: Praca przewozowa sektora kolejowego w okresie 2005-2019 wzrosła o 9%, podczas gdy przewozy drogowe wzrosły ponad trzykrotnie – ze 119 740 mln tkm w 2005 r. do 395 311 mln tkm w 2019 r. Propozycja zmian: Praca przewozowa sektora kolejowego w okresie 2005-2019 wzrosła o 9%, podczas gdy przewozy drogowe wzrosły ponad trzykrotnie – ze 119 740 mln tkm w 2005 r. do 395 311 mln tkm w 2019 r. Największą dynamiką wzrostu cechuje się transport lotniczy na poziomie blisko 12% r/r.	Wg danych GUS oraz Urzędu Lotnictwa Cywilnego dynamika wzrostu ruchu lotniczego zarówno cargo jak i przewozów pasażerskich jest w trendzie wzrostowym przez wiele lat. W latach 2004-2019 zanotowano blisko 6 krotny wzrost przewozów pasażerskich w Polsce z 8.8M do 49M pasażerów. Lotnictwo jako środek transportu jest jeszcze znacznie mniej rozwinięte w naszym kraju niż w krajach Europy zachodniej i trend wzrostowy będzie utrzymywał się jeszcze przez wiele lat wraz ze wzrostem zamożności obywateli. Polska posiada ciągle niski współczynnik mobilności 1.2, przy współczynniku dla Niemiec na poziomie 3, co oznacza możliwość wzrostu rynku o co najmniej 100%. Wzrost ten będzie generowany zarówno na lotniskach regionalnych, ale nastąpi także dzięki budowie Centralnego Portu Komunikacyjnego. Polska dzięki CPK ma duże szanse na powstanie hub'u przesiadkowego oraz towarowego na osi Azja-Europa.	**Uwaga nieuwzględniona** Transport lotniczy nie jest kwalifikowalny w ramach KPO i dlatego tez nie jest zasadne odwoływanie się do tego środka transportu.
462.	SPPL Wielkopolski Klaster Lotniczy	woj. wielkopolskie	Komponent E	199	Jest: Sektor transportowy generuje ok. 25% wszystkich emisji w UE. Według danych Eurostat transport drogowy emituje 75% całkowitej emisji w transporcie. Drugi w kolejności jest transport lotniczy, a następnie morski. Propozycja zmian: Sektor transportowy generuje ok. 25% wszystkich emisji w UE. Według danych Europejskiej Agencji Środowiska transport drogowy emituje 73% całko-witej emisji w transporcie. Drugi w kolejności jest transport lotniczy (14%), a następnie morski (13.6%) i kolejowy (0,5%). Niemniej jednak największą dynamikę wzrostu emisji ma transport lotniczy. W tatach 1990 – 2018 wzrost emisji w transporcie lotniczym osiągnął poziom 118.5%, gdzie dla transportu samochodowego wynosił 26,8%, morskiego 35.9%, a transport kolejowy za-notował spadek o 66%.	Zagrożenie emisją z transportu lotniczego jest mniejsze niż w transporcie samochodowym, jednak wykazuje największą dynami-kę wzrostu. Należy również pamiętać o emisji hałasu oraz innych gazów cieplarnianych ponad tylko CO2. Zródło: https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/daviz/greenhouse-gas-emissions-from-transport-1#tab-chart_1 https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/daviz/share-of-transport-ghg-emissions-2#tab-googlechartid_chart_11	**Uwaga nieuwzględniona** Transport lotniczy nie jest kwalifikowalny w ramach KPO i dlatego tez nie jest zasadne odwoływanie się do tego środka transportu.
463.	Urząd Transportu Kolejowego	woj. mazowieckie	Komponent E	220	E2.1. Zwiększenie konkurencyjności sektora kolejowego IV kwartał 2022 r. to zbyt daleki okres na wprowadzenie przepisów pozwalających na realizację zadania zwiększenia konkurencyjności sektora kolejowego w szczególności w zakresie opłat za dostęp do infrastruktury	Powinny być ustalone ramy czasowe, kilka dat na wdrożenie poszczególnych rozwiązań związanych z opłatami za dostęp do infrastruktury.	**Wyjaśnienie** W zakresie wdrażania daty wynikają z informacji Ministerstwa Infrastruktury na temat planów w tym zakresie.

					kolejowej.		
464.	Urząd Miasta Bydgoszczy	woj. kujawsko-pomorskie	Komponent E	212	E2.2.1. Bezpieczeństwo transportu – wątpliwe finansowanie działania: „Działaniem komplementarnym, zapewniającym ciągłość i dynamikę procesów inwestycyjnych będzie utworzenie sieci magazynów konserwatorskich (6 magazynów) do celów przechowywania, zabezpieczenia i dokumentowania zasobów archeologicznych”.	Nie widzimy związku utworzenia 6 magazynów przeznaczonych do przechowywania ruchomych zabytków architektonicznych z celem inwestycji E2.2.1. Bezpieczeństwo transportu.	**Uwaga uwzględniona** Magazyny zostały wykreślone z KPO.
465.	Urząd Gminy Przeworno	woj. dolnośląskie	Komponent E	16	Dodać - w komponencie E - zwiększenia zrównoważonej dostępności transportowej i parkingowej, w szczególności poprzez zapewnienie odpowiedniej jakości usług zbiorowych przewozów publicznych na potrzeby zeroemisyjnego transportu publicznego, w tym szkolnego	E. Zielona, inteligentna mobilność. Wzrost ilości aut elektrycznych, czy hybrydowych powoduje konieczność budowania np. stacji dokujących dla takich aut także w małych ośrodkach, w gminach wiejskich. Im więcej takich rozwiązań tym więcej takich aut będzie jeździło po naszych drogach. Dodatkowo ważnym elementem jest transformacji transportu zbiorowego. Tu ważnym elementem jest pomoc dla przewoźników w postaci dofinansowania lub pożyczek na wymianę taboru. Ważnym elementem jest budowa spójnej, bezpiecznej infrastruktury rowerowej, nie tylko do uprawiania turystyki rowerowej, ale w coraz większym stopniu jako sposobu poruszania się do szkoły, pracy itd. To z kolei wiąże się z budową wiat rowerowych, stojaków rowerowych, miejsc garażowania rowerów przy zakładach pracy. Same ścieżki rowerowe nie wystarczą. Dodatkowo działania z zakresu pomocy i współfinansowania autobusów elektrycznych, gdzie gmina ma ustawowy obowiązek dowozić uczniów ze swojego terenu do szkoły podstawowej, jest bardzo potrzebne. Wybudowanie przy szkołach parkingów dla tego typu autobusów, busów ze stacjami dokującymi spowodowało by znaczne ułatwienia dla elektro mobilności i było by bezcenne dla środowiska. Dużym problemem jest coraz bardziej zauważalny brak miejsc parkingowych w ośrodkach i miejscowościach wiejskich. „Dzikie parkingi”, gdzie ludzie pozostawiają auta przy przystankach autobusowych, aby jechać do pracy, są coraz większym utrudnieniem dla wszystkich i stwarzałaś niebezpieczeństwo w ruchu drogowym. Jest to problem współczesnego transportu i coraz bardziej zauważalny problem w gminach wiejskich, gdzie wcześniej parkingi były kojarzone z	**Wyjaśnienie** Całokształt działań w zakresie reform i inwestycji transportu publicznego nie ogranicza się do KPO. W ramach polityki spójności, zarówno w programach krajowych, jak i regionalnycvh będzie możliwa realizacja wielu inwestycji w tym zakresie.

						miastami. Dedykowanie specjalnej puli środków dla każdej gminy w tym zakresie, to duży krok naprzód w dziedzinie zrównoważonego transportu i mobilności. Kolejnym elementem, jaki powinien być uwzględniony w ramach tego komponentu to stworzenie możliwości zakupu jednego biletu na wiele środków transportu już w gminie macierzystej lub przez Internet. Na przykładzie naszej gminy: mieszkaniec, który chce jechać do Wrocławia np. do lekarza specjalisty, musi dojechać komunikacją gminną do Przeworna, następnie komunikacją prywatna do Strzelina, następnie komunikacją prywatną lub pociągiem do Wrocławia i tam komunikacją miejską lub taksówką do konkretnego miejsca. Jeśli on ma dokonać zakupu biletów u 4-5 przewoźników (różne systemy sprzedaży biletów, płatność kartą albo tylko gotówką itd.), sumując to razem wychodzi, że to dużo czasu i mało opłacalne przedsięwzięcie. Wybiera auto, jedzie do Wrocławia, stoi w korkach i tak robi wiele osób. Urzędnicy Wrocławia wykazują go w statystykach, jako jedno z 250 000 aut, które wjeżdża do Wrocławia codziennie. Nie musi tego robić, może i nie chce, ale jak widać na przykładzie nie za bardzo mu ktoś chce pomóc w tym, aby pojechał środkami komunikacji zbiorowej. Dodatkowym elementem, które wiąże się przytoczoną wyżej sytuacją jest usytuowanie większości np. urzędów o znaczeniu regionalnych, wojewódzkim w centach miast. Żeby załatwić urzędową sprawę we Wrocławiu pn. w WFOŚiGW, RDOŚ, UMWD, DUW, Dolnośląski Wojewódzki Konserwator Zabytków i wiele innych, należy wjechać do ścisłego centrum Wrocławia, stać w korkach, szukać wolnego miejsca parkingowego (którego najczęściej nie ma). Większość tych instytucji jest zlokalizowanych przy wąskich ulicach, gdzie są już inne budynki publiczne jak szkoły, przedszkola itd. Czy zatem nie lepiej było uwzględnić budowę powiedzmy Dolnośląskiego Centrum Obsługi Administracji (taka nasza wymyślona nazwa) np. przy obwodnicy Wrocławia (np. koło stadionu miejskiego), gdzie można było by	

						zlokalizować większość tych instytucji (wiadomo nie wszystkie się uda tam ulokować). Omijając centrum miasta można by było w komfortowy, szybki sposób dojechać do instytucji, załatwić sprawę i wracać. I było by też dużym ułatwieniem dla pracowników, którzy niejednokrotnie co rano „walczą o miejsce parkingowe" w centrum miasta. To są działania z zakresu eliminacji ruchu w mieście, nie potrzebnego wjeżdżania. Działania z zakres eliminowania hałasu, tak uciążliwego w mieście, nie mówiąc już o ograniczaniu emisji spalin w mieście. Wiemy, że nadmierny ruch generowany przez mieszkańców regionu wjeżdżających do Wrocławia jest uciążliwy dla osób tam pracujących, a przed wszystkim mieszkających. Tylko, że my niekiedy nie mamy wyboru i musimy tak jechać, nas też trzeba zrozumieć. Przyczyny problemów są niekiedy tam, gdzie ich nie zauważamy. Może podejście regionalne do pewnych problemów da więcej korzyści. Tak, żeby te opracowania i strategie nie miały jak dotąd regionalności w nazwie, a i tak były opracowywane przed duże ośrodki, metropolie. Niekiedy swego rodzaju „efekt motyla", może okazać się, że zmiany wprowadzone w małych wiejskich gminach regionu, spowodują konkretne korzyści dla dużych ośrodków miejskich i będą początkiem realizacji naszych oczekiwań w zakresie zielonej i inteligentnej mobilności.	
466.	Urząd Miasta Włocławek	woj. kujawsko-pomorskie	Komponent E	212-213	Mało precyzyjny zapis uniemożliwiający jednoznaczną interpretację zapisów w zakresie określania zadań przewidzianych do realizacji. Jednocześnie lista instytucji uczestniczących we wdrażaniu (Główna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad oraz Główny Inspektor Transportu Drogowego,) wskazuje, iż miasta mogą nie być beneficjantami wsparcia w tym obszarze. Niedostateczny poziom wsparcia miast tracących funkcje społeczno – gospodarcze w każdym obszarze.	Zapis: „Projekty inwestycyjne obejmujące krótkie odcinki infrastruktury liniowej (obwodnice), pozwalające na wyprowadzenie ruchu z terenów zurbanizowanych i zmniejszenie negatywnego wpływu kongestii na otoczenie…….". Brak precyzyjnej informacji: - czy zadania polegające na wyprowadzeniu ruchu z terenów o ścisłej zabudowie będą mogły być realizowane przez jst? - czy powstałe obwodnice będą musiały być drogami krajowymi? - czy też jasnej informacji, iż zakres działań wymieniony w tym obszarze dotyczy tylko dróg krajowych znajdujących się w gestii GDDKiA	**Wyjaśnienie** Budowa obwodnic będzie dotyczyć dróg krajowych, zarządzanych przez Generalną Dyrekcję Dróg i Autostrad. Wybór konkretnych lokalizacji będzie dokonywany przez Ministerstwo Infrastruktury po szczegółowej analizie potrzeb związanych z bezpieczeństwem.
467.	Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych	woj. mazowieckie	Komponent E	197-221	Propozycja utworzenia Funduszu Rozwoju Potencjału Mobilności Zeroemisyjnej zasługuje na rozważenie, choć wymaga doprecyzowania. Obecne zapisy nie określają działań jakie miałyby być finansowego z jego środków –	W przedstawionym dokumencie dokonano dobrej diagnozy sytuacji wskazując wiele ważnych problemów, założono odpowiednio dużo środków na zmiany w tym obszarze.	**Wyjaśnienie** Zapisy w tym zakresie zostały zmodyfikowane. Infrastruktura rowerowa

					proponujemy, aby zostały przeznaczone na działania w 3 kluczowych obszarach. Po pierwsze, zbudujmy z pomocą KPO funkcjonalną w skali kraju publicznie dostępną infrastrukturę szybkiego ładowania dla nowych pojazdów. Powinna powstać wzdłuż głównych korytarzy transportowych w formie hubów ładowania tworzących szkieletową sieć szybkiego ładowania pojazdów nie tylko osobowych, ale także dostawczych i ciężarowych oraz autokarów, przy czym odległość pomiędzy kolejnymi hubami nie powinna przekraczać 50km. . Obecnie budowane stacje w praktyce umożliwiają ładowanie wyłącznie pojazdów osobowych. Za kilka lat na drogach będziemy mieli wiele różnej klasy pojazdów elektrycznych, zadbajmy o odpowiednią dla nich infrastrukturę. Po drugie transport publiczny. Popieramy osiągnięcie zeroemisyjności transportu publicznego. Uważamy, że całkowita elektryfikacja autobusów do 2035 roku jest celem realnym. Zwracamy jednak uwagę, że osiągniecie go wyłącznie przez zakup nowych autobusów będzie bardzo kosztowne. Zaplanowane w KPO wsparcie zakupów ok. 1200 autobusów zeroemisyjnych doprowadzi do wymiany jedynie ok. 10% floty, dlatego proponujemy działania wspierające szybszą elektryfikację. Nasze analizy wskazują, że dzięki e-konwersji koszty elektryfikacji autobusów mogą zostać obniżone nawet o połowę. Proponujemy ustanowienie programu badawczo-rozwojowego, w ramach którego środki z KPO zostaną przeznaczone na opracowanie, weryfikacje i pilotowe wdrożenie technologii e-konwersji dla najbardziej popularnych we flotach miejskich autobusów. Nasza analiza w zakresie opcji elektryfikacji: https://fppe.pl/wp-content/uploads/2021/03/Pra%CC%A8dem-w-smog-raport_raport-FPPE.pdf Trzecim kluczowym obszarem naszym zdaniem jest zaplanowanie wsparcia dla działań podnoszących konkurencyjność oraz innowacyjność krajowej gospodarki w tym zakresie i wesprzeć prace nad wprowadzaniem szeroko stosowanych technologii konwersji pojazdów spalinowych na elektryczne w segmencie pojazdów dostawczych. To szansa na ważne zmiany w logistyce miejskiej, gdzie rosnący udział dostaw krótkodystansowych sprawia, że udział pojazdów dostawczych w emisji zanieczyszczeń rośnie. Nie możemy tracić środków na inwestycje nie mające nic wspólnego ze wzmacnianiem konkurencyjności, zwiększaniem odporności gospodarki oraz zieloną mobilnością. Apelujemy o wykreślenie z Programu zadań związanych z budową dróg i obwodnic. Nie kwestionujemy zasadności modernizacji infrastruktury drogowej, jednak naszym zdaniem KPO nie jest instrumentem, który powinien służyć do nadrabiania lat	Brakuje w nim jednak jasnych deklaracji związanych z wyzwaniami, przed którymi stoimy. W tej wersji KPO to zachowawczy dokument nie odnoszący się do celu redukcji emisji gazów cieplarnianych, jak również całkowitej dekarbonizacji sektora transportu do 2050 roku. Apelujemy o myślenie o nim w tym właśnie kontekście. To ważny rozdział na drodze do neutralności klimatycznej do 2050 roku.	może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

					zaniechań w tej kwestii. Doceniamy deklarację walki z wykluczeniem transportowym, chociaż proponowane działania w tym obszarze są dyskusyjne. Przykłady? Dużo miejsca poświęcono w dokumencie kolei, która jako najbardziej ekologiczny środek transportu zbiorowego powinna być wspierana. Jednak inwestycje w tym obszarze powinny skupiać się przede wszystkim na zmniejszeniu wykluczenia transportowego poprzez rozwój przewozów regionalnych oraz zapewnienie alternatywy dla transportu samochodowego poprzez rozwój przewozów metropolitalnych. Proponowane w dokumencie wsparcie zakupu składów dalekobieżnych nie pomoże rozwiązać żadnego z dwóch wymienionych problemów. Wyrażamy zaniepokojenie, że w dokumencie NIE znalazły się dwa kluczowe dla zielonej mobilności aspekty. Po pierwsze, całkowicie pominięto wsparcie zielonej mikromobilności w miastach jako alternatywy dla samochodu osobowego. To obszar niezwykle istotny dla poprawy jakości powietrza i życia w miastach. W planie zakładającym miliardy euro trzeba znaleźć środki na wsparcie ruchu pieszego i transportu rowerowego w ramach zazielenienia miast, zarówno dużych jak i mniejszych. To kwintesencja zielonej, inteligentnej mobilności. Po drugie, w części poświęconej niezbędnym reformom krajowym nie znalazła się zapowiedź kompleksowych zmian w systemie podatkowym, mających na celu obniżenie kosztów użytkowania pojazdów zeroemisyjnych w porównaniu do spalinowych, zwłaszcza w odniesieniu do pojazdów flotowych. Elementem KPO powinna być reforma w tym zakresie. Nasza Fundacja już w 2020 roku przygotowała i przekazała administracji kompleksową propozycję rozwiązań w tym obszarze: https://fppe.pl/wp-content/uploads/2020/05/EKOLOGICZNA-REFORMA-PODATKOWA-spreads.pdf Apelujemy o najważniejsze – myślenie o długofalowych konsekwencjach naszych decyzji. Mamy jedną planetę trawioną katastrofą klimatyczną i nie mamy wiele czasu na działania. Trzeba odważnych i mądrych zmian w KPO, który powinien być ważnym rozdziałem w osiągnięciu neutralności klimatycznej w Polsce. Wykorzystajmy tę szansę w maksymalnym stopniu.		
468.	Klub Jagielloński	woj. małopolskie	Komponent E	197-221	Zgłaszam uwagę ogólną 1. Czy dobrze postawione wyzwanie i cel główny na który ma odpowiadać? Na poziomie samych tytułów zarówno wyzwanie, jak i cel główny („rozwój zrównoważonego, bezpiecznego i odpornego systemu transportowego, zapewniającego odpowiednią obsługę potrzeb gospodarki	Zgłaszam uwagę ogólną	**Uwaga ogólna** Tekst KPO uległ znacznym zmianom.

					i społeczeństwa") są sformułowane bardzo trafnie. Również początkowe fragmenty diagnozy wyzwania wskazują, że dostrzega się kluczowe problemy odnoszące się bezpośrednio do sektora transportu (zależność od paliw kopalnych, luka w zakresie infrastruktury transportowej, wysoka emisyjność, kongestia) oraz do kwestii powiązanych z nim (zróżnicowanie terytorialne dostępu do podstawowych usług publicznych, zanieczyszczenie powietrza w miastach). Jednym z celniejszych i ważniejszych jest stwierdzenie o skali wyzwania, jakim jest ponad trzykrotny wzrost przewozów towarów w transporcie drogowym w latach 2005-2019 przy jednoczesnym wzroście takich przewozów koleją w tym samym okresie o zaledwie 9%. Diagnozę w części dotyczącej poprawnej identyfikacji głównych wyzwań i problemów należy zatem ocenić pozytywnie. Niestety, wyjaśnienie przyczyn zaistniałego stanu nie opiera się na faktach, a na domniemaniach. Są one bardzo płytkie i służą często ekspresowemu przejściu do działań, bez identyfikacji możliwych rozwiązań w ramach wytycznych ogólnych KPO. Przykładem może być ten fragment: „Niewystarczająca atrakcyjność publicznych środków transportu wynika m.in. ze słabej dostępności transportowej wielu obszarów w Polsce oraz niejednoznacznych korzyści dla obywatela wynikających z wyboru zbiorowego środka transportu. Wykorzystywany niejednokrotnie stary tabor także nie sprzyja zmianom nawyków społeczeństwa. Zwiększenie udziału pojazdów wykorzystujących nowoczesne rozwiązania techniczne, jest niezbędne dla zachęcenia społeczeństwa do zmiany nawyków transportowych i zwiększenia udziału transportu zbiorowego, co jest istotne zwłaszcza w miejskich obszarach funkcjonalnych (ze względu na kwestie kongestii i emisji zanieczyszczeń)". Analiza wyzwania zaczyna się od stosunkowo poprawnej identyfikacji problemu, aby za pomocą dwóch kolejnych, niepopartych danymi tez wytworzyć rozwiązanie problemu, który nie jest spójny z tym przedstawionym na wstępie. Tego rodzaju wywód skutkuje falsyfikowaniem faktów na potrzeby uzasadnienia danego działania, co jest sprzeczne z logiką dokumentów strategicznych. Mówiąc wprost – wygląda to tak, jakby do z góry ustalonego działania (zakupy autobusów elektrycznych) wymyślono problem, który w rzeczywistości nie istnieje. Skoro bowiem zdaniem autorów KPO „wzrost udziału transportu zbiorowego w przewozach pozwoli na […] ograniczenie wpływu transportu na środowisko z uwagi na wielkość emisji zanieczyszczeń powietrza spowodowaną niskim udziałem pojazdów transportu zbiorowego zasilanych paliwami alternatywnymi", to		

					oznacza dokładnie tyle, że twierdzą oni, jakoby obecne wysokie emisje z transportu były generowane przez… transport publiczny, a nie przez motoryzację indywidualną i pojazdy ciężarowe. Słowem wyjaśnienia: między 2005 a 2018 rokiem (bo z tego właśnie roku są najnowsze szczegółowe dane o emisji m.in. CO2) emisyjność samochodów osobowych łącznie wzrosła o 74%, lekkich samochodów dostawczych o 49%, a ciężkich oraz autobusów o 118%. W tym czasie przewozy towarów ciężarówkami wzrosły o 164%, a praca taboru w komunikacji miejskiej o 2%. 2. Czy dobrze postawione są cele szczegółowe? Nierówny poziom diagnozy widać jeszcze bardziej w celach szczegółowych KPO i jegoposzczególnych komponentach. O ile same cele są postawione dość trafnie, to już przejście z identyfikacji problemów do działań jest obarczone tymi samymi błędami jak przy wyzwaniu i celu głównym. E1. Zwiększenie udziału zeroemisyjnego transportu oraz przeciwdziałanie i zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko Bardzo słusznie wskazuje się przykładowo na „zmniejszenie narażenia na zanieczyszczenie powietrza przez cząstki stałe (PM 2,5) oraz zahamowanie trendu spadkowego udziału autobusów i pociągów w transporcie pasażerskim ogółem". Co więcej, zauważa się, że „istotnym wyzwaniem wciąż pozostaje zapewnienie transportu publicznego na obszarach wykluczonych transportowo – szacuje się, że ok. 60% JST nie przeznacza środków na finansowanie transportu publicznego na swoim obszarze". Zdawać by się mogło, że w takiej sytuacji reformy należałoby skupić na zapewnieniu stabilnego narzędzia finansowania transportu publicznego. W KPO jednak nie ma mowy o wprowadzeniu takiego rozwiązania, natomiast zapisano, że od 2025 roku każdy przetarg na autobusy w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców ma dotyczyć wyłącznie autobusów elektrycznych. Od tego samego roku również zamówienia na przewozy w publicznym transporcie zbiorowym mają być realizowane wyłącznie autobusami elektrycznymi. W ramach przewidywanych inwestycji planuje się zakup 1200 autobusów elektrycznych. Problem jednak w tym, że mają one zastąpić istniejącą flotę, a nie stanowić dodatkowy zasób, pozwalający na uruchomienie nowych połączeń na obszarach wykluczonych transportowo. Ponadto zaprezentowane „dane", mające uzasadniać interwencje, są nieprawdziwe i niepowiązane z działaniami. W KPO wpisano, że „wprowadzenie 100 tys. pojazdów zasilanych czystą energią na drogi skutkuje redukcją roczną emisji CO2 w wysokości ponad 142 tys. ton". Wartości te nie zostały poparte żadnym źródłem.		

					Wymiana typowego, 12-metrowego autobusu zasilanego olejem napędowym na autobus elektryczny, przy aktualnych uwarunkowaniach, pozwala zredukować ślad węglowy ceteris paribus o ok. 9 ton CO2 rocznie . Zakupy autobusów przewidziane w KPO mogą więc zredukować roczną emisję CO2o ok. 11 tys. ton. Autorzy KPO twierdzą, że zaowocuje to znaczną redukcją emisji CO2, co jest – delikatnie mówiąc – nieporozumieniem, zważywszy, że roczna emisja CO2 z transportu to 65 mln ton. Trudno nie pozbyć się wrażenia, że mamy do czynienia również z myśleniem życzeniowym, gdyż autorzy twierdzą, że „rozbudowie zero- i niskoemisyjnego taboru autobusowego towarzyszyć będą inwestycje związane z rozbudową infrastruktury ładowania (elektrycznej i wodorowej), powstałej nie tylko dla floty transportu publicznego. Infrastruktura ładowania będzie tworzona wzdłuż dróg sieci TEN-T. Powstała synergia umożliwi obniżenie kosztów również dla pojazdów użytkowych i samochodów prywatnych. Zwiększy to zachęty do dalszej odnowy floty pojazdów prywatnych i użytkowych". Teza ta również nie została poparta danymi. E2. Zwiększenie dostępności transportowej, bezpieczeństwa i cyfrowych rozwiązań Również i w tym przypadku hasłowa identyfikacja wyzwania jest prawidłowa, lecz w istocieproponowane rozwiązania są wtórne i niepowiązane z celem (wyjątkiem jest reforma dotycząca kompensowania utraconych przychodów zarządcy infrastruktury kolejowej). Jako kluczowy element dla rozwoju transportu intermodalnego wskazuje się… powołanie specjalnej komórki do tego celu w Ministerstwie Infrastruktury. Jako element poprawy funkcjonowania transportu kolejowego w ogóle – konieczność dalszego modernizowania linii kolejowych. Których? W jaki sposób wybieranych? Do jakiego standardu? Tego nie wskazano. Pomija się przy tym fakt, że niemal wszystkiemodernizacje linii kolejowych w Polsce były dotąd prowadzone wyjątkowo nieudolnie, nieterminowo i nie realizując założonych celów, a wybudowane trasy stanowią jedynie maleńki ułamek tego, co w tym czasie rozebrano. Mamy tu też inwestycje, które są celem samym w sobie, jak zakup piętrowych składów dla PKP Intercity. Również wspomniane wcześniej wsparcie dla transportu intermodalnego ma dotyczyć prymitywnego wsparcia w postaci budowy bocznic, terminali i zakupu urządzeń do przeładunku. Nigdzie nawet nie wskazano, że celem mogłoby być rozszerzenie działalności poprzez np. przygotowanie nowych typów wagonów, pozwalających na łatwy i tani transport całych naczep czy wręcz zestawów drogowych (tzw. „TIR-y na tory"). Podobnie ma się rzecz w kwestii		

					cyfryzacji transportu. Celem jest cyfryzacja sama w sobie, a nie redukcja kosztów, poprawa dostępności czy bezpieczeństwa. Stąd też kuriozalnym pomysłem jest „objęcie 103 kolejowych posterunków ruchu zdalnym sterowaniem z 40 centrów sterowania ruchem kolejowym (stacji zdalnie sterujących)", jako że stanowi najdroższy możliwy sposób prowadzenia ruchu kolejowego.Zamiast tego pożądanym rozwiązaniem byłoby choćby opracowanie uproszczonych systemów sterowania ruchem na potrzeby linii małoobciążonych, co pozwoliłoby na znaczącą redukcję kosztów ich eksploatacji, a tym samym utrzymanie ich przy życiu. Z kolei system sprzedaży biletów kolejowych to koncepcja, której obecny rząd nie jest w stanie wdrożyć już od 5 lat (zapisano ją bowiem już w Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju!), przy pełnej dostępności środków unijnych, choćby z Programu Operacyjnego Innowacyjna Gospodarka. Wśród przewidywanych działań na rzecz bezpieczeństwa na drogach wymienia się reformy, które już są wdrażane, a których bezpośrednie koszty są zerowe. Dobrze należy ocenić przewidywane działania, jak likwidacja miejsc niebezpiecznych na krajowej sieci dróg czy zakup 300 fotoradarów, natomiast skala tych działań, jak i sposób realizacji – przez który należy rozumieć brak wsparcia dla samorządów czy brak wdrożenia automatycznego systemu egzekucji kar za wykroczenia zarejestrowane przez fotoradary – są stanowczo niewystarczające. Podsumowanie KPO w zakresie transportu i mobilności zawiera w sobie typowe wady dokumentów strategicznych opracowywanych w ostatnich latach. Mimo trafnej diagnozy problemów, nie dokonano rzetelnej analizy przyczyn stanu obecnego, a co za tym idzie, nie przygotowano poprawnie logiki interwencji na rzecz osiągnięcia celów, których tak naprawdę również nie zdefiniowano w mierzalny sposób. Zaplanowane działania cechuje niska innowacyjność, a związek z zakreślonymi celami i wyzwaniami jest w wielu przypadkach znikomy. Z tego powodu trudno mówić o tym, aby przygotowany zestaw inwestycji pozwolił na wypełnienie założeń związanych ze wzmocnieniem odporności gospodarki na kryzysy, łagodzeniem skutków kryzysu czy wspieraniu zielonej transformacji. Przypomina to raczej sytuację, w której jawiące się jako możliwe do zrealizowania „tu i teraz" inwestycje zostały dopasowane do celów i wyzwań, które stawia krajowy sektor transportu i mobilności. Jednak nawet przyjmując taką optykę działania, widać zupełny brak reakcji na ukazujące się problemy. Otóż w sytuacji, kiedy od trzech lat wyłączane są z eksploatacji kolejne podmiejskie linie tramwajowe w aglomeracji łódzkiej (borykającej się z		

					poważnymi problemami społecznymi), brak wsparcia dla tamtejszego transportu szynowego jest błędem. Podobnie jak brak reakcji na wycofywanie się samorządów ze sztandarowego rządowego projektu „Kolej+" (dot. odbudowy lokalnych linii kolejowych) z powodu braku możliwości zapewnienia finansowania wkładu własnego. Ponadto mimo wyraźnego wzrostu osób regularnie korzystających z transportu rowerowego w okresie pandemii, nie przewidziano żadnego instrumentu wsparcia na rzecz rozbudowy infrastruktury rowerowej czy rozwoju systemów rowerów publicznych. Nieliczne dobrze przygotowane i potrzebne do realizacji poprawnie określonych celów działania są zaplanowane w zbyt małej skali lub pomijają udział samorządów jako beneficjentów. Dotyczy to w szczególności działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym, cyfryzacji czy wsparcia dla zeroemisyjnego transportu (innego niż autobusowy). 3. Czy KPO wymaga dodatkowych działań? Budowa systemów cyfrowej informacji pasażerskiej w transporcie autobusowym KPO nie odnosi się w ogóle do problemu braku informacji pasażerskiej. Samorządy wydające zezwolenia na przewozy regularne nie publikują rozkładów jazdy, a jeżeli to robią, to najczęściej odbywa się to w formie zeskanowanych tabel - załączników do zezwoleń. Ich czytelność i użyteczność dla pasażera jest stosunkowo niska, z uwagi na to, że są to dokumenty tworzone na potrzeby postępowania administracyjnego. Ponadto z uwagi na niejasne regulacje w zakresie publikowania rozkładów jazdy na przystankach, często zdarza się, że są one nieaktualne, nieczytelne lub nie ma ich wcale. Brak wygodnego dostępu do informacji pasażerskiej wpływa negatywnie na dostępność pozamiejskiego transportu autobusowego i tym samym obniża jego rentowność (potencjalni pasażerowie nie są w stanie dowiedzieć się o dostępnych w ich miejscowości połączeniach, a zatem nie korzystają z nich). Istniejące komercyjne wyszukiwarki nie zawierają informacji o wszystkich realizowanych połączeniach, co wynika z faktu, że ich widoczność zależy od aktywności przedsiębiorców wykonujących te przewozy regularne (oraz samorządów organizujących publiczny transport zbiorowy). Również w przypadku przewozów organizowanych przez mniejsze samorządy istnieje problem dostępności informacji o rozkładach jazdy, co wynika z niskiego poziomu know-how, szczególnie w gminach wiejskich i mniejszych miastach. Należy przy tym zwrócić uwagę, że rozkłady przygotowywane przez przedsiębiorców prowadzących przewozy regularne są przygotowywane i przechowywane w formie cyfrowej, jednak na potrzeby		

					postepowań o przyznanie zezwolenia są one drukowane i podpisywane ręcznie. W efekcie dochodzi do sytuacji, w których podmiot posiadający wszystkie rozkłady jazdy dysponuje wyłącznie ich papierową formą, mimo że pierwotna zawsze jest cyfrowa. Reforma ma polegać na zobowiązaniu przedsiębiorców prowadzących przewozy regularne do przekazania rozkładów jazdy, stanowiących załącznik do zezwolenia na realizację tych przewozów, w formie elektronicznej i utworzeniu przez samorządy udzielające zezwoleń elektronicznych repozytoriów zawierających całość aktualnych rozkładów jazdy w ramach ww. zezwoleń. Repozytoria te będą stanowić publiczne dane udostępniane bez ograniczeń poprzez interfejs programowania aplikacji(API) lub jako kompletne bazy danych. Pozwoli to na zapewnienie stałego, nieograniczonego dostępu do aktualnych rozkładów jazdy. Otwarty format danych pozwoli na wykorzystywanie ich w komercyjnych oraz otwartych wyszukiwarkach połączeń lub innego rodzaju aplikacjach i systemach informacyjnych (np. systemach informacji pasażerskiej na dworcach). Fundusze w ramach KPO mają zostać przeznaczone na stworzenie infrastruktury informatycznej po stronie samorządów, przygotowanie otwartego oprogramowania obsługującego bazy danych z rozkładami jazdy oraz interfejsy dla interesariuszy (przewoźników prowadzących przewozy regularne, operatorów publicznego transportu zbiorowego, operatorów systemów SDIP, operatorów dworców, itp.), a takżena szkolenia pracowników odpowiedzialnych za utrzymanie systemów. Z uwagi na to, że przyjęte standardy w zakresie wymiany danych o rozkładach jazdy są już przygotowane i stanowią otwarte formaty danych, realizacja projektu będzie bazować na funkcjonujących już i sprawdzonych rozwiązaniach.		
469.	Miasto i Gmina Międzybórz	woj. dolnośląskie	Komponent E	212-213	Wnioskujemy o ujęcie w KPO budowę chodników na terenie Gminy w ciągu DK 25 i dróg powiatowych w miejscowościach: Ose, Oska Piła, Przysiółek Granów - DK 25. Królewska wola ,Bukowina Sycowska, Dziesławice - droga powiatowa 1490D. Niwki Kraszowskie, Niwki Książęce . Bąków, Kamień, Klonów - 1488D . Kraszów . 1490D, Ligota Rybińska - . Budowa drogi Kraszów, Hałdrychowice. Działanie E2.2.1	Gmina Międzybórz uzasadnia swój wniosek brakiem połączenia komunikacyjnego (komunikacja zbiorowa) pomiędzy w/w miejscowościami, co wpłynie bezwzględnie na bezpieczeństwo tutejszej społeczności, spędzanie wolnego czasu z dziećmi. Położenie chodników w ciągu ulic pozwoli również na poprawę wizerunku oraz jakości życia mieszkańców. Należy zaznaczyć, że poprzez budowę chodników nie tylko poprawi się bezpieczeństwo pieszych ale również zostanie zachowana płynność transportu drogowego oraz ograniczenie wypadków drogowych.	**Wyjaśnienie** Wybór konkretnych lokalizacji inwestycji będzie zależał od analiz i decyzji Ministra Infrastruktury w zakresie potrzeb związanych z bezpieczeństwem.
470.	Osoba prywatna	woj. łódzkie	Komponent E	206	Dodanie wiązki inwestycji E1.1.3 „Dodanie tzw. wiązki inwestycji E1.1.3 „Wsparcie rozwoju infrastruktury rowerowej” Wyzwania (Challenges): Wyzwaniem w tym	jednostki samorządu terytorialnego jako odbiorcy wsparcia	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako

					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 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 miasto wschodnio niemieckich). Skokowy wzrost zainteresowania transportem rowerowym w sytuacji pandemii udowodnił odporność tego środka transportu na kolejne fale pandemii. Wyzwaniem w tym zakresie jest zwiększenie udziału rowerów w transporcie. Warto również zwrócić uwagę na gwałtowny wzrost rynku handlu internetowego oraz konsolidację silnego rynku logistycznego, która wytwarza rosnącą presję na ruch w miastach – w metropoliach udział ruchu dostawczego w ruchu kołowym stale wzrasta. Zgodnie z zaleceniami europejskimi należy poszukiwać alternatywnych sposobów na zaspokajanie potrzeb logistycznych w miastach, w tym poprzez promocję i ułatwienie korzystania z lekkich pojazdów elektrycznych oraz wspomaganych elektrycznie rowerów towarowych, tak przez małe jak i duże firmy lub instytucje w logistyce tzw. ostatniej mili. Cel (Objective): Zwiększenie udziału rowerów w transporcie. Cel zostanie osiągnięty poprzez zwiększenie długości i spójności sieci dróg rowerowych w taki sposób, aby podróż rowerem była uznawana za bezpieczną, wygodną i efektywną. Przewiduje się, że w perspektywie do 2026 r. wzrośnie 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 CO_2. Charakterystyka (Nature, type, size of investment): Realizowane będą inwestycje związane z rozbudową infrastruktury rowerowej, tj. samodzielne drogi rowerowe, drogi rowerowe towarzyszące inwestycjom drogowym, parkingi		jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

					rowerowe. 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 boksów 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 zakupu rowerów towarowych dla odbiorców indywidualnych i przedsiębiorców celem realizacji dostaw na tzw. ostatniej mili transportem zeroemisyjnym. Populacja docelowa (Target population): administracja publiczna jako ośrodek tworzący i wdrażający projekt		
471.	Osoba prywatna	woj. łódzkie	Komponent E	197	Dodanie komponentu E1.1.3 „Wsparcie rozwoju infrastruktury rowerowej”	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. 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	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						konstatując, że w takich okolicznościach duży nacisk inwestycyjny położony będzie na rozbudowę twardej infrastruktury transportowej, ze szczególnym uwzględnieniem dróg. Zwraca się uwagę, że jest to rozwiązanie kosztowne zarówno w kontekście kosztów samej inwestycji, jak i skutków w postaci wzrostu wydatków związanych z utrzymaniem i funkcjonowaniem określonej oferty transportowej. Zgodnie z danymi GDDKiA koszt budowy 1 km autostrady wynosi obecnie od 36,4 do 50,6 mln zł, w przypadku dróg ekspresowych średni koszt to ok. 41 mln zł za kilometr, zaś w przypadku dróg niższej klasy wartość ta waha się od ok. 9 do 24,2 mln zł. Dane podawane przez spółkę CPK wskazują, że 1 km linii konwencjonalnej na 10 mln zł, a linii dużych prędkości na 50 mln zł. Z kolei koszt budowy 1 km linii metra wynosi 470 mln zł, a koszt budowy 1 km linii tramwajowej waha się od 10 do 25 mln zł. (dane Urzędu m. st. Warszawy). Jednocześnie budowa drogi rowerowej zaś to koszt około 2 mln za 1 km. (dane samorządów na podstawie cenników Budżetów Obywatelskich) Na podstawie powyższego zestawienia widać więc, że przeznaczenie nawet niewielkich środków w porównaniu do pozostałych rodzajów infrastruktury transportowej, daje ogromne przełożenie na przyrost ilości dróg rowerowych. Zaznaczyć przy tym należy, że nie należy rozpatrywać procesu inwestycyjnego jedynie z punktu widzenia kosztów, ale także rezultatów i kosztów utrzymania. Z tego punktu widzenia wskazać należy, że utrzymanie infrastruktury rowerowej jest nieporównywalnie tańsze. Drogi rowerowe co do zasady przenoszą mniejsze obciążenia, w efekcie są trwalsze niż drogi dla samochodów, zaś jedyne koszty to zimowe utrzymanie przejezdności. Warto również pamiętać, że każda budowa infrastruktury, a zatem i przetworzenie krajobrazu, niesie za sobą długotrwałe skutki środowiskowe i społeczne takie jak wzrost emisji pyłów i spalin, hałas, tworzenie efektów barier dla ludzi i zwierząt, a także wypadki drogowe. Porównując powyższe efekty należy wskazać, że rower jako środek	

						transportu jest wolny od większości negatywnych efektów funkcjonowania infrastruktury transportowej. Jednocześnie rozbudowa infrastruktury dedykowanej indywidualnemu ruchowi samochodowemu pogłębia przepaść pomiędzy efektywnością wyboru samochodów i innych środków transportu, co w warunkach racjonalnych wyborów indywidualnych jednostek prowadzi do wzrostu liczby samochodów i w efekcie do stymulowania szeregu negatywnych zjawisk towarzyszących transportowi samochodowemu takich jak wypadki drogowe, korki, emisja substancji szkodliwych (tzw. smog fotochemiczny), co jest niekorzystne dla wspólnego interesu społeczności. Jednocześnie – w wymiarze indywidualnym – nadmierne użytkowanie samochodu w długofalowej perspektywie powoduje pogorszenie stanu zdrowia ze względu na mniejszą ilość ruchu (tzw. nie rekreacyjnej mobilności aktywnej), co wprost przekłada się na wzrost zapadalności na takie schorzenia jak choroby serca, otyłość, choroby narządów ruchu. Emisja smogu fotochemicznego zaś ma bezpośredni wpływ na choroby układu oddechowego, nerwowego oraz choroby oczu. Koszty te – wraz z rosnącymi kosztami leczenia i rehabilitacji ofiar wypadków drogowych – na trwałe obciążać będą krajowy system ochrony zdrowia, co będzie uwydatniać się w przyszłych pokoleniach wraz ze starzeniem się społeczeństwa i pogarszaniem stanu środowiska. Stworzenie warunków do rozwoju infrastruktury rowerowej będzie przeciwdziałać powyżej wskazanym negatywnym zjawiskom, ponieważ w mniejszym stopniu obciążać będzie budżety jednostek finansów publicznych kosztami utrzymania, będzie generować mniejsze koszty środowiskowe i społeczne, jak również – dzięki tworzeniu warunków do aktywnej mobilności nie rekreacyjnej – korzystnie oddziaływać na ograniczanie negatywnych zjawisk w obszarze zdrowia publicznego.	
472.	Osoba prywatna	woj. łódzkie	Komponent E	197-200	Dodanie części „Wyzwania” Polskie miasta nie posiadają spójnych systemów tras rowerowych, co nie pozwala na pełny rozwój potencjału w zakresie transportu rowerowego. Miasta liderujące pod względem udziału	Brak odpowiedniej diagnozy w dokumencie	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów

					ruchu rowerowego w podróżach mają go na poziomie ok. 7%, w czasie, gdy potencjał (pod w warunkiem powstania w miastach funkcjonalnego systemu tras) można szacować na poziom ok. 15-20% (na podstawie zbliżonych uwarunkowaniami miasto wschodnio niemieckich). Jednocześnie, jak wskazuje Strategia Rozwoju Transportu do 2030 zdecydowana większość została zbudowana w miastach, wynosiła w 2017 r. ponad 12 tys. km (wzrost o blisko 75% w latach 2012-2017). Przekłada się to na gęstość ścieżek rowerowych wynoszącą 388,2 km na 10 tys. km2 w skali całego kraju. Systemy rowerów publicznych funkcjonowały w ok. 33 polskich miastach i gminach. Strategia wskazuje m.in. na problemy w dostępności ścieżek rowerowych, co przekładało się dotychczas na bardzo niewielki udział ruchu rowerowego, który wynosił ok. 1-6% podróży ogółem. Rośnie również liczba przewozów rowerów koleją jako łączonego środka transportu "Przesiadaj się i jedź". W 2017 r. bilet na przewóz roweru pociągiem PKP Intercity kupiło ok. 113 tys. osób. W pierwszym półroczu 2018 r., w stosunku do analogicznego okresu 2017 r., w pociągach PKP Intercity o 18% zwiększyła się liczba przewiezionych rowerów. Problem będący przyczyną niewykorzystania potencjału np. komunikacji rowerowej polega na podziale przestrzeni pomiędzy różne środki transportu, co powoduje stymulowanie indywidualnej komunikacji samochodowej, zaś zaniżanie ruchu rowerowego. Dzieje się tak, ponieważ mieszkańcy nie uznają dróg rowerowych za efektywne, bezpieczne i wygodne. W konsekwencji obciążenie środowiskowe poprzez wybór samochodu, jest sprzężona z racjonalną potrzebą zapewnienia bezpieczeństwa i komfortu przemieszczania, w szczególności w miastach, gdzie problem emisji z transportu i kwestie zachowania dystansu społecznego są decydujące dla zatrzymywania rozwoju także przyszłych pandemii		kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
473.	Osoba prywatna	woj. łódzkie	Komponent E	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	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						systemu transportowego, to nie można uznać ich za element "bezpieczny" i "odporny". Co więcej, właśnie transport publiczny - niezależnie od trakcji, czy źródła napędu w przypadku pandemii i związanego z nią obowiązku zachowania dystansu społecznego - podlega największym obostrzeniom. W sytuacji konieczności jednoczesnej poprawy warunków aerosanitarnych oraz wymogu zachowywania dystansu społecznego to właśnie transport rowerowy staje się kluczowym elementem pozwalającym zachować odporność, przy jednoczesnym utrzymaniu poziomu mobilności mieszkańców. Zwraca się jednak ponownie uwagę na fakt, że w większości polskich miast jego wykorzystanie jest tłamszone ze względu na brak infrastruktury, która umożliwia realizację podróży w sposób bezpieczny, wygodny i efektywny. Zgodnie z badaniami CBOS aż 64% Polaków nie czuje się bezpiecznie jadąc rowerem. To istotne ograniczenie w rozwoju transportu rowerowego. Podkreślić należy także fakt, ze wymiana taboru autobusowego komunikacji miejskiej w niewielkim stopniu przyczyni się do redukcji emisji substancji szkodliwych. Autobusy nie 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)	
474.	Osoba prywatna	woj. łódzkie	Komponent E	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 publicznego	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. 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	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						klasy wartość ta waha się od ok. 9 do 24,2 mln zł. Dane podawane przez spółkę CPK wskazują, że 1 km linii konwencjonalnej na 10 mln zł, a linii dużych prędkości na 50 mln zł. Z kolei koszt budowy 1 km linii metra wynosi 470 mln zł, a koszt budowy 1 km linii tramwajowej waha się od 10 do 25 mln zł. (dane Urzędu m. st. Warszawy). Jednocześnie budowa drogi rowerowej zaś to koszt około 2 mln za 1 km. (dane samorządów na podstawie cenników Budżetów Obywatelskich) Na podstawie powyższego zestawienia widać więc, że przeznaczenie nawet niewielkich środków w porównaniu do pozostałych rodzajów infrastruktury transportowej, daje ogromne przełożenie na przyrost ilości dróg rowerowych. Zaznaczyć przy tym należy, że nie należy rozpatrywać procesu inwestycyjnego jedynie z punktu widzenia kosztów, ale także rezultatów i kosztów utrzymania. Z tego punktu widzenia wskazać należy, że utrzymanie infrastruktury rowerowej jest nieporównywalnie tańsze. Drogi rowerowe co do zasady przenoszą mniejsze obciążenia, w efekcie są trwalsze niż drogi dla samochodów, zaś jedyne koszty to zimowe utrzymanie przejezdności. Warto również pamiętać, że każda budowa infrastruktury, a zatem i przetworzenie krajobrazu, niesie za sobą długotrwałe skutki środowiskowe i społeczne takie jak wzrost emisji pyłów i spalin, hałas, tworzenie efektów barier dla ludzi i zwierząt, a także wypadki drogowe. Porównując powyższe efekty należy wskazać, że rower jako środek transportu jest wolny od większości negatywnych efektów funkcjonowania infrastruktury transportowej. Jednocześnie rozbudowa infrastruktury dedykowanej indywidualnemu ruchowi samochodowemu pogłębia przepaść pomiędzy efektywnością wyboru samochodów i innych środków transportu, co w warunkach racjonalnych wyborów indywidualnych jednostek prowadzi do wzrostu liczby samochodów i w efekcie do stymulowania szeregu negatywnych zjawisk towarzyszących transportowi samochodowemu takich jak wypadki drogowe, korki, emisja substancji szkodliwych (tzw. smog fotochemiczny), co jest	

						niekorzystne dla wspólnego interesu społeczności. W wymiarze indywidualnym – nadmierne użytkowanie samochodu w długofalowej perspektywie powoduje pogorszenie stanu zdrowia ze względu na mniejszą ilość ruchu (tzw. nie rekreacyjnej mobilności aktywnej), co wprost przekłada się na wzrost zapadalności na takie schorzenia jak choroby serca, otyłość, choroby narządów ruchu. Emisja smogu fotochemicznego zaś ma bezpośredni wpływ na choroby układu oddechowego, nerwowego oraz choroby oczu. Koszty te – wraz z rosnącymi kosztami leczenia i rehabilitacji ofiar wypadków drogowych – na trwałe obciążać będą krajowy system ochrony zdrowia, co będzie uwydatniać się w przyszłych pokoleniach wraz ze starzeniem się społeczeństwa i pogarszaniem stanu środowiska. Warto również zwrócić uwagę na gwałtowny wzrost rynku handlu internetowego oraz konsolidację silnego rynku logistycznego, która wytwarza rosnącą presję na ruch w miastach – w metropoliach udział ruchu dostawczego w ruchu kołowym stale wzrasta. Zgodnie z zaleceniami europejskimi należy poszukiwać alternatywnych sposobów na zaspokajanie potrzeb logistycznych w miastach, w tym poprzez promocję i ułatwienie korzystania z lekkich pojazdów elektrycznych oraz wspomaganych elektrycznie rowerów towarowych, tak przez małe jak i duże firmy lub instytucje w logistyce tzw. ostatniej mili. 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.	
475.	Osoba prywatna	woj. łódzkie	Komponent E	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 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. 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	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						mln za 1 km. (dane samorządów na podstawie cenników Budżetów Obywatelskich) Na podstawie powyższego zestawienia widać więc, że przeznaczenie nawet niewielkich środków w porównaniu do pozostałych rodzajów infrastruktury transportowej, daje ogromne przełożenie na przyrost ilości dróg rowerowych. Zaznaczyć przy tym należy, że nie należy rozpatrywać procesu inwestycyjnego jedynie z punktu widzenia kosztów, ale także rezultatów i kosztów utrzymania. Z tego punktu widzenia wskazać należy, że utrzymanie infrastruktury rowerowej jest nieporównywalnie tańsze. Drogi rowerowe co do zasady przenoszą mniejsze obciążenia, w efekcie są trwalsze niż drogi dla samochodów, zaś jedyne koszty to zimowe utrzymanie przejezdności. Warto również pamiętać, że każda budowa infrastruktury, a zatem i przetworzenie krajobrazu, niesie za sobą długotrwałe skutki środowiskowe i społeczne takie jak wzrost emisji pyłów i spalin, hałas, tworzenie efektów barier dla ludzi i zwierząt, a także wypadki drogowe. Porównując powyższe efekty należy wskazać, że rower jako środek transportu jest wolny od większości negatywnych efektów funkcjonowania infrastruktury transportowej. Warto również zwrócić uwagę na gwałtowny wzrost rynku handlu internetowego oraz konsolidację silnego rynku logistycznego, która wytwarza rosnącą presję na ruch w miastach – w metropoliach udział ruchu dostawczego w ruchu kołowym stale wzrasta. Zgodnie z zaleceniami europejskimi należy poszukiwać alternatywnych sposobów na zaspokajanie potrzeb logistycznych w miastach, w tym poprzez promocję i ułatwienie korzystania z lekkich pojazdów elektrycznych oraz wspomaganych elektrycznie rowerów towarowych, tak przez małe jak i duże firmy lub instytucje w logistyce tzw. ostatniej mili. 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.	
476.	Osoba prywatna	woj. łódzkie	Komponent E	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	W kontekście wyzwań, jakie przyniosła pandemia COVID-19 konieczne jest nie tylko zapewnienie niskoemisyjnego, ale także bezpiecznego z punktu widzenia zachowania	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów

					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 miasto wschodnio niemieckich). Skokowy wzrost zainteresowania transportem rowerowym w sytuacji pandemii udowodnił odporność tego środka transportu na kolejne fale pandemii. Wyzwaniem w tym zakresie jest zwiększenie udziału rowerów w transporcie, w tym w systemie dostaw tzw. ostatniej mili.	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.	kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
477.	Osoba prywatna	woj. łódzkie	Komponent E	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 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.	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
478.	Osoba prywatna	woj. łódzkie	Komponent E	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 to będzie	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	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu

					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.	jednego właściciela działki często doprowadza do wieloletniego paraliżu ważnej inwestycji rowerowej lub pieszej. Jest to szczególnie istotne w sytuacji, gdy wiele polskich województw na czele z Małopolską realizuje ambitne plany budowy sieci dróg rowerowych i ciągów pieszo-rowerowych. Na szczególną uwagę zasługuje program Velo Małopolska, w ramach którego powstaje 1000 kilometrów asfaltowych dróg rowerowych, z których korzystać mogą również inni użytkownicy (piesi, rolkarze, zimą – narciarze biegowi). Z wielu względów kluczową kwestią jest zapewnienie spójności powstającej sieci tras pieszo-rowerowych. O ile posiadacze rowerów górskich są w stanie przejechać również po nawierzchni szutrowej czy dzikiej ścieżce śródpolnej, to już np. dla rolkarzy czy użytkowników rowerów szosowych każda nawet najmniejsza przerwa w spójności tras oznacza brak możliwości kontynuacji podróży. W wielu przypadkach takie przerwy niweczą wysiłek włożony w powstanie całego systemu, gdyż może być on w pełni funkcjonalny dopiero wtedy, gdy będzie on spójny dokładnie na tej samej zasadzie, na jakiej funkcjonuje infrastruktura drogowa. Na podobny problem zwracają uwagę samorządy, chcące rozwiązać problem braku chodników na obrzeżach miast i na terenach wiejskich. Często ich budowa wzdłuż ruchliwej drogi jest niemożliwa lub utrudniona ze względu na konieczność wykupu niewielkiego paska gruntu wzdłuż drogi. Według pojawiającej się często interpretacji nie da się skorzystać ze specustawy drogowej w przypadku, gdy celem jest jedynie budowa chodnika odseparowanego pasem zieleni od jezdni, bez przebudowy samej jezdni i wykonania odwodnienia. Tymczasem uzależnianie budowy chodnika od wielokrotnie droższej przebudowy jezdni przeczy celowi, jakiego oczekują mieszkańcy narażeni na chodzenie do pracy, szkoły lub sklepu poboczem ruchliwej drogi. O ile koszt samego chodnika w wielu przypadkach jest do udźwignięcia przez lokalne samorządy, to realizacja takiej inwestycji w pakiecie z przebudową drogi często oznacza, że mieszkańcy latami nie	B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						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.	
479.	Osoba prywatna	woj. łódzkie	Komponent E	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 przez wymianę taboru, podniesienie wymogów dot. pojazdów niskoemisyjnych w zamówieniach publicznych na tabor dla transportu zbiorowego czy projekty przyczyniające się do zmniejszenia wpływu transportu drogowego na środowisko w bezpośredni sposób zmniejszają presję transportu na środowisko i klimat.	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. 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.	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
480.	Osoba prywatna	woj. łódzkie	Komponent E	218	Uzupełnienie tabeli o kwestie inwestycji w transport rowerowy. Wskazanie komponentu E1.1.3 i oszacowanie	Transport rowerowy w pełni przyczynia się do realizacji celów środowiskowych i	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa

					dla celów środowiskowych wpływu na poziomie 100% i wpisywanie się w zasadę DNSH, zaś dla celów cyfrowych wpływ na poziomie 0%.	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.	może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
481.	Osoba prywatna	woj. łódzkie	Komponent E	216	Uzupełnienie opisu o kwestie inwestycji w transport rowerowy. Podobnie jak w przypadku wpływu na klimat w odniesieniu do zanieczyszczeń, wdrożenie planowanych działań przyczyni się do ich ograniczenia poprzez promowanie i rozwój niskoemisyjnych środków transportu oraz transportu rowerowego. Oraz Ponadto należy podkreślić, że zadania związane z rozwojem elektromobilności, transportu rowerowego oraz wsparciem rozwoju sieci stacji ładowania pojazdów elektrycznych oraz tankowania paliwami alternatywnymi nie wpłyną na zmiany klimatu, pozwolą na prostszą adaptację do nadchodzących zmian klimatycznych	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. 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.	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
482.	Osoba prywatna	woj. łódzkie	Komponent E	219	Uzupełnienie o kwestie inwestycji w transport rowerowy. E1.1.3 „Wsparcie rozwoju infrastruktury rowerowej” - budowa 1000 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	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						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.	
483.	Osoba prywatna	woj. łódzkie	Komponent E	219, 220	Uzupełnienie o kwestie inwestycji w transport rowerowy. E1.1.3 „Wsparcie rozwoju infrastruktury rowerowej" - budowa 1000 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.	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
484.	Osoba prywatna	woj. łódzkie	Komponent E	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 miasto 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 obciążenia środowiskowe transportu. W momencie wprowadzania przez rząd obostrzeń w transporcie publicznym, co wynika z troski o zdrowie publiczne, autobusy elektryczne, jak i trolejbusy podlegają takim samym ograniczeniom, jak pojazdy o napędzie konwencjonalnym. Jednocześnie, pojazdy transportu publicznego, ze względu na ograniczone możliwości zachowania dystansu społecznego podczas podróży, są społecznie postrzegane jako niebezpieczne. Zgodnie z badaniami społecznymi przeprowadzonymi w Gdańsku, Metropolii Górnośląskiej, Krakowie, Warszawie, Poznaniu i Wrocławiu mieszkańcy ograniczyli podróże transportem publicznym o około 60 proc. (od 57 proc. w Gdańsku, do 65 proc. w Warszawie). Wśród powodów	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						rezygnacji z transportu publicznego respondenci w każdym z miast na pierwszym miejscu wskazywali obawę o własne zdrowie (średnio 50 proc. wskazań w każdym z miast). Jednocześnie w każdym z tych miast mieszkańcy deklarowali, że rzadziej chce korzystać z komunikacji miejskiej 15,7 proc. badanych, w Warszawie 17,6 proc., w Krakowie 18,6 proc, we Wrocławiu 22 proc., w Poznaniu 22,9 proc., a w Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii aż 24,7 proc. W przypadku braku bezpiecznej i wygodnej alternatywy dla samochodu, osoby te zaczną wybierać transport samochodowy w codziennych podróżach. Jeżeli mieszkańcy miast porzucą transport publiczny na rzecz samochodów osobowych, obniży się też jego rentowność. A to z kolei doprowadzi do ograniczenia jego funkcjonowania i trwale zmieni nawyki transportowe. Jakość życia w miastach zostanie obniżona. Większy ruch kołowy to nie tylko korki, ale także większe zanieczyszczenie czy hałas. Infrastruktura rowerowa pozwala na wybór środka transportu uznanego za bezpieczny, przy jednoczesnej rezygnacji z samochodu.	
485.	Osoba prywatna	woj. łódzkie	Komponent E	16	Zmiana brzmienia komponentu E KPO na: zwiększania zrównoważonej dostępności transportowej, w szczególności poprzez zapewnienie odpowiedniej jakości usług zbiorowych przewozów publicznych na potrzeby zeroemisyjnego transportu publicznego oraz rozbudowy sieci dróg rowerowych	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.	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
486.	Osoba prywatna	woj. łódzkie	Komponent E	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	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu

						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.	(Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
487.	Osoba prywatna	woj. łódzkie	Komponent E	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.	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
488.	Osoba prywatna	woj. łódzkie	Komponent E	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 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	wsparcie rozbudowy infrastruktury rowerowej.	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

					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		
489.	Osoba prywatna	woj. łódzkie	Komponent E	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 ukierunkowania inwestycji publicznych na czyste i wydajne wytwarzanie i wykorzystanie energii oraz zrównoważony transport (CSR3 2019 i CSR3 2020). Rower bowiem stanowi bezemisyjny transport, co wspierać będzie rozwój zrównoważonej, zielonej mobilności.	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
490.	Osoba prywatna	woj. łódzkie	Komponent E	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 ukierunkowania inwestycji publicznych na czyste i wydajne wytwarzanie i wykorzystanie energii oraz zrównoważony transport (CSR3 2019 i CSR3 2020). Rower bowiem stanowi bezemisyjny transport, co wspierać będzie rozwój zrównoważonej, zielonej mobilności.	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
491.	Osoba prywatna	woj. łódzkie	Komponent E	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 bowiem stanowi bezemisyjny transport, co wspierać będzie rozwój zrównoważonej, zielonej mobilności	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

492.	Osoba prywatna	woj. łódzkie	Komponent E	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.	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
493.	Stowarzyszenie "Rowerowa Gdynia"	woj. pomorskie	Komponent E	197	Dodanie komponentu E1.1.3 „Wsparcie rozwoju infrastruktury rowerowej”	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. 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	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						związanych z utrzymaniem i funkcjonowaniem określonej oferty transportowej. Zgodnie z danymi GDDKiA koszt budowy 1 km autostrady wynosi obecnie od 36,4 do 50,6 mln zł, w przypadku dróg ekspresowych średni koszt to ok. 41 mln zł za kilometr, zaś w przypadku dróg niższej klasy wartość ta waha się od ok. 9 do 24,2 mln zł. Dane podawane przez spółkę CPK wskazują, że 1 km linii konwencjonalnej na 10 mln zł, a linii dużych prędkości na 50 mln zł. Z kolei koszt budowy 1 km linii metra wynosi 470 mln zł, a koszt budowy 1 km linii tramwajowej waha się od 10 do 25 mln zł. (dane Urzędu m. st. Warszawy). Jednocześnie budowa drogi rowerowej zaś to koszt około 2 mln za 1 km. (dane samorządów na podstawie cenników Budżetów Obywatelskich) Na podstawie powyższego zestawienia widać więc, że przeznaczenie nawet niewielkich środków w porównaniu do pozostałych rodzajów infrastruktury transportowej, daje ogromne przełożenie na przyrost ilości dróg rowerowych. Zaznaczyć przy tym należy, że nie należy rozpatrywać procesu inwestycyjnego jedynie z punktu widzenia kosztów, ale także rezultatów i kosztów utrzymania. Z tego punktu widzenia wskazać należy, że utrzymanie infrastruktury rowerowej jest nieporównywalnie tańsze. Drogi rowerowe co do zasady przenoszą mniejsze obciążenia, w efekcie są trwalsze niż drogi dla samochodów, zaś jedyne koszty to zimowe utrzymanie przejezdności. Warto również pamiętać, że każda budowa infrastruktury, a zatem i przetworzenie krajobrazu, niesie za sobą długotrwałe skutki środowiskowe i społeczne takie jak wzrost emisji pyłów i spalin, hałas, tworzenie efektów barier dla ludzi i zwierząt, a także wypadki drogowe. Porównując powyższe efekty należy wskazać, że rower jako środek transportu jest wolny od większości negatywnych efektów funkcjonowania infrastruktury transportowej. Jednocześnie rozbudowa infrastruktury dedykowanej indywidualnemu ruchowi samochodowemu pogłębia przepaść pomiędzy efektywnością wyboru samochodów i innych środków transportu, co w warunkach racjonalnych	

						wyborów indywidualnych jednostek prowadzi do wzrostu liczby samochodów i w efekcie do stymulowania szeregu negatywnych zjawisk towarzyszących transportowi samochodowemu takich jak wypadki drogowe, korki, emisja substancji szkodliwych (tzw. smog fotochemiczny), co jest niekorzystne dla wspólnego interesu społeczności. Jednocześnie – w wymiarze indywidualnym – nadmierne użytkowanie samochodu w długofalowej perspektywie powoduje pogorszenie stanu zdrowia ze względu na mniejszą ilość ruchu (tzw. nie rekreacyjnej mobilności aktywnej), co wprost przekłada się na wzrost zapadalności na takie schorzenia jak choroby serca, otyłość, choroby narządów ruchu. Emisja smogu fotochemicznego zaś ma bezpośredni wpływ na choroby układu oddechowego, nerwowego oraz choroby oczu. Koszty te – wraz z rosnącymi kosztami leczenia i rehabilitacji ofiar wypadków drogowych – na trwałe obciążać będą krajowy system ochrony zdrowia, co będzie uwydatniać się w przyszłych pokoleniach wraz ze starzeniem się społeczeństwa i pogarszaniem stanu środowiska. Stworzenie warunków do rozwoju infrastruktury rowerowej będzie przeciwdziałać powyżej wskazanym negatywnym zjawiskom, ponieważ w mniejszym stopniu obciążać będzie budżety jednostek finansów publicznych kosztami utrzymania, będzie generować mniejsze koszty środowiskowe i społeczne, jak również – dzięki tworzeniu warunków do aktywnej mobilności nie rekreacyjnej – korzystnie oddziaływać na ograniczanie negatywnych zjawisk w obszarze zdrowia publicznego.	
494.	Stowarzyszenie "Rowerowa Gdynia"	woj. pomorskie	Komponent E	197-200	Dodanie części „Wyzwania” Polskie miasta nie posiadają spójnych systemów tras rowerowych, co nie pozwala na pełny rozwój potencjału w zakresie transportu rowerowego. Miasta liderujące pod względem udziału ruchu rowerowego w podróżach mają go na poziomie ok. 7%, w czasie, gdy potencjał (pod w warunkiem powstania w miastach funkcjonalnego systemu tras) można szacować na poziom ok. 15-20% (na podstawie zbliżonych uwarunkowaniami miasto wschodnio niemieckich). Jednocześnie, jak wskazuje Strategia Rozwoju Transportu do 2030 zdecydowana większość została zbudowana w miastach, wynosiła w 2017 r. ponad 12 tys. km (wzrost o	Powyższa treść stanowi opis faktyczny wyzwań związanych z rozwojem komunikacji rowerowej.	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w

					blisko 75% w latach 2012-2017). Przekłada się to na gęstość ścieżek rowerowych wynoszącą 388,2 km na 10 tys. km2 w skali całego kraju. Systemy rowerów publicznych funkcjonowały w ok. 33 polskich miastach i gminach. Strategia wskazuje m.in. na problemy w dostępności ścieżek rowerowych, co przekładało się dotychczas na bardzo niewielki udział ruchu rowerowego, który wynosił ok. 1-6% podróży ogółem. Rośnie również liczba przewozów rowerów koleją jako łączonego środka transportu "Przesiadaj się i jedź". W 2017 r. bilet na przewóz roweru pociągiem PKP Intercity kupiło ok. 113 tys. osób. W pierwszym półroczu 2018 r., w stosunku do analogicznego okresu 2017 r., w pociągach PKP Intercity o 18% zwiększyła się liczba przewiezionych rowerów. Problem będący przyczyną niewykorzystania potencjału np. komunikacji rowerowej polega na podziale przestrzeni pomiędzy różne środki transportu, co powoduje stymulowanie indywidualnej komunikacji samochodowej, zaś zaniżanie ruchu rowerowego. Dzieje się tak, ponieważ mieszkańcy nie uznają dróg rowerowych za efektywne, bezpieczne i wygodne. W konsekwencji obciążenie środowiskowe poprzez wybór samochodu, jest sprzężona z racjonalną potrzebą zapewnienia bezpieczeństwa i komfortu przemieszczania, w szczególności w miastach, gdzie problem emisji z transportu i kwestie zachowania dystansu społecznego są decydujące dla zatrzymywania rozwoju także przyszłych pandemii		ramach budowy obwodnic.
495.	Stowarzyszenie "Rowerowa Gdynia"	woj. pomorskie	Komponent E	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	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						warunków aerosanitarnych oraz wymogu zachowywania dystansu społecznego to właśnie transport rowerowy staje się kluczowym elementem pozwalającym zachować odporność, przy jednoczesnym utrzymaniu poziomu mobilności mieszkańców. Zwraca się jednak ponownie uwagę na fakt, że w większości polskich miast jego wykorzystanie jest tłamszone ze względu na brak infrastruktury, która umożliwia realizację podróży w sposób bezpieczny, wygodny i efektywny. Zgodnie z badaniami CBOS aż 64% Polaków nie czuje się bezpiecznie jadąc rowerem. To istotne ograniczenie w rozwoju transportu rowerowego. Podkreślić należy także fakt, ze wymiana taboru autobusowego komunikacji miejskiej w niewielkim stopniu przyczyni się do redukcji emisji substancji szkodliwych. Autobusy nie 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)	
496.	Stowarzyszenie "Rowerowa Gdynia"	woj. pomorskie	Komponent E	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 publicznego	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. 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	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						budowa drogi rowerowej zaś to koszt około 2 mln za 1 km. (dane samorządów na podstawie cenników Budżetów Obywatelskich) Na podstawie powyższego zestawienia widać więc, że przeznaczenie nawet niewielkich środków w porównaniu do pozostałych rodzajów infrastruktury transportowej, daje ogromne przełożenie na przyrost ilości dróg rowerowych. Zaznaczyć przy tym należy, że nie należy rozpatrywać procesu inwestycyjnego jedynie z punktu widzenia kosztów, ale także rezultatów i kosztów utrzymania. Z tego punktu widzenia wskazać należy, że utrzymanie infrastruktury rowerowej jest nieporównywalnie tańsze. Drogi rowerowe co do zasady przenoszą mniejsze obciążenia, w efekcie są trwalsze niż drogi dla samochodów, zaś jedyne koszty to zimowe utrzymanie przejezdności. Warto również pamiętać, że każda budowa infrastruktury, a zatem i przetworzenie krajobrazu, niesie za sobą długotrwałe skutki środowiskowe i społeczne takie jak wzrost emisji pyłów i spalin, hałas, tworzenie efektów barier dla ludzi i zwierząt, a także wypadki drogowe. Porównując powyższe efekty należy wskazać, że rower jako środek transportu jest wolny od większości negatywnych efektów funkcjonowania infrastruktury transportowej. Jednocześnie rozbudowa infrastruktury dedykowanej indywidualnemu ruchowi samochodowemu pogłębia przepaść pomiędzy efektywnością wyboru samochodów i innych środków transportu, co w warunkach racjonalnych wyborów indywidualnych jednostek prowadzi do wzrostu liczby samochodów i w efekcie do stymulowania szeregu negatywnych zjawisk towarzyszących transportowi samochodowemu takich jak wypadki drogowe, korki, emisja substancji szkodliwych (tzw. smog fotochemiczny), co jest niekorzystne dla wspólnego interesu społeczności. W wymiarze indywidualnym – nadmierne użytkowanie samochodu w długofalowej perspektywie powoduje pogorszenie stanu zdrowia ze względu na mniejszą ilość ruchu (tzw. nie rekreacyjnej mobilności aktywnej), co wprost przekłada się na wzrost zapadalności na takie	

						schorzenia jak choroby serca, otyłość, choroby narządów ruchu. Emisja smogu fotochemicznego zaś ma bezpośredni wpływ na choroby układu oddechowego, nerwowego oraz choroby oczu. Koszty te – wraz z rosnącymi kosztami leczenia i rehabilitacji ofiar wypadków drogowych – na trwałe obciążać będą krajowy system ochrony zdrowia, co będzie uwydatniać się w przyszłych pokoleniach wraz ze starzeniem się społeczeństwa i pogarszaniem stanu środowiska. Warto również zwrócić uwagę na gwałtowny wzrost rynku handlu internetowego oraz konsolidację silnego rynku logistycznego, która wytwarza rosnącą presję na ruch w miastach – w metropoliach udział ruchu dostawczego w ruchu kołowym stale wzrasta. Zgodnie z zaleceniami europejskimi należy poszukiwać alternatywnych sposobów na zaspokajanie potrzeb logistycznych w miastach, w tym poprzez promocję i ułatwienie korzystania z lekkich pojazdów elektrycznych oraz wspomaganych elektrycznie rowerów towarowych, tak przez małe jak i duże firmy lub instytucje w logistyce tzw. ostatniej mili. 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.	
497.	Stowarzyszenie "Rowerowa Gdynia"	woj. pomorskie	Komponent E	201	Dodanie komponentu E1.1.3 „Wsparcie rozwoju infrastruktury rowerowej” w tabeli w kolumnie „Inwestycje” oraz zapisów w kolumnie „Cel inwestycji” -	W kontekście wyzwań, jakie przyniosła pandemia COVID-19 konieczne jest nie tylko zapewnienie niskoemisyjnego, ale także	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako

					Zwiększenie udziału roweru w podróżach - Poprawa integracji roweru ze środkami transportu - Zwiększenie udziału rowerów transportowych w ruchu logistycznym w obszarach o szczególnym zagęszczeniu ruchu	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	jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						przy tym należy, że nie należy rozpatrywać procesu inwestycyjnego jedynie z punktu widzenia kosztów, ale także rezultatów i kosztów utrzymania. Z tego punktu widzenia wskazać należy, że utrzymanie infrastruktury rowerowej jest nieporównywalnie tańsze. Drogi rowerowe co do zasady przenoszą mniejsze obciążenia, w efekcie są trwalsze niż drogi dla samochodów, zaś jedyne koszty to zimowe utrzymanie przejezdności. Warto również pamiętać, że każda budowa infrastruktury, a zatem i przetworzenie krajobrazu, niesie za sobą długotrwałe skutki środowiskowe i społeczne takie jak wzrost emisji pyłów i spalin, hałas, tworzenie efektów barier dla ludzi i zwierząt, a także wypadki drogowe. Porównując powyższe efekty należy wskazać, że rower jako środek transportu jest wolny od większości negatywnych efektów funkcjonowania infrastruktury transportowej. Warto również zwrócić uwagę na gwałtowny wzrost rynku handlu internetowego oraz konsolidację silnego rynku logistycznego, która wytwarza rosnącą presję na ruch w miastach – w metropoliach udział ruchu dostawczego w ruchu kołowym stale wzrasta. Zgodnie z zaleceniami europejskimi należy poszukiwać alternatywnych sposobów na zaspokajanie potrzeb logistycznych w miastach, w tym poprzez promocję i ułatwienie korzystania z lekkich pojazdów elektrycznych oraz wspomaganych elektrycznie rowerów towarowych, tak przez małe jak i duże firmy lub instytucje w logistyce tzw. ostatniej mili. 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.	
498.	Stowarzyszenie "Rowerowa Gdynia"	woj. pomorskie	Komponent E	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	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	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w

					rowerowego będącego w pełni zero-emisyjnym środkiem transportu. Miasta liderujące pod względem udziału ruchu rowerowego w podróżach osiągają poziom ok. 7%, w czasie, gdy potencjał (pod w warunkiem powstania w miastach funkcjonalnego systemu tras) można szacować na poziom ok. 15-20% (na podstawie zbliżonych uwarunkowaniami miasto wschodnio niemieckich). Skokowy wzrost zainteresowania transportem rowerowym w sytuacji pandemii udowodnił odporność tego środka transportu na kolejne fale pandemii. Wyzwaniem w tym zakresie jest zwiększenie udziału rowerów w transporcie, w tym w systemie dostaw tzw. ostatniej mili.	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.	ramach budowy obwodnic.
499.	Stowarzyszenie "Rowerowa Gdynia"	woj. pomorskie	Komponent E	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 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.	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
500.	Stowarzyszenie "Rowerowa Gdynia"	woj. pomorskie	Komponent E	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 to będzie ograniczeniem poruszania się w ww. strefach pojazdów wysokoemisyjnych. Do stref wjazd będą miały jedynie pojazdy osobowe elektryczne, wodorowe oraz napędzane gazem ziemnym oraz rowery. Dodanie w sekcji „Charakterystyka (Nature, type, size of reform):" punktu: Nowelizacja ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych w celu objęcia jej	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	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

					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.	Małopolska, w ramach którego powstaje 1000 kilometrów asfaltowych dróg rowerowych, z których korzystać mogą również inni użytkownicy (piesi, rolkarze, zimą – narciarze biegowi). Z wielu względów kluczową kwestią jest zapewnienie spójności powstającej sieci tras pieszo-rowerowych. O ile posiadacze rowerów górskich są w stanie przejechać również po nawierzchni szutrowej czy dzikiej ścieżce śródpolnej, to już np. dla rolkarzy czy użytkowników rowerów szosowych każda nawet najmniejsza przerwa w spójności tras oznacza brak możliwości kontynuacji podróży. W wielu przypadkach takie przerwy niweczą wysiłek włożony w powstanie całego systemu, gdyż może być on w pełni funkcjonalny dopiero wtedy, gdy będzie on spójny dokładnie na tej samej zasadzie, na jakiej funkcjonuje infrastruktura drogowa. Na podobny problem zwracają uwagę samorządy, chcące rozwiązać problem braku chodników na obrzeżach miast i na terenach wiejskich. Często ich budowa wzdłuż ruchliwej drogi jest niemożliwa lub utrudniona ze względu na konieczność wykupu niewielkiego paska gruntu wzdłuż drogi. Według pojawiającej się często interpretacji nie da się skorzystać ze specustawy drogowej w przypadku, gdy celem jest jedynie budowa chodnika odseparowanego pasem zieleni od jezdni, bez przebudowy samej jezdni i wykonania odwodnienia. Tymczasem uzależnianie budowy chodnika od wielokrotnie droższej przebudowy jezdni przeczy celowi, jakiego oczekują mieszkańcy narażeni na chodzenie do pracy, szkoły lub sklepu poboczem ruchliwej drogi. O ile koszt samego chodnika w wielu przypadkach jest do udźwignięcia przez lokalne samorządy, to realizacja takiej inwestycji w pakiecie z przebudową drogi często oznacza, że mieszkańcy latami nie mogą doczekać się zapewnienia im podstawowych potrzeb w zakresie bezpiecznego przemieszczania się pieszo po swojej wsi lub osiedlu. W kontekście wyzwań, jakie przyniosła pandemia COVID-19 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.	
501.	Stowarzyszenie "Rowerowa Gdynia"	woj. pomorskie	Komponent E	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 przez wymianę taboru, podniesienie wymogów dot. pojazdów niskoemisyjnych w zamówieniach publicznych na tabor dla transportu zbiorowego czy projekty przyczyniające się do zmniejszenia wpływu transportu drogowego na środowisko w bezpośredni sposób zmniejszają presję transportu na środowisko i klimat.	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. 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.	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
502.	Stowarzyszenie "Rowerowa Gdynia"	woj. pomorskie	Komponent E	216	Uzupełnienie opisu o kwestie inwestycji w transport rowerowy. Podobnie jak w przypadku wpływu na klimat w odniesieniu do zanieczyszczeń, wdrożenie planowanych działań przyczyni się do ich ograniczenia poprzez promowanie i rozwój niskoemisyjnych środków transportu oraz transportu rowerowego. Oraz Ponadto należy podkreślić, że zadania związane z rozwojem elektromobilności, transportu rowerowego oraz wsparciem rozwoju sieci stacji ładowania pojazdów elektrycznych oraz tankowania paliwami alternatywnymi	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	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być

					nie wpłyną na zmiany klimatu, pozwolą na prostszą adaptację do nadchodzących zmian klimatycznych.	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.	realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
503.	Stowarzyszenie "Rowerowa Gdynia"	woj. pomorskie	Komponent E	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.	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
504.	Stowarzyszenie "Rowerowa Gdynia"	woj. pomorskie	Komponent E	219	Uzupełnienie o kwestie inwestycji w transport rowerowy. E1.1.3 „Wsparcie rozwoju infrastruktury rowerowej” - budowa 1000 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.	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

505.	Stowarzyszenie "Rowerowa Gdynia"	woj. pomorskie	Komponent E	219, 220	Uzupełnienie o kwestie inwestycji w transport rowerowy. E1.1.3 „Wsparcie rozwoju infrastruktury rowerowej” - budowa 1000 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.	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
506.	Stowarzyszenie "Rowerowa Gdynia"	woj. pomorskie	Komponent E	13	Część KPO 1.2. Wyzwania rozwojowe 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 miasto wschodnio niemieckich). Skokowy wzrost zainteresowania transportem rowerowym w sytuacji pandemii udowodnił odporność tego środka transportu na kolejne fale pandemii.	uwaga ogólna	**Uwaga nieuwzględniona** Nie dotyczy komponentu E. Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
507.	Stowarzyszenie "Rowerowa Gdynia"	woj. pomorskie	Komponent E	15	1.2. Wyzwania rozwojowe Rezultat: Wzrost udziału ruchu rowerowego w podróżach ogółem	uwaga ogólna	**Uwaga nieuwzględniona** Nie dotyczy komponentu E. Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

508.	Stowarzyszenie "Rowerowa Gdynia"	woj. pomorskie	Komponent E	16	1.2. Wyzwania rozwojowe Zmiana brzmienia komponentu E KPO na: zwiększania zrównoważonej dostępności transportowej, w szczególności poprzez zapewnienie odpowiedniej jakości usług zbiorowych przewozów publicznych na potrzeby zeroemisyjnego transportu publicznego oraz rozbudowy sieci dróg rowerowych.	uwaga ogólna	**Uwaga nieuwzględniona** Nie dotyczy komponentu E. Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
509.	Stowarzyszenie "Rowerowa Gdynia"	woj. pomorskie	Komponent E	19-20	1.4.1. Zgodność KPO z 6 filarami wynikającymi z art. 3 rozporządzenia ws. RRF 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	uwaga ogólna	**Uwaga nieuwzgledniona** Nie dotyczy komponentu E. Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
510.	Stowarzyszenie "Rowerowa Gdynia"	woj. pomorskie	Komponent E	23	1.4.1. Zgodność KPO z 6 filarami wynikającymi z art. 3 rozporządzenia ws. RRF 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).	uwaga ogólna	**Uwaga nieuwzględniona** Nie dotyczy komponentu E. Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
511.	Stowarzyszenie "Rowerowa Gdynia"	woj. pomorskie	Komponent E	34-35	3. POWIĄZANIE Z SEMESTREM EUROPEJSKIM 4. Dodanie ukierunkowania wsparcia na rozwój infrastruktury rowerowej Wsparciem zostanie	uwaga ogólna	**Uwaga nieuwzględniona** Nie dotyczy komponentu E. Infrastruktura rowerowa

					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.		może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
512.	Stowarzyszenie "Rowerowa Gdynia"	woj. pomorskie	Komponent E	39	2. POWIĄZANIE Z SEMESTREM EUROPEJSKIM 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".	uwaga ogólna	**Uwaga nieuwzględniona** Nie dotyczy komponentu E. Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
513.	Stowarzyszenie "Rowerowa Gdynia"	woj. pomorskie	Komponent E	41	2. POWIĄZANIE Z SEMESTREM EUROPEJSKIM	uwaga ogólna	**Uwaga nieuwzględniona** Nie dotyczy komponentu E. Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
514.	Stowarzyszenie "Rowerowa Gdynia"	woj. pomorskie	Komponent E	44	2. POWIĄZANIE Z SEMESTREM EUROPEJSKIM 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	uwaga ogólna	**Uwaga nieuwzględniona** Nie dotyczy komponentu E. Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu

					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". 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"		B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
515.	Wejherowskie Towarzystwo Cyklistów	woj. pomorskie	Komponent E	13	Jednocześnie polskie miasta nie posiadają spójnych systemów tras rowerowych, co nie pozwala na pełny rozwój potencjału z zakresie transportu rowerowego, hulajnóg elektrycznych i innych urządzeń transportu osobistego UTO będącego w pełni zero-emisyjnym środkiem transportu. Miasta wiodące pod względem udziału ruchu rowerowego w podróżach ogółem osiągają poziom ok. 7%, w czasie, gdy potencjał (pod w warunkiem powstania w miastach funkcjonalnego systemu tras) można szacować na poziom ok. 15-20% (na podstawie zbliżonych uwarunkowaniami miasto wschodnio niemieckich). Skokowy wzrost zainteresowania transportem rowerowym w sytuacji pandemii udowodnił odporność tego środka transportu na kolejne fale pandemii.	Czas pandemii pokazał, że rower stanowi najbezpieczniejszy środek transportu biorąc pod uwagę kryteria zachowania dystansu społecznego, jak i kwestie obciążenia środowiskowe transportu. W momencie wprowadzania przez rząd obostrzeń w transporcie publicznym, co wynika z troski o zdrowie publiczne, autobusy elektryczne, jak i trolejbusy podlegają takim samym ograniczeniom, jak pojazdy o napędzie konwencjonalnym. Jednocześnie, pojazdy transportu publicznego, ze względu na ograniczone możliwości zachowania dystansu społecznego podczas podróży, są społecznie postrzegane jako niebezpieczne. Zgodnie z badaniami społecznymi przeprowadzonymi w Gdańsku, Metropolii Górnośląskiej, Krakowie, Warszawie, Poznaniu i Wrocławiu mieszkańcy ograniczyli podróże transportem publicznym o około 60 proc. (od 57 proc. w Gdańsku, do 65 proc. w Warszawie). Wśród powodów rezygnacji z transportu publicznego respondenci w każdym z miast na pierwszym miejscu wskazywali obawę o własne zdrowie (średnio 50 proc. wskazań w każdym z miast). Jednocześnie w każdym z tych miast mieszkańcy deklarowali, że rzadziej chce korzystać z komunikacji miejskiej 15,7 proc. badanych, w Warszawie 17,6 proc., w Krakowie 18,6 proc, we Wrocławiu 22 proc., w Poznaniu 22,9 proc., a w Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii aż 24,7 proc. W przypadku braku bezpiecznej i wygodnej	**Uwaga nieuwzględniona** Nie dotyczy komponentu E. Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						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.	
516.	Wejherowskie Towarzystwo Cyklistów	woj. pomorskie	Komponent E	13	Jednocześnie polskie miasta nie posiadają spójnych systemów tras rowerowych, co nie pozwala na pełny rozwój potencjału z zakresie transportu rowerowego, hulajnóg elektrycznych i innych urządzeń transportu osobistego UTO będącego w pełni zero-emisyjnym środkiem transportu. Miasta wiodące pod względem udziału ruchu rowerowego w podróżach ogółem osiągają poziom ok. 7%, w czasie, gdy potencjał (pod w warunkiem powstania w miastach funkcjonalnego systemu tras) można szacować na poziom ok. 15-20% (na podstawie zbliżonych uwarunkowaniami miasto wschodnio niemieckich). Skokowy wzrost zainteresowania transportem rowerowym w sytuacji pandemii udowodnił odporność tego środka transportu na kolejne fale pandemii.	Czas pandemii pokazał, że rower stanowi najbezpieczniejszy środek transportu biorąc pod uwagę kryteria zachowania dystansu społecznego, jak i kwestie obciążenia środowiskowe transportu. W momencie wprowadzania przez rząd obostrzeń w transporcie publicznym, co wynika z troski o zdrowie publiczne, autobusy elektryczne, jak i trolejbusy podlegają takim samym ograniczeniom, jak pojazdy o napędzie konwencjonalnym. Jednocześnie, pojazdy transportu publicznego, ze względu na ograniczone możliwości zachowania dystansu społecznego podczas podróży, są społecznie postrzegane jako niebezpieczne. Zgodnie z badaniami społecznymi przeprowadzonymi w Gdańsku, Metropolii Górnośląskiej, Krakowie, Warszawie, Poznaniu i Wrocławiu mieszkańcy ograniczyli podróże transportem publicznym o około 60 proc. (od 57 proc. w Gdańsku, do 65 proc. w Warszawie). Wśród powodów rezygnacji z transportu publicznego respondenci w każdym z miast na pierwszym miejscu wskazywali obawę o własne zdrowie (średnio 50 proc. wskazań w każdym z miast). Jednocześnie w każdym z tych miast mieszkańcy deklarowali, że rzadziej chce korzystać z komunikacji miejskiej 15,7 proc. badanych, w Warszawie 17,6 proc., w Krakowie 18,6 proc, we Wrocławiu 22 proc., w Poznaniu 22,9 proc., a w Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii aż 24,7 proc. W przypadku braku bezpiecznej i wygodnej alternatywy dla samochodu, osoby te zaczną wybierać transport samochodowy w codziennych podróżach. Jeżeli mieszkańcy	**Uwaga nieuwzględniona** Nie dotyczy komponentu E. Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						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.	
517.	Wejherowskie Towarzystwo Cyklistów	woj. pomorskie	Komponent E	197-200	Dodanie części „Wyzwania" Polskie miasta nie posiadają spójnych systemów tras rowerowych, co nie pozwala na pełny rozwój potencjału z zakresie transportu rowerowego. Miasta liderujące pod względem udziału ruchu rowerowego w podróżach mają go na poziomie ok. 7%, w czasie, gdy potencjał (pod w warunkiem powstania w miastach funkcjonalnego systemu tras) można szacować na poziom ok. 15-20% (na podstawie zbliżonych uwarunkowaniami miasto wschodnio niemieckich). Jednocześnie, jak wskazuje Strategia Rozwoju Transportu do 2030 zdecydowana większość została zbudowana w miastach, wynosiła w 2017 r. ponad 12 tys. km (wzrost o blisko 75% w latach 2012-2017). Przekłada się to na gęstość ścieżek rowerowych wynoszącą 388,2 km na 10 tys. km2 w skali całego kraju. Systemy rowerów publicznych funkcjonowały w ok. 33 polskich miastach i gminach. Strategia wskazuje m.in. na problemy w dostępności ścieżek rowerowych przekładały się dotychczas na bardzo niewielki udział ruchu rowerowego, który wynosił ok. 1-6% podróży ogółem. Rośnie również liczba przewozów rowerów koleją jako łączonego środka transportu "Przesiadaj się i jedź". W 2017 r. bilet na przewóz roweru pociągiem PKP Intercity kupiło ok. 113 tys. osób. W pierwszym półroczu 2018 r., w stosunku do analogicznego okresu 2017 r., w pociągach PKP Intercity o 18% zwiększyła się liczba przewiezionych rowerów. Problem będącym przyczyną niewykorzystania potencjału np. komunikacji rowerowej jest problem z podziałem przestrzeni pomiędzy różne środki transportu, co powoduje stymulowanie indywidualnej komunikacji samochodowej, zaś zaniżanie ruchu rowerowego. Dzieje się tak, ponieważ mieszkańcy nie uznają dróg rowerowych za efektywne, bezpieczne i wygodne. W konsekwencji obciążenie środowiskowe poprzez wybór samochodu, jest sprzężona z racjonalną potrzebą zapewnienia bezpieczeństwa i komfortu przemieszczania, w szczególności w miastach, gdzie problem emisji z transportu i kwestie zachowania dystansu społecznego są decydujące dla zatrzymywania rozwoju także przyszłych	Należy szeroko przedstawić konspekt przedstawianych problemów.	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

					pandemii		
518.	Stowarzyszenie Społeczny Rzecznik Pieszych w Bydgoszczy	woj. kujawsko-pomorskie	Komponent E	197-221	Stowarzyszenie Społeczny Rzecznik Pieszych w Bydgoszczy wnioskuje o zapewnienia dofinansowania dla rozbudowy komunikacji tramwajowej w Bydgoszczy	Jest to poparcie dla inicjatywy prezydenta miasta Bydgoszczy o zapewnienie dofinansowania dla rozbudowy komunikacji tramwajowej w Bydgoszczy	**Uwaga uwzględniona.** Tabor szynowy (tramwaje) został dopisany do Komponentu E. Wsparcie będzie możliwe z części pożyczkowej.
519.	Stowarzyszenie Społeczny Rzecznik Pieszych w Bydgoszczy	woj. kujawsko-pomorskie	Komponent E	197-221	Stowarzyszenie Społeczny Rzecznik Pieszych w Bydgoszczy wyraża sprzeciw wobec propozycji dofinansowania budowy Trasy WZ w Bydgoszczy w planowanym przez władze miasta kształcie - z pominięciem rozwiązań promujących komunikację publiczną, zakładającej znaczne wyburzenia budynków i wycinki drzew oraz odcinającej dzielnice mieszkaniowe od centrum miasta	Stowarzyszenie Społeczny Rzecznik Pieszych w Bydgoszczy wyraża sprzeciw wobec propozycji dofinansowania budowy Trasy WZ w Bydgoszczy w planowanym przez władze miasta kształcie - z pominięciem rozwiązań promujących komunikację publiczną, zakładającej znaczne wyburzenia budynków i wycinki drzew oraz odcinającej dzielnice mieszkaniowe od centrum miasta	**Uwaga nieuwzględniona** Uwaga nie dotyczy KPO
520.	Wejherowskie Towarzystwo Cyklistów	woj. pomorskie	Komponent E	197-200	Dodanie części „Cele szczegółowe” E 1.1.3 „Wsparcie rozwoju infrastruktury rowerowej” 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	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						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. Zwraca się uwagę na fakt, iż cel główny komponentu E to Rozwój zrównoważonego, bezpiecznego i odpornego systemu transportowego, zapewniającego odpowiednią obsługę potrzeb gospodarki i społeczeństwa, poprzez zwiększenie dostępności transportowej i walkę z wykluczeniem komunikacyjnym m.in. za pomocą zrównoważonych i cyfrowych rozwiązań minimalizujących negatywne oddziaływanie na środowisko. Należy z całą mocą podkreślić, że choć elektryczne autobusy wyczerpują do pewnego stopnia znamiona "zrównoważonego" elementu systemu transportowego, to nie można uznać ich za element "bezpieczny" i "odporny". Co więcej, właśnie transport publiczny - niezależnie od trakcji, czy źródła napędu w przypadku pandemii i związanego z nią obowiązku zachowania dystansu społecznego - podlega największym obostrzeniom. W sytuacji konieczności jednoczesnej poprawy warunków aerosanitarnych oraz wymogu zachowywania dystansu społecznego to właśnie transport rowerowy staje się kluczowym elementem pozwalającym zachować odporność, przy jednoczesnym utrzymaniu poziomu mobilności mieszkańców. Zwraca się jednak ponownie uwagę na fakt, że w większości polskich miast jego wykorzystanie jest tłamszone ze względu na brak infrastruktury, która umożliwia realizację podróży w sposób bezpieczny, wygodny i efektywny. Zgodnie z badaniami CBOS aż 64% Polaków nie czuje się bezpiecznie jadąc rowerem. To istotne ograniczenie w rozwoju transportu rowerowego. Podkreślić należy także fakt, ze wymiana taboru autobusowego komunikacji miejskiej w niewielkim stopniu przyczyni się do redukcji emisji substancji szkodliwych. Autobusy są głównym emitentem szkodliwych substancji. Transport publiczny, według badań krakowskiej AGH, odpowiada	

						jedynie za 2,2 proc. całkowitej emisji zanieczyszczeń do powietrza, za to samochody za 65-70 proc. zanieczyszczeń. Stąd należy dążyć do jak największego ograniczania ruchu samochodowego, m.in. poprzez tworzenie alternatywy w postaci bezpiecznego, wygodnego i efektu transportu rowerowego. Zwraca się również uwagę, że elektryfikacja transportu autobusowego nie eliminuje wszystkich rodzajów zanieczyszczeń w transporcie drogowym. Nadal bowiem autobusy elektryczne poruszają się w gumowych oponach, hamują używając klocków i tarcz hamulcowych. Zgodnie z badaniami politechniki berlińskiej opona samochodowa traci w czasie eksploatacji w wyniku ścierania się materiału nawet do 2 kg masy, zaś w przypadku opon do ciężarówek i autobusów może to być nawet 12 kg. Ok. 9 proc. startej gumy trafia do atmosfery właśnie w formie pyłu. Opona zawiera liczne substancje, które w istotny sposób niekorzystnie wpływają na środowisko naturalne i stanowią dla niego zagrożenie. W ich skład mogą wchodzić metale ciężkie, rakotwórcze substancje takie jak benzen, szkodliwe polimery, fenole i wiele innych. Jednocześnie warto zauważyć, że autobusy elektryczne do hamowania zużywają nakładki hamulcowe zawierające materiały cierne. Głównymi składnikami materiału ciernego są: wypełniacze (m. in. stal, metale kolorowe, materiały mineralne i organiczne, siarka, grafit, kreda)	
521.	Wejherowskie Towarzystwo Cyklistów	woj. pomorskie	Komponent E	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 transport • Zwiększenie udziału rowerów transportowych w ruchu logistycznym w obszarach o szczególnym zagęszczeniu ruchu	ZW 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	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						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 fitochemiczny), 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.	
522.	Wejherowskie Towarzystwo Cyklistów	woj. pomorskie	Komponent E	201	Dodanie wiązki inwestycji E1.1.3 „Dodanie tzw. wiązki inwestycji E1.1.3 „Wsparcie rozwoju infrastruktury rowerowej” Wyzwania (Challenges): Wyzwaniem w tym zakresie jest znaczne zwiększenie skali i tempa działań zmierzających do zwiększenia udziału pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi oraz rowerów, m.in. poprzez wsparcie działań zwiększających dostępność pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi, rozbudowę infrastruktury ładowania, wymianę autobusów na zero- i nisko- emisyjne oraz umożliwienie wprowadzania stref zeroemisyjnych w miastach. Jednocześnie polskie miasta nie posiadają spójnych systemów tras rowerowych, co nie pozwala na pełny rozwój potencjału z zakresie transportu rowerowego będącego w pełni zero-emisyjnym środkiem transportu. Miasta liderujące pod względem udziału ruchu rowerowego w podróżach osiągają poziom ok. 7%, w czasie, gdy potencjał (pod w warunkiem powstania w miastach funkcjonalnego systemu tras) można szacować na poziom ok. 15-20% (na podstawie zbliżonych uwarunkowaniami miasto wschodnio niemieckich). Skokowy wzrost zainteresowania transportem rowerowym w sytuacji pandemii udowodnił odporność tego środka transportu na kolejne fale pandemii. Wyzwaniem w tym zakresie jest zwiększenie udziału	jednostki samorządu terytorialnego jako odbiorcy wsparcia	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

					rowerów w transporcie. Warto również zwrócić uwagę na gwałtowny wzrost rynku handlu internetowego oraz konsolidację silnego rynku logistycznego, która wytwarza rosnącą presję na ruch w miastach – w metropoliach udział ruchu dostawczego w ruchu kołowym stale wzrasta. Zgodnie z zaleceniami europejskimi należy poszukiwać alternatywnych sposobów na zaspokajanie potrzeb logistycznych w miastach, w tym poprzez promocję i ułatwienie korzystania z lekkich pojazdów elektrycznych oraz wspomaganych elektrycznie rowerów towarowych, tak przez małe jak i duże firmy lub instytucje w logistyce tzw. ostatniej mili. Cel (Objective): Zwiększenie udziału rowerów w transporcie. Cel zostanie osiągnięty poprzez zwiększenie długości i spójności sieci dróg rowerowych w taki sposób, aby podróż rowerem była uznawana za bezpieczną, wygodną i efektywną. Przewiduje się, że w perspektywie do 2026 r. wzrośnie liczba długość i spójność systemy dróg rowerowych w miastach i na obszarach funkcjonalnych. Jednocześnie zakłada się wsparcie zakupu rowerów towarowych dla odbiorców indywidualnych i przedsiębiorców celem realizacji dostaw na tzw. ostatniej mili transportem zeroemisyjnym. Wprowadzenie powyższych rozwiązań skutkować będzie znaczną redukcją rocznej emisji CO2. Charakterystyka (Nature, type, size of investment): Realizowane będą związane z rozbudową infrastruktury rowerowej, tj. samodzielnych dróg rowerowych, dróg rowerowych towarzyszących inwestycjom drogowym, parkingów rowerowych, ciągów pieszo-rowerowych. Planuje się budowę dróg rowerowych, które umożliwią mieszkańcom przemieszczanie się rowerem w sposób wygodny, bezpieczny i efektywny. Rozbudowie sieci dróg rowerowych będzie towarzyszyć budowa infrastruktury integrującej rower z innymi środkami transportu (kolej, miejski i regionalny transport zbiorowy) w postaci parkingów lub boxów rowerowych w punktach węzłowych. Powstała synergia umożliwi z inwestycjami rozwijającymi transport publiczny pozwoli na stworzenie zeroemisyjnej i bezpiecznej w kontekście pandemii alternatywy dla samochodów indywidualnych. Efektem działań będzie upowszechnienie roweru jako środka transportu, co pozwoli na poprawę jakości powietrza w szczególności w miastach i ich obszarach funkcjonalnych, a zatem miejscach szczególnie narażonych na występowanie tzw. smogu fotochemicznego pochodzącego ze spalania paliw i pylenia części eksploatacyjnych. Wdrażanie (Implementation): Wsparcie kompleksowych projektów inwestycyjnych w wybranych w drodze konkursu miastach oraz miejskich obszarach funkcjonalnych. Instytucją organizującą		

					konkurs oraz zapewniającą nadzór nad finansowaniem inwestycji będzie Centrum Unijnych Projektów Transportowych. Jednocześnie zakłada się wsparcie zakupu rowerów towarowych dla odbiorców indywidualnych i przedsiębiorców celem realizacji dostaw na tzw. ostatniej mili transportem zeroemisyjnym. Populacja docelowa (Target population): administracja publiczna jako ośrodek tworzący i wdrażający projekt		
523.	Osoba prywatna	woj. podlaskie	Komponent E	197	Dodać E2.3. Likwidacja białych plam transportu publicznego Inwestycje: Dodać E2.3.1. Uruchomienie połączeń autobusowych sołectw ich pozbawionych	Szacuje się, że ok. 26% (Instytutu Rozwoju Wsi i Rolnictwa PAN dane za 2018 r) sołectw w skali kraju jest pozbawionych jakiegokolwiek transportu autobusowego. Na obszarze wielu powiatów nie ma żadnych połączeń autobusowych w dni wolne. Stan taki powoduje wykluczenie komunikacyjne dużej części społeczeństwa zamieszkałego zwłaszcza na obszarach wiejskich.	**Wyjaśnienie** Wsparcie w zakresie zakupu zero i niskoemisyjnych autobusów związane jest z reformą w zakresie zwiększania roli regularnego transportu publicznego w miastach i poza aglomeracjami. Wsparcie w KPO w tym obszarze dedykowane jest podmiotom publicznym, w szczególności jednostkom samorządu terytorialnego. Wsparcie zakupu taboru autobusowego będzie możliwe w ramach otwartej i konkurencyjnej procedury konkursowej
524.	Osoba prywatna	woj. podlaskie	Komponent E	197	Dodać E2.3. Likwidacja białych plam transportu publicznego Inwestycje: Dodać E2.3.2. Rozwój transportu rowerowego	Transport rowerowy jest alternatywnym środkiem transportu do transportu publicznego i prywatnego spalinowego. Pozwala na uzupełnienie transportu spalinowego na krótszych dystansach. Przy organizacji transportu rowerowego należy stworzyć sieć wypożyczalni rowerów w tym elektrycznych i stacji ładowania. Rowery powinny pozwolić na rozwój transportu na obszarach wiejskich pomiędzy sołectwami i wewnątrz miast. W systemie powinny być także dostępne rowery trójkołowe umożliwiające transport większych ładunków na przykład zakupów.	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
525.	Gmina Miasto Rzeszów	woj. podkarpackie	Komponent E	212,213	Uprzejmie wnosi się o zmianę zapisów KPO w zakresie Komponentu E „Zielona, inteligentna mobilność" Inwestycje E.2.2.1 Bezpieczeństwo transportu poprzez rozszerzenie katalogu dróg wyprowadzających ruchu tranzytowego z obszarów o zwartej zabudowie	Nie tylko drogi krajowe, ale w dużej mierze również wojewódzkie w największych polskich miastach, a do takich zaliczają się ośrodki wojewódzkie, są arteriami na których dochodzi do bardzo dużej ilości zdarzeń	**Uwaga nieuwzględniona.** Budowa obwodnic będzie dotyczyć dróg krajowych, zarządzanych przez Generalną Dyrekcję Dróg i Autostrad.

					mieszkaniowej o drogi (w tym obwodnice) wojewódzkie (w tym te zlokalizowane w miastach wojewódzkich i zarządzane przez Prezydentów tych miast). Obecny zapis: "Cel (Objective): Celem inwestycji jest zwiększenie poziomu bezpieczeństwa ruchu, w szczególności jego niechronionych uczestników, jak również eliminacja ruchu tranzytowego z obszarów o zwartej zabudowie mieszkaniowej (obwodnice dróg na drogach krajowych). Efektem podejmowanych działań będzie poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez likwidację miejsc niebezpiecznych na sieci drogowej i zmniejszenie ryzyka wypadków." Propozycja zmiany: "Cel (Objective): Celem inwestycji jest zwiększenie poziomu bezpieczeństwa ruchu, w szczególności jego niechronionych uczestników, jak również eliminacja ruchu tranzytowego z obszarów o zwartej zabudowie mieszkaniowej (obwodnice dróg na drogach krajowych i wojewódzkich oraz drogi krajowe i wojewódzkie w miastach wojewódzkich). Efektem podejmowanych działań będzie poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez likwidację miejsc niebezpiecznych na sieci drogowej i zmniejszenie ryzyka wypadków." Obecny zapis: "Wdrażanie (Implementation): Podmiotami odpowiedzialnymi za wdrożenie inwestycji jest Ministerstwo Infrastruktury, Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego, zaś jednostką wspierającą jest Centrum Unijnych Projektów Transportowych. Podmiotami uczestniczącymi we wdrażaniu inwestycji będzie Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad oraz Główny Inspektor Transportu Drogowego." Propozycja zmiany: "Wdrażanie (Implementation): Podmiotami odpowiedzialnymi za wdrożenie inwestycji jest Ministerstwo Infrastruktury, Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego, zaś jednostką wspierającą jest Centrum Unijnych Projektów Transportowych. Podmiotami uczestniczącymi we wdrażaniu inwestycji będzie Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad oraz Główny Inspektor Transportu Drogowego, a także jednostki samorządu terytorialnego na szczeblu województwa oraz miasta wojewódzkie."	drogowych, w szczególności dotykających niechronionych uczestników dróg – zarówno pieszych jak i rowerzystów. Spowodowane jest to olbrzymim natężeniem ruchu, wielką liczbą miejsc kolizyjnych, na których ruch samochodowy jest dynamiczny w połączeniu z bardzo dużym potokiem pieszych i rowerzystów generuje znaczącą liczbę wypadków, w tym zdarzeń śmiertelnych. Zgodnie z art. 19 ust. 5 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2020 r. poz. 470, z późn. zm.) w granicach miast na prawach powiatu zarządcą wszystkich dróg publicznych, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych, jest Prezydent Miasta. W myśl art. 20 powołanej ustawy do zarządcy drogi należy m.in. opracowywanie projektów planów rozwoju sieci drogowej, opracowywanie projektów planów finansowania budowy, przebudowy dróg oraz drogowych obiektów inżynierskich, pełnienie funkcji inwestora, oraz koordynacja robót w pasie drogowym. W związku z powyższym, organem właściwym w zakresie zarządzania i realizacji zadań związanych z budową, przebudową oraz remontem dróg publicznych, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych na terenie miasta wojewódzkiego jest Prezydent Miasta, a na pozostałym terenie województwa i w odniesieniu do dróg wojewódzkich Zarząd Województwa.	Wybór konkretnych lokalizacji będzie dokonywany przez Ministerstwo Infrastruktury po szczegółowej analizie potrzeb związanych z bezpieczeństwem. Budowa dróg co do zasady nie ejst kwalifikowalna w KPO. Wyjątkiem sa cele bezpieczeństwa na drogach krajowych, gdzie natężenie ruchu uzasadnia realizację takiego celu.
526.	Gmina Wrocław	woj. dolnośląskie	Komponent E	197-206	Sugerujemy uspójnienie zapisów, tak, aby jednoznacznie wskazywały one, jakie środki transportu mogą zostać wsparte w ramach KPO (czy tylko autobusy wodorowe i elektryczne, czy również nisko emisyjne autobusy zasilane paliwem gazowym oraz hybrydy).	Jednym z kluczowych celów KPO jest "zwiększenie udziału zeroemisyjnego transportu oraz przeciwdziałanie i zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko". Tak sformułowany cel jednoznacznie wskazuje na fakt, iż w ramach programu będzie można uzyskać dofinansowanie na zakup pojazdów (autobusów) tylko i wyłącznie zeroemisyjnych, a tymi w myśl zapisów	**Wyjaśnienie** Zapisy zostały doprecyzowane. W miastach - tylko zeroemisyjne, poza miastami także niskoemisyjne.

						ustawy o elektromobilności są: "autobus zeroemisyjny (…) autobus oraz trolejbus wykorzystujące do napędu energię elektryczną, w tym energię wytworzoną z wodoru w zainstalowanych w nich ogniwach paliwowych lub wyłącznie silnik, którego cykl pracy nie prowadzi do emisji gazów cieplarnianych lub innych substancji objętych systemem zarządzania emisjami gazów cieplarnianych (...). Zatem mowa tu o autobusach elektrycznych oraz wodorowych. Nie mniej jednak, w tym samym dokumencie, m.in. w uzasadnieniach do wyzwań transportowych znajdujemy zapisy typu: "wymiana autobusów na zero- i nisko-emisyjne (...)", która wskazywałaby, iż wsparcie będzie można pozyskać również na pojazdy nisko emisyjne, a więc pojazdy hybrydowe, oraz zasilane CNG, LPG. Występuje zatem tutaj pewna niekonsekwencja i niespójność.	
527.	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	woj. pomorskie	Komponent E	207	Potrzeba uwzględnienia wniosków z raportu Najwyższej Izby Kontroli – „Informacja o wynikach kontroli – Bariery rozwoju transportu intermodalnego" z 2020 r. i wpisanie przesłanki „niwelowania barier rozwojowych, w szczególności dostępu do portów morskich, stanowiących główne źródło masy ładunkowej w przewozach intermodalnych."	Raport NIK stanowi obiektywną analizę warunków i kierunków rozwoju transportu intermodalnego w Polsce, ze szczególnym uwzględnieniem roli i znaczenia tej technologii przewozowej oraz barier w rozwoju tejże. Zwrócono uwagę na potrzebę zminimalizowania tychże barier przez państwo oraz skonkretyzowanie monitorowania intermodalu w wskaźników międzygałęziowych, przedstawiających integrację gałęzi transportu w wykonywanej pracy przewozowej.	**Uwaga nieuwzględniona.** Tego rodzaju infrastruktura będzie mogła być współfinansowana w ramach polityki spójności
528.	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	woj. pomorskie	Komponent E	208	Wpisanie następującego stwierdzenie korygującego: „Zadania będą realizowane zarówno na liniach wchodzących w skład sieci TEN-T, jak i poza tą siecią, w tym na liniach o znaczeniu regionalnym i zapewniających dostęp do węzłów, w tym portów morskich sieci bazowej, szczególnie na liniach kolejowych o kluczowym udziale transportu towarowego."	Istotnym jest tworzenie zintegrowanego systemu transportowego i zapewnienia odpowiedniego miejsca transportu morskiego w tym systemie, tworzenia warunków sprzyjających rozwojowi spójnej sieci terminali logistycznych i platform multimodalnych, których najważniejszymi elementami będą porty morskie i terminale intermodalne, Nie ulega wątpliwości, ze konieczna jest pełna integracja polskich portów sieci bazowej TEN-T, stanowiących węzły transportowe Korytarza Baltyk-Adriatyk, z innymi elementami sieci bazowej TEN-T, tj. terminalami intermodalnymi, centrami logistyczno-dystrybucyjnymi itp. ulokowanymi na obszarze Polski. Dla przykładu, kluczowym wyzwaniem dla Portu	**Uwaga nieuwzględniona.** Tego rodzaju infrastruktura będzie mogła być współfinansowana w ramach polityki spójności

						Gdynia jest przebudowa i modernizacja kolejowej infrastruktury dostępowej i infrastruktury kolejowej celem dostosowania do wymogów określonych w Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego I Rady (UE) NR 1315/2013. Wymogi te można spełnić poprzez skierowanie ruchu z/do Portu Gdynia na linię 201, co znacznie zmniejszy obciążenie ciągu linii 202/9/131. Linia 201 stanowi fundamentalną częścią korytarza Rail Freight Corridor 5 i jako dostęp do portu w Gdyni jest uznawana przez Komisję Europejską za bardzo istotną dla Korytarza Bałtyk-Adriatyk. Należy także zwrócić uwagę, że linia 201 została zakwalifikowana jako infrastruktura sieci kompleksowej TEN-T, mimo, iż stanowi kluczowy dla Korytarza B-A element sieci bazowej TEN-T. Formalne włączenie linii 201 do infrastruktury bazowej Korytarza Bałtyk-Adriatyk zapewni spójność obu korytarzy transportowych oraz jej modernizację do 2030 roku. Modernizacja linii kolejowej nr 201 (łączącej Gdynię z Kościerzyną oraz Bydgoszczą wzdłuż dawnej „magistrali węglowej"), pozwoli na ominięcie obciążonego trójmiejskiego węzła kolejowego.	
529.	Gmina Wrocław	woj. dolnośląskie	Komponent E	201	Należy skorygować zapis, rozszerzając działania związane z ITS na drogi inne niż krajowe oraz zrezygnować z doprecyzowania w systemach biletowych tj. w kraju: Proponowany zapis: W ramach kluczowych inwestycji zakłada się: rozwój Inteligentnych Systemów Transportowych (ITS) na drogach krajowych (kontynuacja Krajowego Systemu Zarządzania Ruchem realizowanego ze środków CEF przez GDDKiA) oraz wojewódzkich/ powiatowych, wsparcie systemów zarządzania ruchem i komunikacją kolejową (np. ERTMS), rozwiązania informatyczne i organizacyjne sprzyjające międzygałęziowej integracji transportu, szerokiej informacji cyfrowej dla użytkowników (np. inwestycję w systemy rozliczeniowo - biletowe w kraju).	Wsparcie w zakresie ITS nie powinno ograniczać się wyłącznie do dróg krajowych - powinno zostać rozszerzone na drogi wojewódzkie i powiatowe, co jest bardzo ważne dla zrównoważonego rozwoju miast. Ponadto drogi wojewódzkie i powiatowe stanowią przeważający rodzaj dróg w dużych miastach.	**Uwaga nieuwzględniona** Ze względu na ograniczenie środków, działania w zakresie ITS będą mogły być realizowane w ramach polityki spójności.
530.	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	woj. pomorskie	Komponent E	210	Sugeruje się wskazanie kluczowych linii kolejowych w polskim systemie transportowym, które spowodują poprawę warunków prowadzenie działalności przewozowej w segmencie intermodalnym.	Istotnym jest tworzenie zintegrowanego systemu transportowego i zapewnienia odpowiedniego miejsca transportu morskiego w tym systemie, tworzenia warunków sprzyjających rozwojowi spójnej sieci terminali logistycznych i platform multimodalnych, których najważniejszymi elementami będą porty morskie i terminale intermodalne, Nie ulega wątpliwości, ze	**Wyjaśnienie** W zakresie transportyu intermodalnego przewidywany jest konkurs. Nie są więc znane lokazliacje poszczególnych projektów.

						konieczna jest pełna integracja polskich portów sieci bazowej TEN-T, stanowiących węzły transportowe Korytarza Baltyk-Adriatyk, z innymi elementami sieci bazowej TEN-T, tj. terminalami intermodalnymi, centrami logistyczno-dystrybucyjnymi itp. ulokowanymi na obszarze Polski. Dla przykładu, kluczowym wyzwaniem dla Portu Gdynia jest przebudowa i modernizacja kolejowej infrastruktury dostępowej i infrastruktury kolejowej celem dostosowania do wymogów określonych w Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego I Rady (UE) NR 1315/2013. Wymogi te można spełnić poprzez skierowanie ruchu z/do Portu Gdynia na linię 201, co znacznie zmniejszy obciążenie ciągu linii 202/9/131. Linia 201 stanowi fundamentalną częścią korytarza Rail Freight Corridor 5 i jako dostęp do portu w Gdyni jest uznawana przez Komisję Europejską za bardzo istotną dla Korytarza Bałtyk-Adriatyk. Należy także zwrócić uwagę, że linia 201 została zakwalifikowana jako infrastruktura sieci kompleksowej TEN-T, mimo, iż stanowi kluczowy dla Korytarza B-A element sieci bazowej TEN-T. Formalne włączenie linii 201 do infrastruktury bazowej Korytarza Bałtyk-Adriatyk zapewni spójność obu korytarzy transportowych oraz jej modernizację do 2030 roku. Modernizacja linii kolejowej nr 201 (łączącej Gdynię z Kościerzyną oraz Bydgoszczą wzdłuż dawnej „magistrali węglowej”), pozwoli na ominięcie obciążonego trójmiejskiego węzła kolejowego.	
531.	Gmina Wrocław	woj. dolnośląskie	Komponent E	205	Należy rozszerzyć zakres wsparcia o budowę i modernizację infrastruktury drogowej celem wykorzystania autobusów zeroemisyjnych w aglomeracjach (wydzielone trasy autobusowe/autobusowo-tramwajowej).	Jedną z inwestycji przewidzianych do realizacji w ramach celu E.1 zwiększenie udziału zeroemisyjnego transportu oraz przeciwdziałanie i zmniejszanie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko będzie E.1.1.2. zeroemisyjny transport zbiorowy. W jego obszarze planuje się "wymianę około 1200 szt. autobusów na zero- i nisko - emisyjne". Co więcej, celem ww. inwestycji będzie: "zwiększenie liczby oraz udziału taboru autobusowego zasilanego paliwami alternatywnymi (...). "Rozbudowie zero - i nisko - emisyjnego taboru autobusowego towarzyszyć będą inwestycje związane z rozbudową infrastruktury	**Uwaga uwzględniona.** Tabor szynowy (tramwaje) został dopisany do Komponentu E. Wsparcie będzie możliwe z części pożyczkowej.

						ładowania (elektrycznej i wodorowej, powstałej nie tylko dla floty transportu publicznego. Zapisy te jednoznacznie wskazują, iż w ramach KPO będzie można sfinansować inwestycje związane wyłącznie z zakupem taboru autobusowego wraz ze stacjami ładowania autobusów elektrycznych i wodorowych. Oznacza to, iż w ramach KPO nie będzie można sfinansować: - pojazdów szynowych, takich, jak tramwaje ani budowy tras szynowych, -budowy wydzielonych tras autobusowych. Sugerujemy, aby tego typu inwestycje znalazły się w katalogu przedsięwzięć kwalifikujących się do wsparcia.	
532.	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	woj. pomorskie	Komponent E	210	Wpisanie następującego stwierdzenie korygującego: Realizowane działania będą skoncentrowane na terminalach drogowo-kolejowych oraz lądowo-morskich w węzłach transportowych sieci bazowej TEN-T, zlokalizowanych na sieci TEN-T.	Należy podkreślić, że digitalizacja oraz przejście na zrównoważoną i inteligentną mobilność stanowi kierunek rozwoju Europejskiego Zielonego Ładu (pkt. 2.1.5.). Co więcej, zgodnie z „Inicjatywą Przewodnią 2 – Tworzenie bezemisyjnych lotnisk i portów" zawartą w Strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości: „Porty i lotniska mają kluczowe znaczenie dla unijnych połączeń międzynarodowych, dla europejskiej gospodarki oraz dla regionów, w których te porty i porty lotnicze się znajdują. Jeżeli chodzi o przejście lotnisk i portów na bezemisyjne rodzaje transportu, nowym standardem muszą stać się najlepsze praktyki stosowane przez najbardziej zrównoważone lotniska i porty, umożliwiające najbardziej zrównoważone formy połączeń. Porty i lotniska powinny stać się ośrodkami multimodalnej mobilności i transportu, łączącymi wszystkie właściwe rodzaje transportu. Pozwoli to poprawić jakość powietrza w skali lokalnej, co z kolei przyczyni się do poprawy zdrowia okolicznych mieszkańców."	**Uwaga nieuwzględniona** W ramach KPO nie przewiduje się budowy infrastruktury portowej i okołoportowej. Tego rodzaju infrastruktura będzie mogła być współfinansowana w ramach polityki spójności
533.	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	woj. pomorskie	Komponent E	210	Wpisanie następującego stwierdzenie korygującego: Realizowane działania będą skoncentrowane na terminalach drogowo-kolejowych oraz lądowo-morskich zlokalizowanych w węzłach transportowych sieci TEN-T. Populacja docelowa (Target population): podmioty gospodarcze świadczące lub planujące świadczenie usług związanych z transportem intermodalnym, a także zarządcy bocznic kolejowych.	Porty morskie, stanowiące kluczowe ogniwa lądowo-morskich łańcuchów dostaw, zarządzają infrastrukturą transportową na swoim obszarze administracyjnym, inwestując w poprawę dostępności kolejowej. Należy podkreślić, że najważniejszymi elementami transportu intermodalnego warunkującymi jego dalszy rozwój w świetle SRT2030 są dobrze	**Uwaga nieuwzględniona** W ramach KPO nie przewiduje się budowy infrastruktury portowej i okołoportowej. Tego rodzaju infrastruktura będzie mogła być współfinansowana w ramach polityki spójności

						funkcjonujące porty morskie z dobrze rozwiniętą infrastrukturą dostępową, dobrze funkcjonujące porty morskie z dobrze rozwiniętą infrastrukturą dostępową. Co więcej, zgodnie z „Kierunkami rozwoju transportu intermodalnego do 2030 roku z perspektywą do 2040 r.”, spośród wszystkich terminali intermodalnych w Polsce, terminale portowe dysponują prawie 60% zdolności przeładunkowej, co jest w sumie zrozumiałe, bo to porty są największymi generatorami ruchu. W świetle celu 1A (Wsparcie rozwoju infrastruktury punktowej) wspomnianego dokumentu, stale rosnące zapotrzebowanie na realizację przewozów transportem intermodalnym skutkuje koniecznością zapewnienia odpowiedniej infrastruktury, która zaspokoi zapotrzebowanie na usługi na satysfakcjonującym poziomie. Przykładem jest projekt z Programu rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku, pn. „Budowa publicznego terminalu promowego w Porcie Gdynia”, w ramach którego powstanie (do czerwca 2021 r.) infrastruktura kolejowa do nabrzeży tego terminala oraz nabrzeży terminali przeładunkowych w Porcie Gdynia w oparciu o technologię intermodalną, i zintegrowana z infrastrukturą PKP PLK na zapleczu portu.	
534.	Gmina Wrocław	woj. dolnośląskie	Komponent E	34, 203	Należy wykreślić wyraz "obowiązkowych" z zapisu "wprowadzenie obowiązkowych stref czystego transportu w miastach o liczbie mieszkańców powyżej 100 tys., gdzie wystąpiło przekroczenie dopuszczalnego poziomu szkodliwych substancji (NO2)." Utworzenie stref czystego transportu powinno mieć charakter fakultatywny, tak jak było to określone dotychczas w ustawie o elektromobilności a jej utworzenie było zależne i leżało wyłącznie w gestii gminy.	Proponuje się odrzucić proponowany ustęp (uregulowanie wg obecnie obowiązującego brzmienia art. 39 ust. 1: lub proponuje się wydłużenie terminu na utworzenie strefy czystego transportu do 36 miesięcy, wyłączenie z oceny GIOŚ pomiarów dokonanych w korytarzach dróg krajowych i wojewódzkich oraz ograniczenie utworzenia strefy do terenu śródmiejskiej zabudowy lub jej części, stanowiącej zgrupowanie intensywnej zabudowy na obszarze śródmieścia: „Gminy o liczbie ludności powyżej 100 tys. mieszkańców, znajdujące się strefach, w których przeprowadzona przez Głównego Inspektora Ochrony Środowiska ocena poziomów substancji w powietrzu, o której mowa w art. 89 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2020 r. poz. 1219, 1378, 1565, 2127 i 2338), wykazała, z wyłączeniem pomiarów dokonanych w korytarzach dróg krajowych i	**Uwaga nieuwzględniona** Zapisy wynikają z projektów aktów prawnych, w tym zakresie polityki energetycznej.

						wojewódzkich, przekroczenie dopuszczalnego poziomu stężenia średniorocznego poziomu zanieczyszczeń dwutlenkiem azotu NO2, w terminie 36 miesięcy od dnia otrzymania informacji, o której mowa w art. 89 ust. 1c tej ustawy, tworzą strefę czystego transportu dla terenu śródmiejskiej zabudowy lub jej części, stanowiącej zgrupowanie intensywnej zabudowy na obszarze śródmieścia.” Analogiczna uwaga została zgłoszona przez Gminę Wrocław podczas konsultacji projektu nowelizowanej ustawy o elektromobilności.	
535.	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	woj. pomorskie	Komponent E	212	Wpisanie następującego stwierdzenie uzupełniającego: Budowa w węzłach transportowych infrastruktury równoważącej negatywne efekty oddziaływania transportu drogowego, w tym ruchu tranzytowego.	Komisja Europejska udostępni 1,4 mld euro na wsparcie europejskiej infrastruktury transportowej. KE planuje, że bezpieczne i strzeżone parkingi powstaną co 100 km wzdłuż głównych dróg. W Europie jest 300 tys. miejsc parkingowych, ale potrzeba o jedną trzecią więcej. Zaledwie 7 tys. miejsc z istniejących jest certyfikowanych i oznakowanych jako bezpieczne. Komisja Europejska przygotowała 60 mln euro na budowę bezpiecznych parkingów i strzeżonych parkingów (SSTPA). Na wymienioną sumę 20 mln euro pochodzi z funduszy CEF, natomiast 40 mln z programu Polityki Spójności UE. Porty morskie w Polsce są obsługiwane głównie przez transport drogowy w relacji do zaplecza portu. Średni udział połączeń kolejowych wynosi ok. 25 % struktury masy przewozowej w portach. W celu zminimalizowania negatywnego oddziaływania na środowisku transportu drogowego, zwłaszcza na obszarze portowo-miejskim (przykład Portu Gdynia), niezbędnym jest zapewnienie zrównoważonego systemu transportowego poprzez budowę parkingów przeznaczonych dla samochodów ciężarowych na zapleczu portów morskich. Co więcej, poprawa informacji parkingowej jak i systemu informowania kierowców i użytkowników o rzeczywistym warunkach podróżowania w obszarach kolizji ruchu miejskiego i ciężkiego, czyli na drogach dojazdowych do portów, w tym obszarów miejskich, pozwoli na ograniczenie zjawiska kongestii. Zaplecze portowe powinno być wyposażone w niezbędną suprastrukturę oraz parkingi dla pojazdów ciężkich (np. na obszarze Doliny	**Uwaga nieuwzględniona** W ramach KPO nie przewiduje się budowy infrastruktury portowej i okołoportowej. Tego rodzaju infrastruktura będzie mogła być współfinansowana w ramach polityki spójności

						Logistycznej oraz wzdłuż dróg krajowych – S6 i S7) z dostępem do nowoczesnej infrastruktury lądowej, w tym intermodalnej w relacjach długodystansowych.	
536.	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	woj. pomorskie	Komponent E	213	Wpisanie następującego stwierdzenie korygującego: Celem inwestycji jest unowocześnienie systemu transportowego i wdrożenia cyfrowych rozwiązań poprawiających efektywność wykorzystania infrastruktury transportowej, w tym zintegrowanych systemów zarządzania ruchem na poziomie lokalnym, regionalnym i krajowym.”	Należy podkreślić, że digitalizacja oraz przejście na zrównoważoną i inteligentną mobilność stanowi kierunek rozwoju Europejskiego Zielonego Ładu (pkt. 2.1.5.), gdzie wskazano, że „Obok inteligentnych systemów zarządzania ruchem, możliwych dzięki digitalizacji, coraz większą rolę będzie odgrywać zautomatyzowana i oparta na sieci multimodalna mobilność. System i infrastruktura transportu w UE zostaną dostosowane tak, aby wspierały nowe zrównoważone usługi mobilności dające możliwość zmniejszenia zatorów komunikacyjnych i zanieczyszczenia środowiska (...).”. Korzyści związane z wysokimi parametrami infrastruktury dostępu do portów morskich od strony morza nie zostaną wykorzystane, jeżeli wąskim gardłem będzie infrastruktura dostępu do portów od strony lądu. Powstanie nowych inwestycji, tj. Port Zewnętrzny w Porcie Gdynia oraz Dolina Logistyczna w jego bezpośrednim zapleczu, będą miały istotny pozytywny wpływ na rozwój gospodarek lokalnych. Jednocześnie, wzrost ruchu dowozowo-odwozowego pojazdami ciężkimi do/z portu będzie skutkował potrzebą równoważenia ruchu ciężkiego i miejskiego, a także dbałością o jakość życia mieszkańców oraz środowiska naturalnego. Istotnym działaniem będzie wykorzystanie narzędzi ITS, czyli inteligentnego i skoordynowanego systemu zarządzania ruchem.	**Uwaga nieuwzględniona** W ramach KPO nie przewiduje się budowy infrastruktury portowej i okołoportowej. Tego rodzaju infrastruktura będzie mogła być współfinansowana w ramach polityki spójności
537.	Gmina Wrocław	woj. dolnośląskie	Komponent E	205-206	Sugerujemy rozszerzenie zapisu o drogi krajowe, wojewódzkie i powiatowe. Infrastruktura ładowania będzie tworzona wzdłuż sieci TEN-T oraz wzdłuż dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych.	Rozbudowie zero - i nisko - emisyjnego taboru autobusowego towarzyszyć będą inwestycje związane z rozbudową infrastruktury ładowania (elektrycznej i wodorowej), powstałej nie tylko dla floty transportu publicznego" Przy czym zgodnie z zapisami na str. 205 "infrastruktura ładowania będzie tworzona wzdłuż sieci TEN-T - oznacza to, iż w ramach KPO będzie można dofinansować tylko te stacje ładowania, które zostaną zlokalizowane przy sieci TEN-T. Publiczne punkty ładowania paliwami alternatywnymi położone na	**Wyjaśnienie** Punkty ładowania będą powiązane z zakupem taboru. Nie będzie osobnych projektów wyłącznie w zakresie ładowania.

						drogach poza siecią TEN-T będą wspierane ze środków Polityki Spójności oraz innych instrumentów UE. Wsparcie w ramach KPO infrastruktury do ładowania wyłącznie wzdłuż sieci TEN- T wydaje się być bezzasadne. Infrastruktura ładowania powinna znajdować się również przy drogach powiatowych, wojewódzkich, krajowych, co ma ogromne znaczenie w kontekście zapewnienia sprawnego funkcjonowania transportu publicznego."	
538.	Gmina Wrocław	woj. dolnośląskie	Komponent E	203	Sugerujemy uspójnienie zapisów znajdujących się w KPO, tak aby były one zgodne z zapisami znajdującymi się w dokumencie, jakim jest Polityka Energetyczna Polski do roku 2040, która jest dokumentem uchwalonym i obowiązującym lub o ich zmianę/korektę.	Zapis - "zgodnie z Polityką Energetyczną Polski 2040, od 2025 r. każdy przetarg na autobusy w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców powinien dotyczyć tylko zero- i niskoemisyjnych autobusów (elektrycznych i wodorowych)"" nie jest spójny z zapisem który znajduje się w przywołanej Polityce Energetycznej Polski. Na str. 79 dokumentu polityka energetyczna Polski mowa jest bowiem wyłącznie o autobusach zeroemisyjnych, cyt: "od 2025 r. - 100% nowej floty kupowanej na cele świadczenia usług komunikacji miejskiej będzie zeroemisyjna (autobusy elektryczne i na wodór)."	**Wyjaśnienie** Zapisy zostały doprecyzowane. W miastach – tylko tabor zeroemisyjny, poza miastami także niskoemisyjny.
539.	Gmina Wrocław	woj. dolnośląskie	Komponent E	206	Sugerujemy, aby doprecyzować zapisy mówiące o tym, czy posiadanie SUMP będzie warunkiem koniecznym do aplikowania o dofinansowanie w ramach KPO. Jeśli tak, to konkursy powinny zostać zaplanowane w perspektywie czasowej umożliwiającej miastom/gminom/aglomeracjom przygotowanie SUMP.	Zgodnie z zapisami linii demarkacyjnej zakup autobusów nisko - i zero - emisyjnych ze środków Polityki Spójności oraz innych instrumentów UE będzie możliwy dla organizatorów transportu publicznego w miastach posiadających przyjęte Plany Zrównoważonej Moblilności Miejskiej (SUMP). Przy czym na str. 204 czytamy: "opracowanie SUMP jest w polskich miastach fakultatywne". Może to oznaczać, iż aplikując o wsparcie na zakup autobusów elektrycznych w ramach KPO SUMP nie będzie wymagany, w przypadku innych programów - będzie obowiązkowy.	**Wyjaśnienie** Zapisy zostały doprecyzowane.
540.	Gmina Wrocław	woj. dolnośląskie	Komponent E	4,20	str. 4 - Należy uzupełnić zakres działania, aby uwzględniał przewozy aglomeracyjne/metropolitalne oraz budowę infrastruktury dla miejskiego transportu zbiorowego, w zapisie: dokończenie/rozszerzenie inwestycji transportowych, zarówno tych które zwiększają bezpieczeństwo i jakość życia obywatela (wyprowadzenie ruchu tranzytowego z miast, wymiana taboru kolejowego do przewozów regionalnych i aglomeracyjnych/metropolitalnych, budowa infrastruktury dla miejskiego transportu zbiorowego) str.	W przypadku zadań kolejowych każdorazowo należy uwzględnić potrzebę rozwoju kolei aglomeracyjnej/metropolitalnej, która może pełnić ważną rolę dla społeczności lokalnych i korzystnie wpłynąć na ekologiczną, zrównoważoną mobilność w aglomeracjach	**Uwaga nieuwzględniona.** Tego rodzaju infrastruktura będzie mogła być współfinansowana w ramach polityki spójności

					20 - Należy uzupełnić zapis, aby uwzględniał przewozy aglomeracyjne/metropolitalne: wymianę i modernizację taboru kolejowego na tabor o lepszych parametrach energetycznych (przewozy krajowe, regionalne i aglomeracyjne/metropolitalne) dla przewozów pasażerskich"		
541.	Spółka "Koleje Mazowieckie - KM" sp. z o. o.	woj. mazowieckie	Komponent E	205-206	Wnioskujemy o możliwość uwzględnienia w E 1.1.2. Zeroemisyjny transport zbiorowy, inwestycji związanych z wymianą spalinowego taboru kolejowego oraz uwzględnienie w typie Beneficjentów operatorów publicznego transportu zbiorowego.	Główne cele komponentu 'E" wskazują na konieczność promocji „czystego" transportu zbiorowego w komunikacji publicznej miejskiej i regionalnej. Cele nie zawężają reform i inwestycji do transportu autobusowego. Wykluczenie takie pojawia się na etapie doprecyzowania zapisów KPO E 1.1 Środki na ten cel nie powinny zostać zawężone wyłącznie do transportu autobusowego, gdyż transport zbiorowy w komunikacji publicznej miejskiej i regionalnej to również kolej. W KPO jest mowa o zastąpieniu pojazdów spalinowych pojazdami zasilanymi paliwami alternatywnymi. Inwestycje w tym zakresie (E 1.1.2) powinny zatem umożliwić dostęp do środków dla projektów związanych z wymianą spalinowego taboru kolejowego. Dodatkowo rozszerzenie populacji docelowej o operatorów publicznego transportu zbiorowego sprawi, że o dofinansowanie aplikować będą mogli przewoźnicy kolejowi planujący wymianę taboru spalinowego.	**Uwaga uwzględniona** W KPO znalazły się czytelne zapisy o możliwości zakupu taboru pasażerskiego dla przewozów regionalnych, wraz z przypisaniem określonej kwoty. Wsparcie zakupu taboru będzie możliwe zarówno z części dotacyjnej, jak i pożyczkowej. Całkowita kwota na zakup taboru została zwiększona czterokrotnie.
542.	Gmina Wrocław	woj. dolnośląskie	Komponent E	13,197,39,212,201	Ze względu na fakt, iż rower stanowi jedną z najbardziej ekologicznych form transportu postulujemy uwzględnienie transportu rowerowego jako odrębnego działania inwestycyjnego i ujęcie go jako np. inwestycja E.1.1.3 Transport rowerowy. W celu zachowania spójności zapisów informacje na temat transportu rowerowego powinny znaleźć się w całym dokumencie. Ze względu na fakt, iż rower stanowi jedną z najbardziej ekologicznych form transportu postulujemy uwzględnienie transportu rowerowego jako odrębnego działania inwestycyjnego i ujęcie go jako np. inwestycja E.1.1.3 Transport rowerowy. W celu zachowania spójności zapisów informacje na temat transportu rowerowego powinny znaleźć się w całym dokumencie.	Środek transportu jakim jest rower, zaliczany jest do grupy środków zeroemisyjnych, a tym samym przyjaznych dla środowiska. Rowery coraz częściej wykorzystywane są przez osoby indywidualne jako podstawowy środek transportu, jak również rower coraz częściej wykorzystywany jest przez firmy transportowe do obsługi zatłoczonych centrów i śródmieść miejskich. Tymczasem ścieżki rowerowe zaplanowano do budowy jedynie w ramach reformy E.2.2. Zwiększenie bezpieczeństwa transportu. Jest też wskazanie "rozwój infrastruktury transportu zeroemisyjnego (pieszego, rowerowego) zintegrowanego z transportem zbiorowym" w części dotyczącej inwestycji B3.1.3. Zielona transformacja miast i obszarów funkcjonalnych. Aby podejść do transportu rowerowego w sposób kompleksowy proponujemy zgodnie z treścią uwagi wyodrębnienie transportu	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						rowerowego np. jako odrębnej inwestycji E1.1.3.	
543.	Spółka "Koleje Mazowieckie - KM" sp. z o. o.	woj. mazowieckie	Komponent E	210	Wnioskujemy o zwiększenie kwoty alokacji przyznanej na działanie E 2.1.2. Pasażerski tabor kolejowy.	Obecna kwota alokacji wynosi: 398 mln euro. Zakres przedmiotowy projektu zakłada inwestycję w pasażerski tabor kolejowy do przewozów międzywojewódzkich i regionalnych. Biorąc pod uwagę wysokie koszty tego rodzaju inwestycji, może się okazać, że jest to kwota niewystarczająca na realizację więcej niż jednego dużego projektu związanego z zakupem taboru.	**Uwaga uwzględniona** W KPO znalazły się czytelne zapisy o możliwości zakupu taboru pasażerskiego dla przewozów regionalnych, wraz z przypisaniem określonej kwoty. Wsparcie zakupu taboru będzie możliwe zarówno z części dotacyjnej, jak i pożyczkowej. Całkowita kwota na zakup taboru została zwiększona czterokrotnie.
544.	Gmina Wrocław	woj. dolnośląskie	Komponent E	20,197,201, 202,205	Sugerujemy, aby w KPO w ramach inwestycji E.1.1.2 wnioskodawcy mieli możliwość ubiegania się o wsparcie również na zakup taboru tramwajowego, który nie tylko stanowi jedną z najbardziej zeroemisyjnych i ekologicznych form transportu zbiorowego i w przypadku wielu dużych miast stanowi jeden z najważniejszych komponentów transportu zbiorowego. W celu zachowania spójności zapisów w całej dokumentacji proponujemy uwzględnienie taboru tramwajowego w szczególności na następujących stronach: str. 20 - należy uzupełnić zapis, aby uwzględniał zakup taboru tramwajowego: wsparcie kwotą 1 031 mln euro programu kompleksowej wymiany taboru autobusowego oraz zakupu nowoczesnego taboru tramwajowego (w miastach i ich obszarach funkcjonalnych) na tabor nisko i zeroemisyjny oraz infrastrukturę towarzyszącą, służącą zarówno poborowi energii, jak i serwisowaniu taboru. str. 197 - proponowany zapis: ""Uzupełniająco środki zwrotne, w szczególności na mobilność zeroemisyjną, dokończenie/rozszerzenie inwestycji transportowych (wyprowadzenie ruchu tranzytowego z miast, wymiana taboru tramwajowego oraz kolejowego do przewozów regionalnych i aglomeracyjnych/metropolitalnych)"" str. 201 - propozycja zapisu: ""Poprawa stanu infrastruktury szynowej (liniowej i punktowej) pozwalająca na zwiększenie jej niezawodności i usprawnienie prowadzenia ruchu szynowego, ze szczególnym uwzględnieniem linii o znaczącym udziale transportu towarowego"" str. 202 - propozycja zapisu: ""Wyzwaniem w tym zakresie jest znaczne zwiększenie skali i tempa działań zmierzających do zwiększenia udziału pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi, m.in. poprzez wsparcie działań zwiększających dostępność pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi, rozbudowę infrastruktury ładowania,	Należy poszerzyć zakres pojęcia transportu zeroemisyjnego o transport tramwajowy, który w przypadku wielu miast - w szczególności dużych - jest najważniejszym komponentem transportu zbiorowego, a którego koszty organizacji (budowy tras oraz zakupu taboru) przewyższają możliwości finansowe wielu miast (zwłaszcza w dobie pandemii). Wykluczenie transportu tramwajowego z możliwości finansowania w ramach KPO wydaje się tym bardziej bezzasadne, iż znacząca ilość środków z KPO ma zostać ukierunkowana na wspracie transportu szynowego, jakim jest kolej. W tym kontekście niezrozumiałym wydaje się być również argumentacja mówiąca o tym, iż zgodnie z demarkacją z KPO ma być finansowany transport kołowy, a z WRF transport szynowy. Dostrzegalna jest tu duża niekonsekwencja.	**Uwaga uwzględniona.** Tabor szynowy (tramwaje) został dopisany do Komponentu E. Wsparcie będzie możliwe z części pożyczkowej.

					wymianę autobusów na zero- i nisko- emisyjne, zakup nowoczesnych tramwajów oraz umożliwienie wprowadzania stref zeroemisyjnych w miastach."" str. 205 - propozycja zapisu: ""Istotnym wyzwaniem wynikającym z niskiego udziału pojazdów zeroemisyjnych we flotach publicznego i prywatnego transportu drogowego oraz z ustanowienia stref czystego transportu w miastach jest dalsze wprowadzenie zeroemisyjnego transportu zbiorowego i wymiana przez jednostki samorządu terytorialnego autobusów zasilanych silnikami diesla na nowoczesne autobusy zero- i niskoemisyjne oraz zakup nowoczesnych tramwajów.		
545.	Gmina Wrocław	woj. dolnośląskie	Komponent E	201,212	W sytuacji, kiedy w dokumencie mowa o tranzycie nie należy ograniczać go wyłącznie do dróg krajowych. Tym samym proponujemy przeformułowanie zapisów na następujących stronach: str. 201 - proponowany zapis: Zwiększenie poziomu bezpieczeństwa ruchu, w szczególności jego niechronionych uczestników, jak również eliminacja ruchu tranzytowego z obszarów o zwartej zabudowie mieszkaniowej (obwodnice dróg) wraz z utworzeniem sieci magazynów konserwatorskich. W przypadku str. 212 proponujemu dodatkowo usunięcie zapisu mówiącego o kosztach państwa. str. 212 - proponiowany zapis: Celem inwestycji jest zwiększenie poziomu bezpieczeństwa ruchu, w szczególności jego niechronionych uczestników, jak również eliminacja ruchu tranzytowego z obszarów o zwartej zabudowie mieszkaniowej. Przewidywane przedsięwzięcia obejmują punktowe działania inwestycyjne poprawiające bezpieczeństwo ruchu drogowego takie jak: przebudowa skrzyżowań, przejazdów drogowo - kolejowych, dobudowa lewoskrętów, budowa rond, chodników, ścieżek rowerowych, zatok autobusowych, kładek, doświetlanie przejść dla pieszych czy montaż znaków aktywnych. Realizacja założeń projektu w obszarze poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego będzie miała wpływ na możliwość obniżenia kosztów związanych z wypadkami drogowymi i skutkami negatywnego długotrwałego wpływu infrastruktury drogowej na zdrowie obywateli.	Obwodnice wyprowadzające tranzyt to nie tylko drogi krajowe	**Uwaga nieuwzględniona.** Budowa obwodnic będzie dotyczyć dróg krajowych, zarządzanych przez Generalną Dyrekcję Dróg i Autostrad. Wybór konkretnych lokalizacji będzie dokonywany przez Ministerstwo Infrastruktury po szczegółowej analizie potrzeb związanych z bezpieczeństwem. Budowa dróg co do zasady nie ejst kwalifikowalna w KPO. Wyjątkiem sa cele bezpieczeństwa na drogach krajowych, gdzie natężenie ruchu uzasadnia realizację takiego celu.
546.	Spółka "Koleje Mazowieckie - KM" sp. z o.o.	woj. mazowieckie	Komponent E	209	Wnioskujemy o wyrównanie szans w aplikowaniu o środki w ramach KPO dla wszystkich przewoźników kolejowych. Obecne zapisy KPO przewidują przyznanie dofinansowania w trybie indywidualnym oraz konkursowym w zależności od rodzajów przewozów, co nie znajduje uzasadnienia. Powyższe rozgraniczenie wprowadza uznaniowość w kwestii rozdzielania środków UE.	Obecne zapisy KPO zakładają, że dofinansowany może być m.in. zakup taboru do przewozów międzywojewódzkich oraz regionalnych. Przy czym zakup taboru do przewozów międzywojewódzkich zostanie dofinansowany ze środków KPO w trybie indywidualnym natomiast tabor do przewozów regionalnych zostanie objęty procedurą konkursową. Bardzo niska kwota alokacji na to działanie (398 mln euro) przy	**Uwaga uwzględniona** W KPO znalazły się czytelne zapisy o możliwości zakupu taboru pasażerskiego dla przewozów regionalnych, wraz z przypisaniem określonej kwoty. Wsparcie zakupu taboru będzie możliwe zarówno z części dotacyjnej, jak i pożyczkowej. Całkowita

						założeniu dofinansowania zakupu taboru do przewozów międzywojewódzkich w trybie indywidualnym sprawia, że dla pozostałych przewoźników, którzy muszą aplikować o środki na tabor w trybie konkursowym zostaje niewiele z alokacji. Wszystkie konkursy organizowane w ramach środków krajowych w perspektywie 2014-2020 zapewniały równy dostęp wszystkich przewoźników do środków UE. Zapisy KPO faworyzują w aplikowaniu o środki UE przewoźników kolejowych świadczących przewozy międzywojewódzkie i dyskryminują pozostałych przewoźników. Na preferencyjnych zasadach zostają przydzielone środki KPO na tabor do przewozów międzyregionalnych. Podejmowane przez Rząd reformy zgodnie z zapisami KPO mają na celu „zwiększenie roli sektora kolejowego w systemie transportowym poprzez stymulowanie jego dalszego rozwoju, determinującego możliwość zwiększenia udziału w przewozach" dążenie do osiągnięcia tego celu przy jednoczesnych założeniu, że „średni wiek taboru kolejowego przekracza 30 lat" jest niemożliwe bez inwestycji w zakup taboru, zarówno do przewozów międzywojewódzkich jak i regionalnych.	kwota na zakup taboru została zwiększona czterokrotnie.
547.	Gmina Wrocław	woj. dolnośląskie	Komponent E	211,212	Dla działania "Przegląd systemu prawnego i organizacji ruchu dotyczący przejazdów kolejowo - drogowych" należy rozszerzyć/doprecyzować listę jednostek wdrażających zadanie o samorządy i zarządców dróg. Proponowany zapis: Wdrażanie (Implementation): Instytucjami odpowiedzialnymi za reformę są: Ministerstwo Infrastruktury (lider), Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Główny Inspektor Transportu Drogowego, (uczestnicy wdrażania), jednostki samorządu terytorialnego, zarządcy dróg.	Z uwagi na wskazane instytucje odpowiedzialne za reformę warto doprecyzować, że chodzi również o przecięcia drogowo – kolejowe w miastach, stąd też proponujemy dopisać do jednostek wdrażających działanie: jednostki samorządu terytorialnego, zarządców dróg.	**Uwaga nieuzwględniona** Działania w tym zakresie ukierunkowane są na drogi krajowe i linie zarządzane przez PKP PLK SA.
548.	Spółka "Koleje Mazowieckie - KM" sp. z o. o.	woj. mazowieckie	Komponent E	210	Wnioskujemy o wydzielenie odrębnej puli na zakup taboru do przewozów międzywojewódzkich i pozostałych (regionalnych i aglomeracyjnych).	Bardzo niska kwota alokacji na to działanie (398 mln euro) sprawia, że większość alokacji zostanie przyznana na zakup taboru do przewozów międzywojewódzkich. Należy wziąć pod uwagę, że potencjalnych Beneficjentów w obszarze przewozów regionalnych oraz aglomeracyjnych jest znacznie więcej. Dlatego też adekwatnie większa pula powinna zostać przyznana dla przewoźników regionalnych i aglomeracyjnych na zakup taboru. Również	**Uwaga uwzględniona** W KPO znalazły się czytelne zapisy o możliwości zakupu taboru pasażerskiego dla przewozów regionalnych, wraz z przypisaniem określonej kwoty. Wsparcie zakupu taboru będzie możliwe zarówno z części dotacyjnej, jak i pożyczkowej. Całkowita kwota na zakup taboru została

						w ramach środków krajowych POIiŚ 2014-2020 alokacja była odrębnie przyznana dla przewozów międzywojewódzkich oraz aglomeracyjnych i regionalnych.	zwiększona czterokrotnie
549.	Gmina Wrocław	woj. dolnośląskie	Komponent E	203	Należy wykreślić wyraz niskoemisyjnych z zapisu "przy czym połowa musi zostać osiągnięta w drodze zamówienia zero- i niskoemisyjnych autobusów" tak, by był on spójny z projektem nowelizowanej ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych	Na str. 202 odnosząc się do reformy wykorzystania transportu przyjaznego dla środowiska przywołano wprost zapisy z nowelizowanej obecnie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych. występują jednak nieścisłości zapisów między tymi dokumentami: -str. 203 - przywołano zapis mówiący o zwiększeniu udziału pojazdów wykorzystujących do napędu paliwa alternatywne w całkowitej liczbie pojazdów objętych zamówieniami. Dla ekologicznie czystych pojazdów kat. M3 (autobusy) wymieniono odpowiednio 32% pojazdów w pierwszym okresie odniesienia i co najmniej 46% w kolejnym okresie odniesienia, zaznaczając, iż "połowa musi zostać osiągnięta w drodze zamówienia zero-i niskoemisyjnych" autobusów". Jest to zapis nie zgodny z zapisami art. 68 ustawy o elektromobilności, który mówi wprost o "autobusach zeroemisyjnych	**Wyjaśnienie** Zapisy zostały doprecyzowane. W miastach będzie tylko tabor zeroemisyjny, a poza aglomeracjami także niskoemisyjny.
550.	Gmina Wrocław	woj. dolnośląskie	Komponent E	34,203	Wprowadzenie ustawowego obowiązku nakazującego miastom wymianę autobusów na elektryczne i wodorowe uzależnić od wyniku analizy kosztów i korzyści wprowadzenia autobusów zeroemisyjnych	Podczas konsultacji projektu ustawy UM Wrocławia zgłosił zastrzeżenie do proponowanego zapisu: Do rozważenia pozostaje, czy w przypadku gdy zajdzie przesłanka z art. 37 ust. 5 ustawy o elektromobilności (tj. wynik analizy wykazuje na brak korzyści z wykorzystania autobusów zeroemisyjnych Zamawiający może nie realizować obowiązku osiągnięcia odpowiednich udziałów floty zeroemisyjnej) konieczne jest zastosowanie wymogów związanych z proponowanym zapisem art. 68a w stosunku do komunikacji miejskiej. W zaproponowanym brzmieniu przepisy art. 37 ust. 5 oraz art. 68a ust. 1 pkt. 3 stoją ze sobą w sprzeczności."	**Uwaga nieuwzględniona** Zapisy KPO w tym zakresie są zgodne z projektami zmian legislacyjnych w tym obszarze.
551.	Gmina Wrocław	woj. dolnośląskie	Komponent E	209	Działaniem niezasadnym wydaje się niedopuszczenie do finansowania prac na torach, które nie są administrowane przez PKP PLK.	W województwie dolnośląskim jest już sporo linii kolejowych zarządzanych przez Dolnośląską Służbę Dróg i Kolei. One zgodnie z zapisami KPO nie mogę liczyć na finansowanie.(E 2.1.2) Tabor kolejowy do przewozów regionalnych będzie można kupić po wcześniejszym wygraniu konkursu. Inaczej będzie w przypadku taboru do przewozów międzywojewódzkich. Tymczasem realnym	**Wyjaśnienie** Zapisy w komponencie „E" KPO wskazują na możliwość finansowania modernizacji regionalnych linii kolejowych. Kwota na linie kolejowe została zwiększona.

						problemem jest emisja CO2, która ma miejsce w codziennych dojazdach do pracy, w ruchu aglomeracyjnym, a w podróżach na dalekie dystanse - w dużo mniejszym stopniu. (E 2.1.1). Brak środków na inwestycje w modernizację przejętych linii kolejowych może ograniczyć możliwość rozwoju kolei aglomeracyjnej, która jest kluczowa w rozwoju niskoemisyjnej mobilności.	
552.	Spółka "Koleje Mazowieckie - KM" sp. z o. o.	woj. mazowieckie	Komponent E	209	Wnioskujemy o możliwość sfinansowania w trybie indywidualnym z KPO budowy baz utrzymaniowo-naprawczych taboru kolejowego. W przypadku dopisania przedmiotowych inwestycji w katalog możliwych zadań do realizacji zasadne jest zwiększenie puli alokacji w zadaniu E 2.1.2. Pasażerski tabor kolejowy – jeżeli to właśnie E 2.1.2 obejmie tego rodzaju inwestycje.	W KPO nie pojawił się zapis dot. możliwości sfinansowania infrastruktury służącej do utrzymania taboru. Jest to fundamentalny element zapewniający utrzymanie taboru i umożliwiający niezawodne świadczenie usług w ramach umowy PSC. Polska dąży do osiągnięcia efektywnego i odpornego systemu transportowego o jak najniższym możliwym negatywnym wpływie na środowisko naturalne. Wprowadzane przez Rząd reformy zgodnie z zapisami KPO mają na celu „zwiększenie roli sektora kolejowego w systemie transportowym poprzez stymulowanie jego dalszego rozwoju, determinującego możliwość zwiększenia udziału w przewozach" dążenie do osiągnięcia tego celu przy jednoczesnym założeniu, że „średni wiek taboru kolejowego przekracza 30 lat" jest niemożliwe bez inwestycji w budowę hal utrzymaniowo-naprawczych, które mają na celu utrzymanie jak wyżej wskazano 30-letniego taboru. Obowiązek utrzymania taboru wynika z Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 28 lipca 2017 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych.	**Uwaga nieuwzględniona.** Tego rodzaju infrastruktura będzie mogła być współfinansowana w ramach polityki spójności Kwoty na tabor zostały zwiększone.
553.	Spółka "Koleje Mazowieckie - KM" sp. z o. o.	woj. mazowieckie	Komponent E	214	Wnioskujemy o możliwość dofinansowania z KPO w trybie indywidualnym zadań, które stanowią część Systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej w pociągach oraz stanowią wyposażenie konduktorów w niezbędny sprzęt: - modernizacji Infolinii Call Center oraz rozbudowy Systemu Komunikacji, - dostawy urządzeń mobilnych dla drużyn konduktorskich wraz z oprogramowaniem Mobilnej Informacji Konduktorskiej.	Komponent „E" w KPO zakłada „wsparcie obejmujące m.in. zakup systemów sterowania ruchem kolejowym, informacji pasażerskiej i elektroniczne systemy zakupu biletów". Zadania planowane do realizacji prze Spółkę Koleje Mazowieckie wpisują się w założenia KPO, gdyż stanowią składową SDIP (System Dynamicznej Informacji Pasażerskiej). Należy pamiętać, że równie istotnym elementem informacji pasażerskiej oprócz komunikatów wygłaszanych na dworcach czy peronach są komunikaty wygłaszane bezpośrednio w pociągach. Jak	**Uwaga nieuwzględniona.** Tego rodzaju infrastruktura będzie mogła być współfinansowana w ramach polityki spójności.

						wskazuje KPO istnieje możliwość dofinansowania Systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej. Możliwość dofinansowania zakupu urządzeń mobilnych w postaci tabletów wpłynie na poprawę warunków pracy. Pracownicy drużyn konduktorskich zostaliby wyposażeni w Przenośne Urządzenia Mobilnej Informacji Konduktorskiej w postaci tabletów służbowych z zainstalowaną aplikacją konduktorską. Wspomniana aplikacja zawierałaby zbiór wydawnictw kolejowych, procedur i instrukcji, zapewniałaby dostęp do rozkładu jazdy pociągów w wersji podstawowej oraz służbowej, pozwalałaby na tworzenie dokumentów, np. raportu z jazdy pociągu oraz raportu służbowego. Urządzenie miałoby również dostęp do ogólnopolskiego rozkładu jazdy pociągów, w formie platformy Systemu planowania podróży. Dokumenty w formie elektronicznej aktualizowane byłyby w trybie on-line, co przyczyniłoby się do poprawy przepływu informacji. Drużyny konduktorskie w aplikacji mobilnej miałyby również udostępniany plan pracy oraz harmonogram służb, dodatkowo w grupie urządzeń publikowane byłyby doraźne regulacje w formie zarządzeń i poleceń tekstowych.	
554.	Spółka "Koleje Mazowieckie - KM" sp. z o. o.	woj. mazowieckie	Komponent E	213	Wnioskujemy o rozszerzenie możliwych do realizacji inwestycji o zakup przenośnych radiotelefonów w standardzie GSM-R, które służą do zapewnienia stałej łączności z maszynistą i dyżurnymi ruchu w czasie wykonywania obowiązków służbowych.	W związku z planami dotyczącymi modernizacji infrastruktury kolejowej i przejściu na łączność cyfrową (GSM-R) w pociągach, zachodzi konieczność wymiany ok. 600 szt. radiotelefonów działającym w systemie analogowym na cyfrowe, użytkowane przez drużyny konduktorskie. Radiotelefon przenośny jest jednym z podstawowych narzędzi pracy kierownika pociągu. Jest niezbędny do utrzymania stałej łączności z maszynistą i dyżurnymi ruchu w czasie wykonywania obowiązków służbowych, tj. podawania sygnałów odjazdu pociągu ze stacji i przystanków osobowych, wykonywania prób hamulca, zgłaszanie wszelkich zdarzeń na pociągu (pogotowie, Policja itp.). Każdy kierownik pociągu zgodnie z procedurą UT-02 oraz instrukcją Km h-21 musi być wyposażony w sprawny radiotelefon przenośny, za który ponosi pełną odpowiedzialność. Projekt ściśle związany z	**Uwaga nieuwzględniona.** Tego rodzaju infrastruktura będzie mogła być współfinansowana w ramach polityki spójności

						poprawą bezpieczeństwa podróży, co jest jednym z głównych celów komponentu E.	
555.	Spółka "Koleje Mazowieckie - KM" sp. z o. o.	woj. mazowieckie	Komponent E	213-214	Wnioskujemy o zwiększenie alokacji na zadanie E 2.2.2. Cyfryzacja transportu.	Obecne zapisy KPO wskazują na możliwość pozyskania dofinansowania na doposażenie pojazdów w ETCS w trybie konkursowym z przeznaczoną alokacją na ten cel w kwocie 441 mln euro. W zakresie E 2.1.2 przewidziane są środki na doposażenie 150 pojazdów w urządzenia pokładowe ETCS. Projekty będą kwalifikowane do dofinansowania w procedurze konkursowej, dlatego ze względu na wysokie koszty związane z montażem ETCS zasadnym staje się zwiększenie kwoty alokacji na to zadanie. Dla Spółki KM jest to szansa na sfinansowanie doposażenia EZT serii ER75 FLIRT pierwszej generacji w ETCS. Tabor kolejowy przewoźników regionalnych wyposażony w ETCS to niezbędny element systemu, mający na celu zapewnienie bezpieczeństwa i nieprzerwanego ruchu pociągów.	**Uwaga nieuwzględniona** Środki na cyfryzację transportu zostały nieco ograniczone. Jednak należy pamiętać, że cyfryzacja będzie także wspierana w ramach polityki spójności.
556.	Urząd Miasta Rumi	woj. pomorskie	Komponent E	207	Potrzeba uwzględnienia wniosków z raportu Najwyższej Izby Kontroli – „Informacja o wynikach kontroli – Bariery rozwoju transportu intermodalnego" z 2020 r. i wpisanie przesłanki „niwelowania barier rozwojowych, w szczególności dostępu do portów morskich, stanowiących główne źródło masy ładunkowej w przewozach intermodalnych."	Raport NIK stanowi obiektywną analizę warunków i kierunków rozwoju transportu intermodalnego w Polsce, ze szczególnym uwzględnieniem roli i znaczenia tej technologii przewozowej oraz barier w rozwoju tejże. Zwrócono uwagę na potrzebę zminimalizowania tychże barier przez państwo oraz skonkretyzowanie monitorowania intermodalu w wskaźników międzygałęziowych, przedstawiających integrację gałęzi transportu w wykonywanej pracy przewozowej.	**Uwaga nieuwzględniona** W ramach KPO nie przewiduje się budowy infrastruktury portowej i okołoportowej. Tego rodzaju infrastruktura będzie mogła być współfinansowana w ramach polityki spójności
557.	Urząd Miasta Rumi	woj. pomorskie	Komponent E	207	Potrzeba uwzględnienia wniosków z raportu Najwyższej Izby Kontroli – „Informacja o wynikach kontroli – Bariery rozwoju transportu intermodalnego" z 2020 r. i wpisanie przesłanki „niwelowania barier rozwojowych, w szczególności dostępu do portów morskich, stanowiących główne źródło masy ładunkowej w przewozach intermodalnych."	Raport NIK stanowi obiektywną analizę warunków i kierunków rozwoju transportu intermodalnego w Polsce, ze szczególnym uwzględnieniem roli i znaczenia tej technologii przewozowej oraz barier w rozwoju tejże. Zwrócono uwagę na potrzebę zminimalizowania tychże barier przez państwo oraz skonkretyzowanie monitorowania intermodalu w wskaźników międzygałęziowych, przedstawiających integrację gałęzi transportu w wykonywanej pracy przewozowej.	**Uwaga nieuwzględniona** W ramach KPO nie przewiduje się budowy infrastruktury portowej i okołoportowej. Tego rodzaju infrastruktura będzie mogła być współfinansowana w ramach polityki spójności
558.	Urząd Miasta Rumi	woj. pomorskie	Komponent E	212	Wpisanie następującego stwierdzenie uzupełniającego: Budowa w węzłach transportowych infrastruktury równoważącej negatywne efekty oddziaływania transportu drogowego, w tym ruchu tranzytowego.	Komisja Europejska udostępni 1,4 mld euro na wsparcie europejskiej infrastruktury transportowej. KE planuje, że bezpieczne i strzeżone parkingi powstaną co 100 km wzdłuż głównych dróg. W Europie jest 300	**Uwaga nieuwzględniona** W ramach KPO nie przewiduje się budowy infrastruktury portowej i okołoportowej. Tego rodzaju infrastruktura

						tys. miejsc parkingowych, ale potrzeba o jedną trzecią więcej. Zaledwie 7 tys. miejsc z istniejących jest certyfikowanych i oznakowanych jako bezpieczne. Komisja Europejska przygotowała 60 mln euro na budowę bezpiecznych parkingów i strzeżonych parkingów (SSTPA). Na wymienioną sumę 20 mln euro pochodzi z funduszy CEF, natomiast 40 mln z programu Polityki Spójności UE. Porty morskie w Polsce są obsługiwane głównie przez transport drogowy w relacji do zaplecza portu. Średni udział połączeń kolejowych wynosi ok. 25 % struktury masy przewozowej w portach. W celu zminimalizowania negatywnego oddziaływania na środowisku transportu drogowego, zwłaszcza na obszarze portowo-miejskim (przykład Portu Gdynia), niezbędnym jest zapewnienie zrównoważonego systemu transportowego poprzez budowę parkingów przeznaczonych dla samochodów ciężarowych na zapleczu portów morskich. Co więcej, poprawa informacji parkingowej jak i systemu informowania kierowców i użytkowników o rzeczywistym warunkach podróżowania w obszarach kolizji ruchu miejskiego i ciężkiego, czyli na drogach dojazdowych do portów, w tym obszarów miejskich, pozwoli na ograniczenie zjawiska kongestii. Zaplecze portowe powinno być wyposażone w niezbędną suprastrukturę oraz parkingi dla pojazdów ciężkich (np. na obszarze Doliny Logistycznej oraz wzdłuż dróg krajowych – S6 i S7) z dostępem do nowoczesnej infrastruktury lądowej, w tym intermodalnej w relacjach długodystansowych.	będzie mogła być współfinansowana w ramach polityki spójności.
559.	Urząd Miasta Rumi	woj. pomorskie	Komponent E	212	Wpisanie następującego stwierdzenie uzupełniającego: Budowa w węzłach transportowych infrastruktury równoważącej negatywne efekty oddziaływania transportu drogowego, w tym ruchu tranzytowego.	Komisja Europejska udostępni 1,4 mld euro na wsparcie europejskiej infrastruktury transportowej. KE planuje, że bezpieczne i strzeżone parkingi powstaną co 100 km wzdłuż głównych dróg. W Europie jest 300 tys. miejsc parkingowych, ale potrzeba o jedną trzecią więcej. Zaledwie 7 tys. miejsc z istniejących jest certyfikowanych i oznakowanych jako bezpieczne. Komisja Europejska przygotowała 60 mln euro na budowę bezpiecznych parkingów i strzeżonych parkingów (SSTPA). Na wymienioną sumę 20 mln euro pochodzi z	**Uwaga nieuwzględniona** W ramach KPO nie przewiduje się budowy infrastruktury portowej i okołoportowej. Tego rodzaju infrastruktura będzie mogła być współfinansowana w ramach polityki spójności

						funduszy CEF, natomiast 40 mln z programu Polityki Spójności UE. Porty morskie w Polsce są obsługiwane głównie przez transport drogowy w relacji do zaplecza portu. Średni udział połączeń kolejowych wynosi ok. 25 % struktury masy przewozowej w portach. W celu zminimalizowania negatywnego oddziaływania na środowisku transportu drogowego, zwłaszcza na obszarze portowo-miejskim (przykład Portu Gdynia), niezbędnym jest zapewnienie zrównoważonego systemu transportowego poprzez budowę parkingów przeznaczonych dla samochodów ciężarowych na zapleczu portów morskich. Co więcej, poprawa informacji parkingowej jak i systemu informowania kierowców i użytkowników o rzeczywistym warunkach podróżowania w obszarach kolizji ruchu miejskiego i ciężkiego, czyli na drogach dojazdowych do portów, w tym obszarów miejskich, pozwoli na ograniczenie zjawiska kongestii. Zaplecze portowe powinno być wyposażone w niezbędną suprastrukturę oraz parkingi dla pojazdów ciężkich (np. na obszarze Doliny Logistycznej oraz wzdłuż dróg krajowych – S6 i S7) z dostępem do nowoczesnej infrastruktury lądowej, w tym intermodalnej w relacjach długodystansowych.	
560.	UMWZP	woj. zachodniopomorskie	Komponent E	201, 212	W projekcie w części odnoszącej się do transportu na stronie 201 i 213 w punkcie E.2.2.1 Bezpieczeństwo transportu, zarówno w tabeli jak i w tekscie znajduje się zapis mowiący o wyprowadzeniu ruchu tranzytowego przez budowę obwodnic na drogach krajowych. Proponuje się dodanie zapisu „i wojewódzkich". Ponadto w powyższym Punkcie znajduje się zapis „Przewidywane przedsięwzięcia obejmują punktowe działania inwestycyjne poprawiające bezpieczeństwo ruchu drogowego takie jak: przebudowa skrzyżowań, przejazdów drogowo-kolejowych, dobudowa lewoskrętów, budowa rond, chodników, ścieżek rowerowych, zatok autobusowych, kładek, doświetlanie przejść dla pieszych czy montaż znaków aktywnych". Nie określono kategorii dróg na których mogą dotyczyć inwestycje. Proponuje się dopisać „w sieci dróg krajowych i wojewódzkich"	Spełnienie Celu inwestycji jakim jest zwiększenie poziomu bezpieczeństwa ruchu, w szczególności jego niechronionych uczestników, jak również eliminacja ruchu tranzytowego z obszarów o zwartej zabudowie mieszkaniowej dotyczy w równym stopniu dróg krajowych i wojewódzkich, w szczególności w przypadku dróg o dużym natężeniu ruchu czy prowadzących do sieci TEN-T.	**Uwaga nieuwzględniona.** Budowa obwodnic będzie dotyczyć dróg krajowych, zarządzanych przez Generalną Dyrekcję Dróg i Autostrad. Wybór konkretnych lokalizacji będzie dokonywany przez Ministerstwo Infrastruktury po szczegółowej analizie potrzeb związanych z bezpieczeństwem. Budowa dróg co do zasady nie ejst kwalifikowalna w KPO. Wyjątkiem sa cele bezpieczeństwa na drogach krajowych, gdzie natężenie ruchu uzasadnia realizację takiego celu.
561.	UMWZP	woj. zachodniopomorskie	Komponent E	212,213	W przypadku wprowadzenia ww. zapisu dotyczącego dróg wojewódzkich, proponuje się aby projekty inwestycyjne wskazywane były przez lokalne	Zarządcy dróg wojewódzkich posiadają najlepszą wiedzę odnośnie potrzeb inwestycyjnych w danych obszarach	**Uwaga nieuwzględniona.** Budowa obwodnic będzie dotyczyć dróg krajowych,

					wojewódzkie samorządy oraz aby stały się one również podmiotami uczestniczącymi we wdrażaniu tych projektów.	poszczególnych województw.	zarządzanych przez Generalną Dyrekcję Dróg i Autostrad. Wybór konkretnych lokalizacji będzie dokonywany przez Ministerstwo Infrastruktury po szczegółowej analizie potrzeb związanych z bezpieczeństwem. Budowa dróg co do zasady nie ejst kwalifikowalna w KPO. Wyjątkiem sa cele bezpieczeństwa na drogach krajowych, gdzie natężenie ruchu uzasadnia realizację takiego celu.
562.	UMWZP	woj. zachodniopomorskie	Komponent E	208-209	Wnioskuje się o rozszerzenie przewidywanego wsparcia na wszystkich zarządców infrastruktury kolejowej udostępniających ją licencjonowanym przewoźnikom kolejowym.	W części dotyczącej poprawy konkurencyjności transportu kolejowego poprzez poprawę stanu infrastruktury kolejowej jako beneficjenta pomocy wskazano jedynie PKP PLK S.A., podczas gdy w Polsce jest co najmniej kilku zarządców infrastruktury kolejowej, udostępniających ją na ogólnych zasadach do realizacji publicznych przewozów pasażerskich i towarowych.	**Wyjaśnienie** Zapisy w komponencie „E" KPO wskazują na możliwość finansowania modernizacji regionalnych linii kolejowych. Kwota na linie kolejowe została zwiększona.
563.	UMWZP	woj. zachodniopomorskie	Komponent E	208-209	Wnioskuje się o zwiększenie zakresu (liczby km linii kolejowych) przewidzianych modernizacji linii kolejowych do 1000 km z uwzględnieniem linii znaczenia regionalnego i lokalnego.	W planie przewidziano modernizację jedynie około 530 km linii o najwyższym wykorzystaniu w ruchu towarowym przy jednoczesnym założeniu bardzo wysokiego kosztu jednostkowego modernizacji na poziomie 21 mln zł za 1 km. W przypadku jednotorowych linii regionalnych stawka jednostkowa nie powinna przekraczać 5 mln zł za 1 km, co pozwoliłoby na znaczne zwiększenie zakresu interwencji i objęcie nią większej długości linii regionalnych. Należy przy tym pamiętać, że wysoką dostępność transportową oraz realną redukcję wykluczenia transportowego można osiągnąć działając sieciowo, czyli modernizując także ciągi mniej obciążone przewozami towarowymi, lecz istotne z punktu widzenia spójności komunikacyjnej regionów, jednoczesnie zapewniające dopływ pasażerów do głównych krajowych korytarzy transportowych.	**Wyjaśnienie** Liczba km uzależniona jest od przyznanych środków.Środki na modernizacje zostały zwiększone o 300 mln euro.
564.	Gmina Wrocław	woj. dolnośląskie	Komponent E	212	W punkcie "Charakterystyka" wskazano jako punktowe działania inwestycyjne poprawiające bezpieczeństwo ruchu drogowego między innymi takie jak: chodniki i ścieżki rowerowe, które co do zasady nie stanowią	Wydaje się, że należałoby ścieżki rowerowe oraz chodniki wyłączyć jako liniowe działania poprawiające bezpieczeństwo. Tym samym zapis nie będzie generował wątpliwości	**Wyjaśnienie** W zakresie tego działania są planowane inwestycjje odnoszące się do

					infrastruktury punktowej, a liniową.	interpretacyjnych.	pojedynczych lokalizacji w ramach niebezpiecznych punktów i stąd taki opis.
565.	UMWZP	woj. zachodniopomorskie	Komponent E	208-209	Wnioskuje się o rozszerzenie zakresu wsparcia dla modernizacji linii lokalnych i regionalnych zgłoszonych do rewitalizacji w ramach Programu Kolej Plus	W 2019 roku Rząd RP ogłosił program modernizacji i uzupełniania lokalnej i regionalnej infrastruktury kolejowej Kolej +. Samorządy wojewódkie i inne zgłosiły do programu wiele projektów, których wartość realizacji po wycenie dokonanej przez PKP PLK S.A. wyniosła łącznie około 20 mld zł. W przypadku dwóch projektów liniowych zgłoszonych przez Województwo Zachodniopomorskie ich wartość oszacowano na łączną kwotę niemal 2,4 mld zł. Oznacza to, że aby zrealizować oba zadania, samorząd województwa musiałby wnieść wkład własny na poziomie około 360 mln zł (wymagany wkład własny w Programie to 15%). Województwo nie będzie w stanie wyasygnować takiej kwoty z własnego budżetu. Według wstępnych informacji środków na kolej nie będzie także w przygotowywanych Regionalnych Programach Operacyjnych. Powyższe stawia pod wielkim znakiem zapytania możliwość realizacji projektów zgłoszonych do Programu Kolej Plus we wszystkich województwach. Szansą na ich realizację byłaby możliwość uzyskania wkładów własnych ze środków KPO.	**Wyjaśnienie** Zapisy w komponencie „E" KPO wskazują na możliwość finansowania modernizacji regionalnych linii kolejowych. Kwota na linie kolejowe została zwiększona.
566.	UMWZP	woj. zachodniopomorskie	Komponent E	209-210	Wnioskuje się o rozszerzenie zakresu interwencji o możliwość dofinansowania zakupów taboru kolejowego do obsługi ruchu regionalnego.	W projekcie założono jedynie pomoc dla spółki PKP-IC, która otrzymuje ogromne wsparcie w postaci dotacji ze środków publicznych oraz wykonuje przewozy głównie na liniach znaczenia krajowego, nie zapewniając dostępności transportowej mieszkańcom mniejszych miejscowości. Taką funkcję pełnią koleje regionalne, wobec czego w pełni zasadne jest wsparcie innych niż PKP-IC przewoźników oraz samorządów województw planujących zakupić nowoczesny tabor do ruchu regionalnego.	**Uwaga uwzględniona** W KPO znalazły się czytelne zapisy o możliwości zakupu taboru pasażerskiego dla przewozów regionalnych, wraz z przypisaniem określonej kwoty. Wsparcie zakupu taboru będzie możliwe zarówno z części dotacyjnej, jak i pożyczkowej. Całkowita kwota na zakup taboru została zwiększona czterokrotnie.
567.	Gmina Wrocław	woj. dolnośląskie	Komponent E	212	W punkcie Charakterystyka wskazano jako punktowe działania inwestycyjne poprawiające bezpieczeństwo ruchu drogowego między innymi takie jak doświetlenie przejść dla pieszych. Nie uwzględniono jednak takiego działania jak budowa oświetlenia.	Najważniejszą funkcją oświetlenia drogowego jest właściwe doświetlenie jezdni, chodników, ścieżek rowerowych i poboczy. Priorytetem każdego zarządcy dróg powinno być oświetlenie niechronionych uczestników ruchu, a więc przede wszystkim zapewnienie widoczności na ciągach pieszych.	**Wyjasnienie** Celem tego działania jest przebudowa miejsc niebezpiecznych. Jednym z rodzajów prac będzie odpowiednie doświetlenie tych miejsc. Inne projekty w

							tym zakresie mogą być dofinansowane w ramach polityki spójności.
568.	Gmina Wrocław	woj. dolnośląskie	Komponent E	201, 212	Wątpliwość budzi uwzględnienie w ramach Inwestycji E.2.2.1 Bezpieczeństwo transportu działania dotyczącego utworzenia sieci magazynów konserwatorskich.	W pierwszej kolejności należy poddać pod wątpliwość uwzględnienie tego typu działań przy Inwestycji E.2.2.1 Bezpieczeństwo transportu, gdyż wydają się one nieadekwatne pod kątem zakresu. W przedstawionym materiale brak jest jakichkolwiek powiązań tego działania z infrastrukturą drogową poza lakonicznym stwierdzeniem, że działanie to stanowić będzie działanie komplementarne dla inwestycji, zapewniające ciągłość i dynamikę procesów inwestycyjnych. Za ten element odpowiadać ma MKiDN, a samo działanie zabiera z puli na inwestycje w bezpieczeństwo ponad 10 mln euro.	**Uwaga uwzględniona** Zapisy zostały usunięte.
569.	Gmina Wrocław	woj. dolnośląskie	Komponent E	197	Nieuwzględnienie w ramach reformy E.1.1. "Wzrost wykorzystania transportu przyjaznego dla środowiska" inwestycji dotyczących parkingów P&R	Parkingi P&R są jednym z istotniejszych elementów decydujących o dostępności i atrakcyjności transportu zbiorowego. Stanowią elementy infrastruktury punktowej, która dobrze rozlokowana może zwiększyć liczbę podróżujących transportem zbiorowym.	**Uwaga nieuwzględniona.** Tego rodzaju infrastruktura będzie mogła być współfinansowana w ramach polityki spójności
570.	Gmina Wrocław	woj. dolnośląskie	Komponent E	199	.W tym kontekście konieczna jest zmiana nawyków transportowych społeczeństwa. Niewystarczająca atrakcyjność publicznych środków transportu wynika m.in. ze słabej dostępności transportowej wielu obszarów w Polsce oraz niejednoznacznych korzyści dla obywatela wynikających z wyboru zbiorowego środka transportu."" - brak wskazania działań ""miękkich"", które miałyby zmienić ten stan rzeczy. "Zwiększenia udziału pojazdów wykorzystujących nowoczesne rozwiązania techniczne, jest niezbędne dla zachęcenia społeczeństwa do zmiany nawyków transportowych i zwiększenia udziału transportu zbiorowego, co jest istotne zwłaszcza w miejskich obszarach funkcjonalnych" - sama wymiana pojazdów wykorzystujących nowoczesne technologie nie jest wystarczająca aby zachęcić społeczeństwo do korzystania z nich.	Wskazane problemy ściśle wiążą się z brakiem edukacji społeczeństwa w tym zakresie.	**Uwaga nieuwzględniona.** Tego rodzaju działania będą mogły być współfinansowane w ramach polityki spójności lub ze środków krajowych..
571.	Gmina Wrocław	woj. dolnośląskie	Komponent E	200	Dążąc do osiągnięcia planowanego na 2030 r. celu obniżenia ofiar śmiertelnych w wypadkach o 50% niezbędne jest podejmowanie zadań związanych z poprawą bezpieczeństwa pieszych m.in. z uwagi na wzrost liczby zabitych na przejściach dla pieszych w latach 2016-2018 (w 2018 roku w stosunku do roku 2017 wyniósł około 4,4%, do roku 2016 – 7,8 %, a do roku 2015 15,9%). Powodem wypadkowości jest głównie nadmierna prędkość i niestosowanie się do znaków drogowych. -	Wskazane problemy ściśle wiążą się z brakiem edukacji społeczeństwa w tym zakresie.	**Uwaga nieuwzględniona.** Tego rodzaju działania będą mogły być współfinansowane w ramach polityki spójności lub ze środków krajowych.

					zasadne byłoby uwzględnienie działań edukacyjnych z zakresu bezpieczeństwa na drodze już na etapie szkolnym oraz szkolenia młodych kierowców.		
572.	Gmina Wrocław	woj. dolnośląskie	Komponent E	204	Celem Inwestycji będzie wsparcie gospodarki zeroemisyjnej poprzez wsparcie projektów dotyczących transportu lub energii, służących rozwojowi i upowszechnianiu technologii oraz skutkujących poprawą jakości środowiska naturalnego." - w zakresie wsparcia dla gospodarki zeroemisyjnej brak informacji o działaniach, które mają służyć upowszechnianiu technologii	Wskazane problemy ściśle wiążą się z brakiem edukacji społeczeństwa w tym zakresie. Należałoby uwzględnić działania "miękkie" z zakresu edukacji i upowszechniania nowych rozwiązań i ich pozytywnych aspektów finansowych i środowiskowych	**Uwaga nieuwzględniona.** Tego rodzaju działania będą mogły być współfinansowane w ramach polityki spójności lub ze środków własnych.
573.	Gmina Wrocław	woj. dolnośląskie	Komponent E	197-222	Wsparcie w ramach Komponentu E "Zielona inteligentna mobilność"" w zdecydowanej większości ukierunkowane jest na małe i średnie miasta, które zostały wskazane jako te, najbardziej dotknięte negatywnymi skutkami pandemii COVID-19. Mając na uwadze powyższe należy stwierdzić, iż rola dużych miast w ramach Komponentu E została wyraźnie zmarginalizowana, a to właśnie na terenie dużych miast (rozległy obszar, duża liczba mieszkańców) istnieje największa potrzeba zapewnienia sprawnie funkcjonującego ekologicznego transportu zbiorowego. Taki sposób postępowania jest niezgodny z zapisami Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/241 z dnia 12 lutego 2021 r. ustanawiającego Instrument na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności mówiący o konieczności zapewnienia zrównoważonego rozwoju całego kraju: ""wyzwania podjęte w planie odbudowy i zwiększenia odporności uznaje się za istotne w kontekście zwiększenia w zrównoważony sposób potencjału wzrostu gospodarczego całego kraju członkowskiego"". Wnioskujemy zatem o dopisanie dużych miast do katalogu wnioskodawców/beneficjentów każdego z działań inwestycyjnych w ramach którego można uzyskać wsparcie w ramach Komponentu E.	Kryzys wywołany pandemią dotknął wszystkich - małe, średnie, jak i duże miasta. Dlatego też działaniem bezzasadnym jest ograniczenie roli dużych miast w obszarze transportu zbiorowego. To właśnie w dużych miastach funkcjonowanie sprawnie funkcjonującej komunikacji zbiorowej ma najistotniejsze znaczenie. Biorąc pod uwagę fakt, iż transport stanowi jedną z kluczowych przyczyn zanieczyszczenia powietrza duże miasta stoją przed wyzwaniem zapewnienia ekologicznych form transportu - autobusów nisko i zeroemisyjnych oraz transportu szynowego. Mając na uwadze powyższe, wnioskujemy o dopisanie dużych miast do katalogu wnioskodawców/beneficjentów każdego z działań inwestycyjnych w ramach którego można uzyskać wsparcie w ramach Komponentu E. "	**Uwag uwzględniona** Nie ma ograniczeń dla dużych miast. Dodatkowo do Komponentu E został wpisany tabor szynowy (tramwaje) . Wsparcie będzie możliwe z części pożyczkowej.
574.	Gmina Wrocław	woj. dolnośląskie	Komponent E	197-222	Dokument nie realizuje zapisów Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/241 z dnia 12 lutego 2021 r. ustanawiającego Instrument na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności w zakresie art. 18 pkt q), bowiem nie uwzględniono wkładu władz regionalnych i lokalnych na etapie tworzenia dokumentu - nie uwzględniono bowiem potrzeb tych podmiotów wyrażonych w fiszkach, które były zgłaszane na prośbę Ministerstwa w trakcie tworzenia dokumentu w sierpniu 2020r.	Pierwszym etapem prac nad Krajowym Planem Odbudowy zainicjowanym przez Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej w sierpniu ubiegłego roku była identyfikacja projektów na poziomie regionalnym. Tym samym Gmina Wrocław jako jedno z miast w Polsce przygotowała i przedłożyła fiszki zawierające strategiczne, duże inwestycje, gdyż wówczas tylko takie miały szanse na otrzymanie wsparcia. Dokonując wyboru najważniejszych projektów, kierowano się wytycznymi, które nie tylko były nieprecyzyjne, ale również odbiegały od obecnych zapisów KPO. W rezultacie w dwutygodniowym okresie czasu	**Wyjaśnienie** Na pierwszym etapie prac nad KPO miała miejsce identyfikacja potrzeb inwestycyjnych samorządów, pod kątem określenia zakresu dokumnetu. Zgłaszane kokretne projekty były inspiracją do stworzenia całościowego kształtu KPO.

						przygotowano 13 propozycji projektów, które na podstawie wytycznych Ministerstwa zostały scalone przez Gminę Wrocław w dwa duże przedsięwzięcia inwestycyjne. Zakres ww. inwestycji był znacznie szerszy i zawierał wiele komponentów, które wówczas zostały wstępnie zakwalifikowane do wsparcia, a obecnie nie znalazły się w KPO. Zgodnie z Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/241 z dnia 12 lutego 2021r. KPO powinno być należycie umotywowane i uzasadnione i powinno obejmować swoim zakresem wkład zainteresowanych stron w tym wypadku Gminy Wrocław czy innych podmiotów z województwa. Jednak po przeanalizowaniu zapisów dokumentu brak jest uwzględnienia zaproponowanych inwestycji o których mowa powyżej.	
575.	B-Consulting Bartłomiej Gębarowski	woj. podkarpackie	Komponent E	200	W punkcie E1. Zwiększenie udziału zeroemisyjnego transportu oraz przeciwdziałanie i zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko – nie uwzględniono transportu rowerowego.	W opisie punktu E1. nie uwzględniono transportu rowerowego. Nie ma nic o inwestycjach w tym zakresie, a nawyki transportowe społeczeństwa w okresie pandemii zostały zmienione z transportu publicznego na właśnie rowerowy/pieszy. Zmiana nawyków transportowych społeczeństwa w kontekście wyboru zbiorowego środka transportu i realizacja w związku z tym reform i inwestycji nie odzwierciedla zapoczątkowanych w okresie pandemii nawyków społeczeństwa w zakresie zamiany transportu publicznego na transport rowerowy, który niewątpliwie jest zeroemisyjny i przyjazny dla środowiska.	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
576.	B-Consulting Bartłomiej Gębarowski	woj. podkarpackie	Komponent E	207	E2. Zwiększenie dostępności transportowej, bezpieczeństwa i cyfrowych rozwiązań, E2.1. Zwiększenie konkurencyjności sektora kolejowego, Charakterystyka – należy skorygować zapis „Covid-19” na "COVID-19" w celu osiągnięcia spójności w całym dokumencie KPO.	Należy skorygować zapis, dostosowując go do pozostałej części dokumentu KPO.	**Wyjaśnienie** Kwestie redakcyjne.
577.	B-Consulting Bartłomiej Gębarowski	woj. podkarpackie	Komponent E	217	8. Zasada „niewyrządzania znaczącej szkody” – „do no significant harm”. We fragmencie tekstu: „Ponadto należy podkreślić, że zadania związane z rozwojem elektromobilności oraz wsparciem rozwoju sieci stacji ładowania pojazdów elektrycznych oraz tankowania paliwami alternatywnymi nie wpłyną na zmiany klimatu, pozwolą na prostszą adaptację do nadchodzących zmian klimatycznych. Działania nie będą miały znaczącego wpływu na ochronę wód, a także pozwolą na recykling oraz pozwolą na redukcję ilości odpadów. Wdrożenie rozwiązań zero- oraz nisko-emisyjnych pozwoli na redukcję zanieczyszczenia powietrza oraz nie wpłynie	Niezbędna jest korekta tekstu w zakresie powtórzeń („pozwolić na”). W tekście obejmującym 7 zdań, pojawia się ono ośmiokrotnie.	**Wyjaśnienie** Kwestie redakcyjne.

					negatywnie na bioróżnorodność. Zadania związane z poprawą bezpieczeństwa transportu nie wpłyną znacząco na zmiany klimatu, pozwolą na prostszą adaptację do nadchodzących zmian klimatycznych. W ramach działań inwestycyjnych nastąpi dążenie do zagospodarowania odpadów (w tym mas ziemnych oraz destruktu), a także będą mogły być prowadzone prace nad możliwością użycia większej niż dotychczas liczby materiałów staroużytecznych. Działania będą miały pozytywny wpływ na ochronę wód oraz pozwolą na poprawę retencji w miejscach interwencji. Równoległe wdrożenie rozwiązań zero- oraz nisko-emisyjnych pozwoli na redukcję zanieczyszczenia powietrza z transportu, nie wpłynie znacząco negatywnie na bioróżnorodność oraz pozwoli na redukcję zanieczyszczenia powietrza w terenie miejscowościach, które były dotychczas narażone na negatywny wpływ transportu drogowego." aż ośmiokrotnie występuje „pozwolić na". Należy skorygować powtórzenia.		
578.	Copernicus Coputing	woj. kujawsko-pomorskie	Komponent E	202-204	1. Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1. CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkanców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule "Wdrażanie" proponujemy odebrać odpowiedzialność instytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Funduszowi Ochrony Srodowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. 1.2. Ten sam cel na str. 203 zakłada również "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu w miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys., gdzie występuje przekroczenie szkodliwych substancji, oraz rozszerzenie możliwosci ich wprowadzenia na wszystkie obszary miejskie niezależnie od liczby mieszkanców". Strefy czystego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: "wprowadzenie obowiazkowych stref czystego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkanców powyżej 100 tys.".	: Żądamy całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględnienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzialność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowanie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawują politycy sprzyjający rządowi centralnemu. W szczególności zwracamy uwagę na potrzebę:	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.
579.	Gmina Długołęka	woj. dolnośląskie	Komponent E	Od str. 197	KPO należy uzupełnić o działania dot. zakupu nowoczesnych niskoemisyjnych samochodów ratowniczo-	Uzupełnić o możliwość zakupu nowoczesnych niskoemisyjnych samochodów ratowniczo-	**Uwaga nieuwzględniona.** Tego rodzaju infrastruktura

					gaśniczych dla Ochotniczych Straży Pożarnych. Dodatkowo zwiększenie środków na bezzwrotną formę dofinansowania (granty) zakresie tego obszaru.	gaśniczych dla Ochotniczych Straży Pożarnych. Sytuacja związana z Covid-19 w naszym kraju pokazała znaczenie zastępów lokalnych OSP. Dla strażaków ochotników a szczególnie ratowników uczestniczących w akcjach najważniejszym zadaniem jest ratowanie życia i zdrowia ludzi. Działania ratownicze w szczególności dotyczą działań przeciwpożarowych, wypadków drogowych i innych gdzie zagrożone jest życie ludzi, jednak w sprawach dotyczących osób chorych na koronawirusa COVID-19 OSP wspierają służby zdrowia i prowadzą działania zabezpieczające, wspierające i prewencyjne. Niezbędne jest zatem doposażenie jednostek w nowoczesny sprzęt. W ramach KPO powinno nastąpić zwiększenie środków na bezzwrotną formę dofinansowania (granty) zakresie tego obszaru.	będzie mogła być współfinansowana w ramach polityki spójności
580.	Tauron Polska Energia	woj. śląskie	Komponent E	206	Postulujemy wprowadzenie zmian w zakresie opisu podstaw udzielania pomocy publicznej względem publicznych punktów ładowania paliwami alternatywnymi. Proponujemy następujący zapis: „2. wsparcia budowy i instalacji infrastruktura ładowania transportu publicznego – pomoc stanowiąca rekompensatę w rozumieniu rozporządzenia 1370/2007, 3. wsparcia budowy i instalacji ogólnodostępnych stacji ładowania – pomoc na infrastrukturę lokalną w ramach GBER.	Omawiając kwestię pomocy publicznej wskazano, że w odniesieniu do publicznych punktów ładowania paliwami alternatywnymi przewiduje się udzielenie pomocy jako rekompensaty na podstawie rozporządzenia 1370/2007 w ramach umów PSC. Takie rozwiązanie wywołuje wątpliwość co do jego prawidłowości. Rekompensata w rozumieniu rozporządzenia 1370/2007 może bowiem pokrywać wyłącznie koszty usług publicznych w transporcie pasażerskim. Publiczne punkty ładowania, zgodnie z opisem zawartym na str. 205 mają jednak służyć „nie tylko dla floty transportu publicznego. Infrastruktura ładowania będzie tworzona wzdłuż dróg sieci TEN-T”. W przypadku, gdy tego typu infrastruktura nie będzie służyć tylko do ładowania pojazdów publicznego transportu zbiorowego, możliwość zastosowania mechanizmu "rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych", o której mowa w rozporządzeniu 1370/2007 jest zatem wątpliwa. Należy jednocześnie zwrócić uwagę, że w niektórych przypadkach do punktów ładowania wykorzystywanych poza systemem transportu publicznego potencjalnie zastosowanie może znaleźć art. 56 GBER (pomoc na infrastrukturę lokalną), na co służby KE zwróciły uwagę w pkt 252 dokumentu „General Block Exemption Regulation (GBER) - Frequently Asked	**Wyjaśnienie** Zapisy dotyczące pomocy publicznej uległy zmianom.

						Questions: “Electric car charging infrastructures cannot be considered as energy infrastructures within the meaning of GBER (Article 2(130) of the GBER defines what constitutes an energy infrastructure). Therefore Article 48 of the GBER, investment aid for energy infrastructure, does not apply. Article 56, investment aid for local infrastructure, may be applicable for such investments as long as the requirements of that Article and GBER Section 1 are respected”. https://ec.europa.eu/competition/state_aid/legislation/practical_guide_gber_en.pdf	
581.	Tauron Polska Energia	woj. śląskie	Komponent E	218	Nie określono wartości dla wskaźnika „Liczba wspartych przedsiębiorstw"	Jak w uwadze.	**Wyjaśnienie** Wskaźniki i ich wartości zostały zmienione/uzupełnione.
582.	Urząd Miasta Łodzi	woj. łódzkie	Komponent E	199	Dane statystyczne, dotyczące wykorzystania transportu zbiorowego w Polsce odnoszą się do 2018 r. W żaden sposób nie odnoszą się zatem do aktualnej sytuacji pandemicznej w transporcie oraz dalszej perspektywy z tym związanej.	Dokument KPO powinien być uzupełniony o aktualne dane dotyczące transportu zbiorowego oraz powinien zawierać informacje o negatywnym wpływie pandemii w tym obszarze wraz z prognozami na przyszłość.	**Wyjaśnienie** Dokument opiera się na dostępnych danych statystycznych.
583.	Urząd Miejski w Łebie	woj. pomorskie	Komponent E	208	Gmina Miejska Łeba zwraca się z prośbą o uwzględnienie zadania polegającego na modernizacji linii kolejowej nr 229 Pruszcz Gdański - Łeba	Linia kolejowa nr 229 na odcinku Lębork – Łeba jest linia spalinową. W celu zwiększenia ochrony środowiska oraz poprawy dostępności ośrodka miejskiego Łeba koniecznym jest przeprowadzenie gruntownej modernizacji i elektryfikacji tej linii. Obecnie dojazd na odcinku 30km z Lęborka do Łeby koleją dalekobieżną trwa około 1 godziny. Przez długi czas dojazdy ta forma transportu na tym odcinku traci na popularności, a mogłaby być bardzo popularna w sezonie, dla odwiedzających nasze miasto oraz Słowiński Park Narodowy.	**Uwaga nieuwzględniona.** Wybór konkretnych linii kolejowych do wsparcia będzie zależał głównie od stopnia przygotowania inwestycji oraz priorytetów określanych przez Ministra Infrastruktury.
584.	Urząd Miasta Łodzi	woj. łódzkie	Komponent E	199	Dane statystyczne przywoływane w zapisie: "Dodatkowo wzrost udziału transportu zbiorowego w przewozach pozwoli na poprawę efektywności energetycznej i ograniczenie wpływu transportu na środowisko z uwagi na wielkość emisji zanieczyszczeń powietrza spowodowaną niskim udziałem pojazdów transportu zbiorowego zasilanych paliwami alternatywnymi, w tym pojazdów elektrycznych. Wg stanu na 2018 r. z blisko 12 000 pojazdów transportu zbiorowego jedynie 507 stanowią autobusy elektryczne", których źródłem jest Eurostat, Motor coaches, buses and trolley buses, by type of motor energy [road_eqs_busmot] nie obejmują tramwajów, które również są pojazdami elektrycznymi.	Wg Projektu KPO wsparcie w zakresie niskoemisyjnej mobilności miejskiej ma być skierowane wyłącznie na zakup taboru autobusowego – potrzebnego, ale zdecydowanie mniej efektywnego niż transport szynowy. Dlatego też konieczne jest zdiagnozowanie stanu ilościowego i jakościowego taboru tramwajowego i włączenia możliwości jego zakupu w zakres wsparcia. Dalszy rozwój i modernizacja istniejących sieci tramwajowych sprzyja zmniejszeniu negatywnego oddziaływania transportu na środowisko i nie stoi w	**Wyjaśnienie** Dane staystyczne zostały zmodyfikowane

						sprzeczności z planami dotyczącymi tworzenia stref niskoemisyjnych i wprowadzania zrównoważonej mobilności miejskiej i regionalnej.	
585.	Urząd Miasta Łodzi	woj. łódzkie	Komponent E	200	Proponuje się rozszerzenie zakresu wsparcia na transport niskoemisyjny (w tym zbiorowy transport szynowy). Korekty wymaga zapis: „Wzrost negatywnego wpływu transportu indywidualnego na jakość życia, w szczególności w obszarach zurbanizowanych wskazuje na potrzebę tworzenia, w oparciu o sieci transportu zeroemisyjnego, stałego wzmocnienia transportu publicznego oraz wzbogacenia floty transportowej pojazdami zero-emisyjnymi”.	Wg Projektu KPO wsparcie w zakresie niskoemisyjnej mobilności miejskiej ma być skierowane wyłącznie na zakup taboru autobusowego – potrzebnego, ale zdecydowanie mniej efektywnego niż transport szynowy. Nie można zakładać ograniczania emisyjności w sektorze transportu bez wsparcia rozwoju sieci tramwajowych, metra i kolei w największych polskich miastach i w wybranym zakresie w ich obszarach metropolitalnych. Wymagane jest rozszerzenie zakresu wsparcia o realizację inwestycji dotyczących rozwoju i modernizacji torowisk i zajezdni tramwajowych oraz zakup nowoczesnego taboru tramwajowego. Dalszy rozwój i modernizacja istniejących sieci tramwajowych sprzyja zmniejszeniu negatywnego oddziaływania transportu na środowisko i nie stoi w sprzeczności z planami dotyczącymi tworzenia stref niskoemisyjnych i wprowadzania zrównoważonej mobilności miejskiej i regionalnej.	**Uwaga uwzględniona.** Tabor szynowy (tramwaje) został dopisany do Komponentu E. Wsparcie będzie możliwe z części pożyczkowej.
586.	Urząd Miasta Łodzi	woj. łódzkie	Komponent E	202	Proponuje się rozszerzenie zakresu wsparcia na transport niskoemisyjny (w tym zbiorowy transport szynowy, oparty na tramwajach). W związku z powyższym konieczna jest zmiana zapisu w punkcie: Reforma E1.1. Wzrost wykorzystania transportu przyjaznego dla środowiska wzmocnienia transportu publicznego oraz wzbogacenia floty transportowej pojazdami zero-emisyjnymi.	Dalszy rozwój i modernizacja istniejących sieci tramwajowych sprzyja zmniejszeniu negatywnego oddziaływania transportu na środowisko i nie stoi w sprzeczności z planami dotyczącymi tworzenia stref niskoemisyjnych i wprowadzania zrównoważonej mobilności miejskiej i regionalnej. W związku z powyższym proponuje się odpowiednią modyfikację zapisów KPO w tym obszarze.	**Uwaga uwzględniona.** Tabor szynowy (tramwaje) został dopisany do Komponentu E. Wsparcie będzie możliwe z części pożyczkowej.
587.	Urząd Miasta Łodzi	woj. łódzkie	Komponent E	205	Proponuje się rozszerzenie zakresu wsparcia na transport niskoemisyjny (w tym zbiorowy transport szynowy). Korekty wymaga zapis: „Realizowane będą inwestycje związane z wymianą ok. 1200 autobusów na zero- i nisko-emisyjne”.	Wg Projektu KPO wsparcie w zakresie niskoemisyjnej mobilności miejskiej ma być skierowane wyłącznie na zakup taboru autobusowego – potrzebnego, ale zdecydowanie mniej efektywnego niż transport szynowy. W związku z tym proponuje się rozszerzenie zakresu wsparcia o zakup nowoczesnego taboru tramwajowego. Dalszy rozwój i modernizacja taboru tramwajowego sprzyja zmniejszeniu negatywnego oddziaływania transportu na środowisko i nie stoi w sprzeczności z planami dotyczącymi tworzenia stref niskoemisyjnych i wprowadzania zrównoważonej mobilności	**Uwaga uwzględniona.** Tabor szynowy (tramwaje) został dopisany do Komponentu E. Wsparcie będzie możliwe z części pożyczkowej.

						miejskiej i regionalnej.	
588.	Urząd Miejski w Czechowicach-Dziedzicach	woj. śląskie	Komponent E	212	Dla inwestycji E2.2.1. Bezpieczeństwo transportu postuluje się rozszerzenie charakterystyki przedsięwzięć drogowych o budowę obejść i obwodnic redukujących kongestię w obszarach zurbanizowanych przy jednoczesnym komunikowaniu stref gospodarczych (funkcjonujących przedsiębiorstw i terenów inwestycyjnych).	Komunikowanie stref gospodarczych pozwoli na osiągnięcie synergicznego wzmocnienia efektów ekonomicznych, dzięki dodatkowej stymulacji rozwoju gospodarczego.	**Uwaga nieuwzględniona.** Budowa obwodnic będzie dotyczyć dróg krajowych, zarządzanych przez Generalną Dyrekcję Dróg i Autostrad. Wybór konkretnych lokalizacji będzie dokonywany przez Ministerstwo Infrastruktury po szczegółowej analizie potrzeb związanych z bezpieczeństwem. Budowa dróg co do zasady nie jest kwalifikowalna w KPO. Wyjątkiem sa cele bezpieczeństwa na drogach krajowych, gdzie natężenie ruchu uzasadnia realizację takiego celu.
589.	Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego	woj. wielkopolskie	Komponent E	197	Ujęcie aspektu mobilności miejskiej	W dokumencie, w sposób niewystarczający, w kontekście oczekiwań, ujęty jest aspekt mobilności miejskiej. Zakres interwencji w tym obszarze ograniczony został wyłącznie do modernizacji taboru. Pozostałe aspekty zostały zaś pominięte – co dziwi w kontekście zamysłu wprowadzenia obowiązkowych stref czystego transportu w miastach o liczbie mieszkańców powyżej 100 tys.	**Uwaga nieuwzględniona.** Tego rodzaju infrastruktura będzie mogła być też współfinansowana w ramach polityki spójności. KPO nie stanowis odpowiedzi na wszystkie problemy w poszczególnych obszrach.
590.	Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego	woj. wielkopolskie	Komponent E	197	Określenie wysokości środków finansowych zwrotnych przeznaczonych na Komponent E, z podziałem na poszczególne inwestycje oraz warunków na jakich będą one przyznawane.	Na str. 197 dokumentu wskazano, iż na wymianę taboru kolejowego do przewozów regionalnych przeznaczone zostaną środki zwrotne. W dokumencie określono jedynie łączną pulę środków zwrotnych (34,2 mld euro) na realizację reform w ramach KPO. W celu lepszego zaplanowania inwestycji przez beneficjentów oraz poprawy przejrzystości dokumentu konieczny jest podział tych środków na poszczególne komponenty oraz określenie warunków na jakich będą przyznawane (terminy zwrotu, koszty pożyczek itp.).	**Uwga uwzględniona** W KPO zaplanowano także środki z linii pożyczkowej na sektor transportu.
591.	Urząd Marszałkowski Województwa	woj. podkarpackie	Komponent E	216	6. Zielony wymiar komponentu Zmiana zapisu: Wdrażanie działań w obszarach takich jak poprawa stanu infrastruktury kolejowej, zwiększenie atrakcyjności kolei	Umożliwienie rozwoju przestrzeni dla różnych środków transportu.	**Uwaga nieuwzględniona** Obecne zapisy w tym zakresie są odpowiednie.

	Podkarpackiego				przez wymianę taboru, podniesienie wymogów dot. pojazdów niskoemisyjnych w zamówieniach publicznych na tabor dla transportu zbiorowego czy projekty przyczyniające się do zmniejszenia wpływu transportu drogowego środków transportu na środowisko w bezpośredni sposób zmniejszają presję transportu na środowisko i klimat.		
592.	Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego	woj. podkarpackie	Komponent E	213	E2.2.2 Cyfryzacja transportu - Charakterystyka - element inwestycji dotyczący usług ITS powinien dotyczyć również dróg wojewódzkich	Wsparcie w zakresie ITS powinno obejmować również inwestycje na drogach wojewódzkich, co jest ważne przy tworzeniu zrównoważonego systemu transportu w szczególności w obszarach miejskich.	**Wyjaśnienie** W ramach KPO zapisy dotyczące ITS zostały usunięte. Tego rodzaju infrastruktura będzie mogła być współfinansowana w ramach polityki spójności
593.	Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego	woj. podkarpackie	Komponent E	212	E2.2.1. Bezpieczeństwo transportu - Cel, Charakterystyka – wprowadzenie zapisów umożliwiających inwestycje na drogach wojewódzkich w tym obwodnicach poprzez tryb konkursowy - Charakterystyka - uzupełnienie zapisu: przebudowa skrzyżowań oraz przejazdów drogowo - kolejowych wraz z niezbędną infrastrukturą...". - Cel - uzupełnienie zapisu: "Zwiększenie poziomu bezpieczeństwa ruchu, w szczególności jego niechronionych uczestników, jak również eliminacja ruchu tranzytowego z obszarów o zwartej zabudowie mieszkaniowej (obwodnice dróg na drogach krajowych i wojewódzkich w tym zlokalizowanych w miastach wojewódzkich i zarządzane przez Prezydentów tych miast, inwestycje na sieci dróg krajowych oraz bezpośrednie połączenia dróg publicznych z siecią TEN-T)" - Wdrażanie – obecne zapisy wskazują na wdrażanie inwestycji poprzez wskazane projekty. Stąd też konieczne jest przedstawienie lokalizacji inwestycji przewidzianych do realizacji w ramach inwestycji przez Ministerstwo Infrastruktury. Ponadto konieczne jest rozszerzenie katalogu podmiotów uczestniczących we wdrażaniu o jednostki samorządu terytorialnego na szczeblu województwa oraz miasta wojewódzkie." W rozdziale II, komponent E, pkt. 3 "Opis reform i inwestycji" - tabela, należy dodać nową "Inwestycje". Proponowana nazwa: E2.2.3 "Poprawa stanu technicznego dróg wojewódzkich poza siecią TEN-T, w szczególności zastosowanie punktowych rozwiązań zabezpieczenia uczestników ruchu brd, eliminacja miejsc niebezpiecznych, odcinkowa poprawa parametrów technicznych"	Rozwój zrównoważonej sieci dróg oraz integracja układów komunikacyjnych z systemem krajowym i międzynarodowym jest kluczowa dla odbudowy procesów rozwoju w regionach osłabionych pandemią. Rozwój sieci dróg wojewódzkich wraz z infrastrukturą towarzyszącą, stanowi impuls rozwojowy dla działalności gospodarczej i konkurencyjności inwestycyjnej regionów, gdyż umożliwia powstanie nowych miejsc pracy oraz utrzymanie istniejących, w tym w obszarach gospodarki dotkniętych lockdownem tj. turystyka (gastronomia, hotelarstwo). Rozwój sieci dróg wraz z infrastrukturą towarzyszącą wpłynie również na rozwój i dostępność usług społecznych i zdrowotnych. Należy również podkreślić wpływ rozwoju infrastruktury dróg wojewódzkich na wzrost bezpieczeństwa systemu transportowego i ruchu pieszo-rowerowego oraz poprawę jakości życia lokalnej społeczności. Jak ważny jest to obszar dla regionów potwierdza liczba projektów zgłoszonych w tym obszarze do KPO. Wiązka projektów, koordynowana przez województwo podkarpackie, obejmująca 165 projektów województw jest zgodna zarówno z celami KPO jak i Matrycą i powinna zostać ujęta w KPO.	**Uwaga nieuwzględniona.** Budowa obwodnic będzie dotyczyć dróg krajowych, zarządzanych przez Generalną Dyrekcję Dróg i Autostrad. Wybór konkretnych lokalizacji będzie dokonywany przez Ministerstwo Infrastruktury po szczegółowej analizie potrzeb związanych z bezpieczeństwem. Budowa dróg co do zasady nie jest kwalifikowalna w KPO, ze względu na brak spełnienia zasady niewyrządzania znacznej szkody środowisku. Wyjątkiem są cele bezpieczeństwa na drogach krajowych, gdzie natężenie ruchu uzasadnia realizację takiego celu.
594.	Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego	woj. wielkopolskie	Komponent E	197	Określenie poziomu dofinansowania inwestycji w pasażerski tabor kolejowy.	Z dokumentu wynika, że beneficjenci będą mogli się ubiegać o dofinansowanie inwestycji w tabor regionalny w trybie konkursowym. W dokumencie nie określono poziomu współfinansowania tych projektów.	**Wyjaśnienie** Poziom dofinansowania zależy głównie od ograniczeń w zakresie pomocy publicznej. Kwestie te będą określone na

						JST i przewoźnicy muszą odpowiednio wcześniej zabezpieczyć wymagany wkład własny w swoich budżetach.	późniejszym etapie.
595.	Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego	woj. podkarpackie	Komponent E	210	E2.1.3. Projekty intermodalne - Populacja docelowa - dodanie do katalogu: JST w tym samorząd województwa	Z uwagi na kompetencje JST i samorządu województwa, katalog powinien zostać poszerzony.	**Wyjaśnienie** Obecne zapisy w tym zakresie są odpowiednie.
596.	Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego	woj. podkarpackie	Komponent E	208	E2.1.1. Linie kolejowe - Charakterystyka – w opisie wskazano na działania inwestycje obejmujące prace na ok. 530km linii kolejowych, sugerujemy wskazanie terytorializacji dla tych inwestycji. - mając na uwadze, iż projekty zostaną wskazane w trybie indywidualnym rekomendujemy o priorytetyzację dla projektów z opracowaną dokumentacją projektową w perspektywie finansowej 2014 – 2020 - Wdrażanie - przedstawienie zasad i kryteriów wskazania projektów	Mając na uwadze, iż obecnie intensywnie trwają prace nad programowaniem perspektywy finansowej na lata 2021 – 2027 zarówno na poziomie krajowym i regionalnym oraz uwzględniając zaawansowany poziom opracowania regionalnych planów transportowych koniecznie jest uszczegółowienie zapisów dotyczących inwestycji na liniach kolejowych.	**Wyjaśnienie** Wybór konkretnych linii kolejowych do wsparcia będzie zależał głównie od stopnia przygotowania inwestycji oraz priorytetów określanych przez Ministra Infrastruktury. Środki są przeznaczone na modernizacje linii międzywojewódzkich i regionalnych o największym potencjale. Wsparcie modernizacji linii kolejowych będzie tez możliwe w ramach polityki spójności
597.	Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego	woj. podkarpackie	Komponent E	209	E2.1.2. Pasażerski tabor kolejowy - Populacja docelowa - dodanie do katalogu: samorząd województwa	Z uwagi na kompetencje samorządu województwa w tym obszarze powinien on zostać wskazany w grupie docelowej.	**Wyjaśnienie** Obecne zapisy w tym zakresie są odpowiednie.
598.	Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego	woj. podkarpackie	Komponent E	205	E1.1.2. Zeroemisyjny transport zbiorowy - doprecyzowanie zapisów dot. inwestycji w zakresie autobusów zero i niskoemisyjnych w kontekście nazwy inwestycji która odwołuje się do rozwiązań zeroemisyjnych. - Charakterystyka – wprowadzenie zapisów umożliwiających finansowanie zakupu również innych niskoemisyjnych pojazdów pomocniczych związanych z obsługą pasażerskiego ruchu lotniczego i kolejowego. Rekomendujemy rozszerzenie zapisu o infrastrukturze ładowania i umożliwienie lokowania jej nie tylko wzdłuż sieci TEN-T ale również wzdłuż dróg wojewódzkich i powiatowych - ze względu na zakres projektów niezbędne jest określenie jednoznacznej linii demarkacyjnej z polityką spójności	Z uwagi na zakres inwestycji, który pokrywa się z działaniami planowanymi w krajowych i regionalnych programach operacyjnych kluczowe jest przedstawienie linii demarkacyjnej. Infrastruktura ładowania powinna znajdować się również przy drogach powiatowych i wojewódzkich, co pozwoli na uzyskanie sprawnego funkcjonowania transportu publicznego.	**Wyjaśnienie** Infrastruktura ładowania będzie działaniem towarzyszącym zakupowi taboru.
599.	Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego	woj. wielkopolskie	Komponent E	205	Wymiana 1200 autobusów na zero i nisko-emisyjne również na terenach dotychczas wykluczonych komunikacyjnie.	O ile zrozumiała jest koncepcja wymiany taboru na nisko i zer0 emisyjny to niezrozumiałe jest dlaczego na terenach wykluczonych komunikacyjnie gdzie emisja zanieczyszczeń jest bardzo znikoma w porównaniu do miast średnich i dużych. To czy na takim terenie raz na godzinę będzie kursował tabor niskoemisyjny czy inny	**Uwaga nieuwzględniona** Inny rodzaj taboru nie jest kwalifikowalny w KPO ze względu na brak spełnienia zasady niewyrządzania znaczej szkody środowisku.

						spalinowy będzie miało znikomy wpływ na emisję zanieczyszczeń w porównaniu do miast średnich i dużych gdzie to natężenie ruchu jest bardzo duże i to właśnie one są emitentem największych zanieczyszczeń.	
600.	Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego	woj. podkarpackie	Komponent E	204	E1.1.1. Wsparcie przemysłu dla gospodarki zeroemisyjnej. - Charakterystyka – uszczegółowienie zapisów dotyczących instrumentu finansowego, który będzie wspierał kapitałowo lub dłużnie przedsięwzięcia inwestycyjne przedsiębiorstw w zakresie rozwiązań zeroemisyjnych. Wprowadzenie zapisów umożliwiających finansowanie zeroemisyjnych pojazdów specjalnych wykorzystywanych w przedsiębiorstwach (MŚP i duże). - Wdrażanie – przedstawienie zasad i kryteriów wyznaczenia listy indykatywnej projektów oraz przedstawianie katalogu podmiotów wdrażających.	Propozycja wprowadzenia zapisów ma na celu umożliwienie przygotowania dokumentów projektowych dla podmiotów zainteresowanych inwestycją.	**Wyjaśnienie** Zapisy w ramach tej inwestycji zostały zmodyfikowane.
601.	Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego	woj. podkarpackie	Komponent E	202	E1.1. Wzrost wykorzystania transportu przyjaznego dla środowiska Propozycja zmiany zapisu: Wyzwaniem w tym zakresie jest znaczne zwiększenie skali i tempa działań zmierzających do zwiększenia udziału pojazdów środków transportu zasilanych paliwami alternatywnymi, m.in. poprzez….	Umożliwienie rozwoju przestrzeni dla różnych środków transportu.	**Wyjaśnienie** Obecne zapisy w tym zakresie są odpowiednie.
602.	Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki	woj. mazowieckie	Komponent E	197-221	W naszej ocenie diagnoza w zakresie transportu jest w większości poprawna, ale niekompletna, bo pomija obszary, w ramach których nie ma jak się zdaje gotowości do przeprowadzenia niezbędnych reform, np. problem wysokiego udziału importu samochodów używanych, często złej jakości technicznej i dopuszczania ich do ruchu. Brakuje kompleksowej, spójnej wizji transformacji w kierunku gospodarki neutralnej klimatycznie, opartej obiegu zamkniętym i na wykorzystaniu odnawialnych źródeł energii, rezygnującej z paliw kopalnych, bezpiecznej dla zdrowia obywateli i środowiska. - Uwzględniono w KPO nowelizację ustawy o elektromobilności, ale niestety obecnie planowane zmiany nie gwarantują jej skuteczności, nakładanych jest na samorządy sporo nowych obowiązków, ale zapowiadane wsparcie pomoże w realizacji tylko niektórych, mamy obowiązek tworzenia stref czystego transportu, ale brak planów zmian regulacji na poziomie krajowym np. w zakresie reformy systemu kontroli technicznych i rejestracji pojazdów, czy planów wzmocnienia systemu monitoringu jakości powietrza w zakresie badania emisji transportowych	Planowane reformy odpowiadają na identyfikowane wyzwania jedynie punktowo, częściowo, np. -Przewidziano redukcję obciążeń kosztowych w transporcie kolejowym, by zwiększyć konkurencyjność kolei wobec transportu drogowego, ale pominięto równie potrzebną reformę systemu opłat drogowych (m.in. poprzez rozszerzenie sieci dróg płatnych)	**Wyjaśnienie** Nie wszystkie planowane reformy muszą być ujete w KPO. W KPO planowane jest objęcie poborem opłat nowo oddanych dróg (w tym A i S): około 1400 km – IV kw. 2022 r.
603.	Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego	woj. podkarpackie	Komponent E	202	E1.1. Wzrost wykorzystania transportu przyjaznego dla środowiska Propozycja zmiany zapisu: Wyzwaniem w tym zakresie jest znaczne zwiększenie skali i tempa działań zmierzających do zwiększenia udziału pojazdów środków transportu zasilanych paliwami	Umożliwienie rozwoju przestrzeni dla różnych środków transportu.	**Uwaga nieuwzględniona** Nie ma możliwości objęcia w KPO wszystkich środków transportu.

					alternatywnymi, m.in. poprzez….		
604.	Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki, Koalicja Klimatyczna	woj. mazowieckie	Komponent E	15	1.3 Cele i obszary wsparcia - Oczekiwany rezultat: „Zahamowanie trendu spadkowego udziału autobusów i pociągów w transporcie pasażerskim ogółem Oczekiwane rezultaty określono w sposób zdecydowanie niewystarczający (brak konkretów, wskazano zaledwie kierunki zmian, nie faktyczne rezultaty), a dla transportu pasażerskiego także bardzo mało ambitny, szczególnie jeśli chcemy przeprowadzić reformy oraz wesprzeć inwestycje, które przy właściwym wyborze obszarów interwencji i realizacji mogłyby się znacząco przyczynić do poprawy sytuacji. Nie można zakładać, że jedyne, co zostanie osiągnięte, to zahamowanie spadku. Rozumiemy, że sytuacja transportu publicznego jest obecnie bardzo trudna, ale tym bardziej należy skoncentrować wysiłki na tym, by ją poprawić, a także by zapewnić trwałość pozytywnych efektów przeprowadzanych reform oraz inwestycji.	” należy zmienić na „Zwiększenie udziału środków transportu zbiorowego (autobusów, trolejbusów, tramwajów, i pociągów) w transporcie pasażerskim ogółem o minimum 10%” Proponujemy także uwzględnienie dodatkowych rezultatów takich jak wzrost udziału transportu zeroemisyjnego w transporcie zbiorowym ogółem, a także podwojenie udziału podróży rowerem w transporcie osób ogółem do 2030 roku.	**Uwaga niewuzględniona** Działania ukierunkowane sa na konkretne środki transportu, więc także odniesienia sa związane z tym bezpośrednio.
605.	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S. A.	woj. zachodniopomorskie	Komponent E	197-222	Dopisanie do komponentu E „Zielona, inteligentna mobilność”, reformy "Zwiększenie konkurencyjności sektora portowego". lub rozszerzenie zapisów dotyczących komponentu „E2.1.3. Projekty intermodalne” o „inwestycje portowe”. oraz projekt pn. „Budowa Terminala Kontenerowego w Porcie Zewnętrznym w Świnoujściu”. W ostatnich miesiącach porty morskie, w tym Port Szczecin i Świnoujście odegrały kluczową rolę w dostawach i dystrybucji podstawowych towarów i usług oraz w utrzymaniu funkcjonowania gospodarki polskiej. Port Szczecin i Świnoujście pełni rolę „bramy do świata”, znajdującej się na skrzyżowaniu łańcuchów dostaw towarów i usług. Port Szczecin i Świnoujście jest motorem zrównoważonego wzrostu i ożywienia nie tylko regionu Zachodniopomorskiego ale również całego kraju. Aby nadal odgrywać swoją rolę, Port Szczecin i Świnoujście musi pozostać odporny na zaistniałą sytuację związaną z COVID-19 jak również mieć szansę dalszego rozwoju. Warto podkreślić rolę portu Szczecin i Świnoujście w rozwoju cyfryzacji w obszarach transportu i logistyki jak również w rozwoju ekologii.	Porty morskie od zawsze były motorem wzrostu i ożywienia gospodarczego więc pozostawienie ich bez dodatkowego finansowania z pewnością w negatywny sposób wpłynie na rozwój regionu i kraju. Dodatkowym elementem negatywnie oddziaływującym na rozwój portów morskich jest sytuacja epidemiczna. W związku z sytuacją związaną z panującą pandemią wywołaną przez koronawirusa SARS-CoV-2, sektor transportu został mocno dotknięty pandemią i różnymi środkami ograniczającymi jego funkcjonowanie. Jednocześnie sektor transportu odegrał kluczową rolę w dostawach towarów i przemieszczaniu się osób i tym samym udowodnił, że jest niezbędny do funkcjonowania Unii Europejskiej. Projekty dotyczące budowy lub przebudowy punktów przeładunkowych w portach są komplementarne w stosunku do planowanych do realizacji projektów kolejowych. Porty morskie są głównymi odbiorcami/dostawcami towarów przewożonych koleją. W ramach tego komponentu mogłyby wpisać się projekty dotyczące budowy terminali przeładunkowych tj. projekt pn. „Rozbudowa portu zewnętrznego w Świnoujściu – Terminal Masowy”	**Uwaga nieuwzględniona** W ramach KPO nie przewiduje się budowy infrastruktury portowej i okołoportowej. Tego rodzaju infrastruktura będzie mogła być współfinansowana w ramach polityki spójności

606.	Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego	woj. wielkopolskie	Komponent E	208	Czy planowana realizacja zadania będzie dotyczyć również linii niezelektryfikowanych	Rozwój niezelektryfikowanych linii kolejowych może stanowić szansę na rozwój obszarów, które są obecnie wyłączone z sieci połączeń kolejowych bez konieczności budowy/rozbudowy infrastruktury trakcyjnej	**Wyjaśnienie** W ramach KPO przewidywana jest również elektryfikacja ponad 100 km linii kolejowych.
607.	Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego	woj. wielkopolskie	Komponent E	209	Czy w ramach opisanej inwestycji planuje się zakup pociągów zeroemisyjnych.	Obecnie produkowane pociągi wodorowe mogą stanowić alternatywę dla pociągów z napędem konwencjonalnym np. w zakresie zasięgu. Ponadto generują one korzyści związane np. z ograniczeniem emisyjności.	**Wyaśnienie** W ramach KPO wspierane będą tylko pociągi zeroemisyjne.
608.	Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego	woj. wielkopolskie	Komponent E	210	Zwiększenie środków na zakup taboru regionalnego	Zaproponowana kwota 398 mln euro ze środków bezzwrotnych (około 1,8 mld zł) na zakup pasażerskiego taboru kolejowego jest niewystarczająca. W KPO zostały uwzględnione tylko inwestycje taborowe zaplanowane do zrealizowania przez PKP Intercity w zakresie przewozów międzywojewódzkich. Ich koszt to ponad 4 mld zł! Nie ma zatem możliwości sfinansowania ze środków bezzwrotnych zakupu taboru regionalnego. W celu realizacji reformy E2.1. Zwiększenie konkurencyjności sektora kolejowego, niezbędne jest przeznaczenie zdecydowanie większych środków na inwestycję E2.1.2. Pasażerski tabor kolejowy. Wzrost zainteresowania pasażerów transportem kolejowym można uzyskać dzięki inwestycjom w nowoczesny, komfortowy i bezpieczny tabor kolejowy do obsługi połączeń regionalnych. Transport kolejowy to najbardziej ekologiczny rodzaj transportu. Przeniesienie części potoku podróżnych z transportu drogowego na kolejowy skutkować będzie zmniejszeniem negatywnego wpływu transportu na środowisko oraz zmniejszeniem zjawiska kongestii i poprawą bezpieczeństwa na drogach. Konieczna jest wymiana przestarzałych pojazdów spalinowych wykorzystywanych na liniach niezelektryfikowanych. Dlatego też priorytetowo powinny być traktowane zakupy taboru zasilanego paliwami alternatywnymi np. wodorem.	**Uwaga uwzględniona** W KPO znalazły się czytelne zapisy o możliwości zakupu taboru pasażerskiego dla przewozów regionalnych, wraz z przypisaniem określonej kwoty. Wsparcie zakupu taboru będzie możliwe zarówno z części dotacyjnej, jak i pożyczkowej. Całkowita kwota na zakup taboru została zwiększona czterokrotnie.
609.	Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki, Koalicja Klimatyczna	woj. mazowieckie	Komponent E	13	1.2. Wyzwania rozwojowe - Opis wyzwania rozwojowego „5. Rozwój zrównoważonego transportu służącego konkurencyjnej gospodarce i inteligentnej mobilności” należy doprecyzować. W miejscu, gdzie mowa jest o dostępności transportu, należy dodać „dostępności	Prawidłowo zidentyfikowano rozwój zrównoważonego transportu jako wyzwanie rozwojowe, jednak jego opis nie jest wystarczająco konkretny. Nie wiadomo, jakie rodzaje infrastruktury mają tworzyć spójny	**Wyjaśnienie** W ramach KPO wszystkie inwestycje musza spełniać zasadęniwyrzadzania znacznych szkód środowisku.

					transportu zbiorowego /lub publicznego/". Tam, gdzie mowa jest o transporcie niskoemisyjnym lub pojazdach zasilanych paliwami alternatywnymi, należy zastąpić te sformułowania „transportem zeroemisyjnym" lub „pojazdami zeroemisyjnymi" (ta sama uwaga dotyczy wszystkich miejsc w dokumencie, gdzie użyte są takie same lub zbliżone określenia).	system transportowy oraz jakie formy mobilności i w jakich proporcjach autorzy dokumentu uważają za zrównoważone. Dostępność transportowa nie jest określona jako dostępność transportu zbiorowego – z czego można wnioskować, iż w ramach KPO planowane są inwestycje w rozwój infrastruktury drogowej, który może przyczyniać się do dalszego wzrostu emisji gazów cieplarnianych oraz innych zanieczyszczeń powietrza (słusznie zidentyfikowanego jako jeden z podstawowych problemów związanych z transportem osób i towarów), a co za tym idzie do złamania zasady "do no significant harm". Wielokrotnie jest mowa o transporcie niskoemisyjnym, choć konieczne jest dążenie do przejścia całego transportu na zeroemisyjność, a inwestowanie w rozwiązania takie jak np. tabor lub infrastruktura gazowa przedłuża naszą zależność od paliw kopalnych. W opisie wyzwania 5 brakuje też choćby wzmianki o potrzebie wspierania rozwoju bezemisyjnej mobilności pieszej i rowerowej. Brakuje zaznaczenia powiązań z wyzwaniem 2, w tym szczególnie z transformacją miast.	W tym zakresie została wykonana niezależna ekspertyza.
610.	Urząd Miasta Kielce	woj. świętokrzyskie	Komponent E	212	Włączyć miasta na prawach powiatu, będące zarządcami dróg wojewódzkich i krajowych, do rodzaju Beneficjentów.	W bieżącej perspektywie finansowej 2021-2027 wyklucza się miasta na prawach powiatu z realizacji działań inwestycyjnych poprawiających bezpieczeństwo ruchu drogowego. Umożliwienie miastom na prawach powiatu, które są zarządcami dróg wojewódzkich i krajowych, realizację inwestycji drogowych poprawi bezpieczeństwo ruchu, wpłynie na likwidację miejsc niebezpiecznych, zmniejszy negatywny wpływ kongestii na otoczenie.	**Uwaga nieuwzględniona.** Budowa obwodnic będzie dotyczyć dróg krajowych, zarządzanych przez Generalną Dyrekcję Dróg i Autostrad. Wybór konkretnych lokalizacji będzie dokonywany przez Ministerstwo Infrastruktury po szczegółowej analizie potrzeb związanych z bezpieczeństwem. Budowa dróg co do zasady nie jest kwalifikowalna w KPO, ze względu na brak spełnienia zasady niewyrządzania znacznej szkody środowisku. Wyjątkiem są cele bezpieczeństwa na drogach krajowych, gdzie natężenie ruchu uzasadnia realizację

							takiego celu.
611.	Urząd Miasta Kielce	woj. świętokrzyskie	Komponent E	206	Rozszerzenie "Populacji docelowej" dla działania dotyczącego zakupu taboru autobusowego o przedsiębiorstwa prywatne świadczące usługi w publicznym transporcie zbiorowym w ramach umów zawartych z organizatorami w drodze ustawy PZP	Interwencja w zakresie dofinansowania wymiany taboru na nisko- i zero- emisyjny wyklucza możliwość ubiegania się o dofinansowanie przez podmioty prywatne świadczące usługi w publicznym transporcie zbiorowym w ramach umów zawartych z organizatorami w drodze ustawy PZP. Takie podejście oznaczać będzie dla tych przedsiębiorców brak możliwości startowania w przetargach ogłaszanych od roku 2025, bowiem zgodnie z zapisami zawartymi na stronie 203: "od 2025 r. każdy przetarg na autobus w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców powinien dotyczyć tylko zero- i nisko- emisyjnych autobusów (elektrycznych i wodorowych). Planowane rozwiązanie zakłada wprowadzenie od 2025 r. obowiązku udzielania zamówień na prowadzenie przewozów jedynie podmiotom oferującym wyłącznie ten typ pojazdów". Interwencja funduszy europejskich nie powinna dyskryminować żadnych podmiotów świadczących ten sam rodzaj usług.	**Wyjaśnienie** Planowane regulacje zakładają konieczność zakupu przez podmioty publiczne tylko ekologicznych autobusów. Nie ma to związku z przetargami na obsługę linii przez przedsiębiorstwa prywatne.
612.	Gmina MIejska Kraków	woj. małopolskie	Komponent E	1-232	-Rozwój transportu szynowego jak również dofinansowanie zakupu taboru tramwajowego jak również budowa/modernizacja pętli autobusowych w ramach których można by montować ładowarki do autobusów z napędem elektrycznym uznać należy za jeden z priorytetów w zakresie realizacji zeroemisyjnego transportu miejskiego. Należy zwrócić uwagę iż istnieje realna szansa aby mieszkńcy Krakowa oraz większość gmin Metropolii Krakowskiej uzyskała możliwość połączenia z centrum Krakowa zarówno za pośrednictwem transportu kolejowego jak i transportu tramwajowego który byłby doskonałym uzupełnieniem oferty kolejowej	-	**Uwaga uwzględniona.** Tabor szynowy (tramwaje) został dopisany do Komponentu E. Wsparcie będzie możliwe z części pożyczkowej.
613.	Gmina MIejska Kraków	woj. małopolskie	Komponent E	1-232	- Proponowane jest zwiększenie i zagwarantowanie środków finansowych na bardziej szczegółowe badania emisyjności procesów wynikających z poszczególnych komponentów i analizy rozwiązań mających na celu ograniczenie emisji (szczególnie z sektora transportu drogowego).	-	**Wyjaśnienie** Tego typu działania mogą być realizowane z innych środków krajowych lub UE.
614.	Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki, Koalicja Klimatyczna	woj. mazowieckie	Komponent E	198- 200	2. Główne Wyzwania i Cele - 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	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	**Uwaga nieuwzględniona** KPO nie jest dokumentem, który określa kształt reform, a jedynie odwołuje się do już zaplanowanych działań w strategiach, politkach,

					komponencie powinny znacząco wykraczać poziomem ambicji poza ramy wyznaczane przez te dokumenty.	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.	propozycjach legislacyjnych.
615.	Gmina Miejska Kraków – Urząd Miasta Krakowa	woj. małopolskie	Komponent E	197-222	W ramach celu dla komponentu E mowa jest o "odpornym systemie transportowym"	Nie jest do końca jasne, co oznacza sformułowanie: „odporny” system transportowy. Sugeruje się użyć innego sformułowania lub uszczegółowić obecne i zapisać jak: „odporny na sytuacje kryzysowe”. Sformułowanie nie jest wystarczająco jasne. Nie ma wskazania, na co system transportu na być odporny.	**Wyjaśnienie** Słowo „odporność” wynika z założeń Funduszu Odbudowy. System transportowy ma być odporny na różnego rodzaju sytuacje kryzysowe.
616.	Gmina Miejska Kraków – Urząd Miasta Krakowa	woj. małopolskie	Komponent E	201	Uzupełnienie celu inwestycji w ramach celu szczegółowego E1. „Zwiększenie udziału zeroemisyjnego transportu oraz przeciwdziałanie i zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko”	Dążenie do wzrostu atrakcyjności transportu zbiorowego, wymaga wykorzystania szerokiego katalogu działań, w szczególności w świetle opisanego na str. 199 KPO - stale wzrastającego udziału transportu indywidualnego w pracy przewozowej w Polsce. Wzrost ten może być dodatkowo spotęgowany pandemią COVID-19 i ograniczonym zaufaniem społeczeństwa do bezpieczeństwa transportu zbiorowego. Ważne jest więc wspieranie indywidualnego transportu ekologicznego w postaci rozbudowy ścieżek rowerowych. Niezwykle istotne są kompleksowe działania, zarówno w zakresie poprawy stanu taboru, co zostało wskazane w KPO, jak i rozwoju sieci transportu publicznego i wdrażaniu rozwiązań służących integracji różnych środków transportu. Należy tu wskazać rozbudowę węzłów przesiadkowych integrujących różne środki transportu wraz z budową parkingów typu P&R, w szczególności na obrzeżach miast. Rozwój węzłów przesiadkowych wraz z intensywną rozbudową sieci komunikacji zbiorowej, poprzez rozszerzenie oferty przewozowej i wzrost jej atrakcyjności, stymulować będzie zmiany nawyków transportowych społeczeństwa. Dodatkowo należy podkreślić, że transport autobusowy, zwłaszcza w dużych miastach stanowi jedynie część sieci	**Wyjaśnienie** Nie wszystkie możliwe działania w obszarze transportu publicznego mogą być zrealizowane w ramach KPO. Nalezy pamiętać o innych mozliwościach np. z polityki spójności.

						transportu zbiorowego wraz z koleją aglomeracyjna. Ponadto konieczne jest uwzględnienie w ramach reformy projektów realizowanych w dużych miastach i ich obszarach funkcjonalnych.	
617.	Gmina Miejska Kraków – Urząd Miasta Krakowa	woj. małopolskie	Komponent E	201	„W ramach działań związanych z poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego zakłada się budowę nowych obwodnic pozwalających na wyprowadzenie ruchu z obszarów zurbanizowanych." Zmiana na: „W ramach działań związanych z poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego zakłada się budowę nowych obwodnic pozwalających na wyprowadzenie ruchu z obszarów zurbanizowanych przy jednoczesnym uspokojeniu ruchu w miejscowości"	Program budowy obwodnic powinien uwzględniać przekształcenia sieci drogowej miejscowości w celu osiągnięcia rezultatów w postaci poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Budowa obwodnicy daje szansę na zmianę zachowań komunikacyjnych dzięki dodatkowym przekształceniom sieci drogowej – stanowi okazję do wprowadzenia rozwiązań sprzyjających poprawie funkcjonowania transportu zgodnie z celami KPO i zielonym ładem. Część dotychczasowych doświadczeń budowy obwodnic wskazuje, że bez dodatkowych działań, potencjał inwestycyjny może zostać łatwo zmarnowany i pogłębia niekorzystne trendy zmian w transporcie (wzrost roli transportu indywidualnego).	**Wyjaśnienie** Nie wszystkie możliwe działania w obszarze budowy obwodnic mogą być zrealizowane w ramach KPO. Należy pamiętać o innych mozliwościach np. z polityki spójności.
618.	Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki	woj. mazowieckie	Komponent E	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 oddalać od celu przejścia transportu publicznego całkowicie na zeroemisyjność. Jednocześnie wsparcie w zakresie zakupów taboru zeroemisyjnego oraz budowy instalacji do ładowania na	**Uwaga nieuzwzględniona** Tabor w miastach będzie wyłącznie zeroemisyjny, natomiast poza aglomeracjami także niskoemisyjny.

						potrzeby użytkowania tego taboru powinno być znacząco zwiększone, by liczba zakupionych pojazdów nie była mniejsza od planowanej mimo skoncentrowania się na pojazdach zeroemisyjnych.	
619.	Gmina Miejska Kraków – Urząd Miasta Krakowa	woj. małopolskie	Komponent E	202-203	Zapis na stronie 202-203: „W ramach reformy będą wdrażane następujące działania: • Nowelizacja ustawy o elektromobilności, która podwyższy wymagane poziomy pojazdów ekologicznych w zamówieniach publicznych. (-) • Wprowadzenie ustawowego obowiązku nakazującego miastom wymianę autobusów na elektryczne i wodorowe.	Wymienione zapisy znalazły już odzwierciedlenie w projekcie ustawy zmieniającej ustawę o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Jednocześnie zauważyć należy, że ustawowy obowiązek nakazujący miastom wymianę autobusów na elektryczne istnieje od początku obowiązywania ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych tj. roku 2018. Miasta zobowiązane są do posiadania określonej liczby autobusów elektrycznych we flocie pojazdów wykorzystywanych do transportu pasażerów w ramach komunikacji miejskiej (5% –od 1stycznia 2021r., 10% –od 1stycznia 2023r., 20% –od 1stycznia 2025r., 30% –od 1stycznia 2028r.).	**Wyjaśnienie** W KPO mogą znaleźć się wszystkie działania, które sa realizowane od lutego 2020 r.
620.	Gmina Miejska Kraków – Urząd Miasta Krakowa	woj. małopolskie	Komponent E	203	dot. zapisów o nowelizacji ustawy o PTZ oraz funduszu „Autobusowego”	Nowelizacja ustawy o PTZ oraz funduszu „Autobusowego” powinna zawierać mechanizmy wspierające cele KPO, w szczególności niskoemisyjny transport publiczny oraz o standardzie wpływającym na zmianę zachowań komunikacyjnych. Doświadczenia z obecnych rozwiązań wskazują, że dofinansowanie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej realizuje (w niewielkim stopniu) wyłącznie funkcję ograniczającą wykluczenie transportowe bez zapewnienia standardów częstotliwości, integracji taryfowo-biletowej czy pojazdów wykorzystywanych do obsługi połączeń, dzięki którym można osiągnąć cele nakreślone w KPO.	**Wyjaśnienie** Cele nowelizacji ustawy nie są wyłącznie ukierunkowane na spójność z KPO.
621.	Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki	woj. mazowieckie	Komponent E	201	E2. Zwiększenie dostępności ... - Należy wykluczyć z KPO wsparcie budowy 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 zwiększenia	**Wyjaśnienie**Budowa obwodnic będzie dotyczyć dróg krajowych, zarządzanych przez Generalną Dyrekcję Dróg i Autostrad. Wybór konkretnych lokalizacji będzie dokonywany przez Ministerstwo Infrastruktury po szczegółowej analizie potrzeb związanych z

						dostępności transportu publicznego ani 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 wspieranie 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.	bezpieczeństwem. Budowa dróg co do zasady nie jest kwalifikowalna w KPO, ze względu na brak spełnienia zasady niewyrządzania znacznej szkody środowisku. Wyjątkiem są cele bezpieczeństwa na drogach krajowych, gdzie natężenie ruchu uzasadnia realizację takiego celu.
622.	Gmina Miejska Kraków – Urząd Miasta Krakowa	woj. małopolskie	Komponent E	204	W treści pojawia się wskazanie na: „dotychczasowe doświadczenia wynikające m.in. z projektów CIVITAS czy PROSPERITY". Zastosowano tu błędną nazwę projektu. Prawidłowa to: „CIVITAS PROSPERITY" (oba słowa pisane razem).	Projekt nosi nazwę „CIVITAS PROSPERITY". Jest to jeden projekt o dwuczłonowej nazwie.	**Uwaga uwzględniona.**
623.	Gmina Miejska Kraków – Urząd Miasta Krakowa	woj. małopolskie	Komponent E	204	W punkcie Cel (Objective), proponujemy następujący zapis: „Celem Inwestycji będzie wsparcie gospodarki zeroemisyjnej poprzez wsparcie projektów dotyczących transportu lub energii, służących rozwojowi i upowszechnianiu technologii oraz skutkujących poprawą jakości środowiska naturalnego. Działania również będą służyć zwiększeniu potencjału wybranych sektorów, w szczególności sektora komunalnego (utrzymania czystości i porządku na terenie gmin) do tworzenia rozwiązań produktowych wykorzystujących zeroemisyjne paliwa oraz do produkcji zeroemisyjnych paliw."	Znaczące obniżenie emisyjności polskiej gospodarki wiąże się z koniecznością transformacji m.in. w sektorze usług publicznych. Ustawa z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych w brzmieniu obowiązującym nakłada na spółki komunalne obowiązek wykonywania zadań publicznych przy udziale pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym we flocie pojazdów użytkowanych przy wykonywaniu zadania w ilości, co najmniej: -10% od dnia 1 stycznia 2022 roku - 30% od dnia 1 stycznia 2025 roku. Wobec powyższego do 2025 roku powinna nastąpić znaczna wymiana floty spółek miejskich oraz zapewnienie zaplecza technicznego do ładowania bądź tankowania poszczególnych jednostek sprzętowych (elektrycznych bądź zasilanych gazem CNG).	**Wyjaśnnienie** Zapisy w zakresie elektromobilności uległy modyfikacjom.
624.	Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki	woj. mazowieckie	Komponent E	203	Reforma E1.1. - Należy uzupełnić/doprecyzować opis planowanych nowelizacji ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (PTZ) oraz ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze	Planowane nowelizacje są niewątpliwie potrzebne, ale trudno ocenić ich potencjalną skuteczność, ponieważ opisy planowanych zmian nie są wystarczająco szczegółowe. Brak	**Wyjaśnienie** Na tym etapie prac nie było możliwe dalsze uszczegółowienie propozycji

					użyteczności publicznej	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 rezultatów, a nie tych przewidzianych obecnie w KPO, bo te są zbyt słabe - zahamowanie trendu spadkowego udziału autobusów w transporcie pasażerskim ogółem, gdy powinien być planowany wzrost tego udziału).	zmian.
625.	Gmina Miejska Kraków – Urząd Miasta Krakowa	woj. małopolskie	Komponent E	204	Propozycja rozszerzenia tekstu: „Dodatkowo Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) będą jednym z narzędzi przyczyniających się do kompleksowego podejścia do transportu zbiorowego w miastach i ich obszarach funkcjonalnych” Na tekst: „Dodatkowo Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) będą jednym z narzędzi przyczyniających się do kompleksowego podejścia do transportu zbiorowego, rowerowego i pieszego w miastach i ich obszarach funkcjonalnych”	Wspomniany SUMP jest dokumentem obejmującym wiele zagadnień, a jeśli chodzi o środki transportu to nie podejmuje tematu wyłącznie transportu zbiorowego, ale stara się integrować i wspierać wszystkie zrównoważone formy transportu (w tym pieszy i rowerowy).	**Wyjaśnienie** Majac na uwadze, że nie ma wprost wydzielonych inwestycji w tym zakresie to obecne zpaiy odzwierciedlają spójnośc z kierunkami interwencji w ramach KPO.
626.	Gmina Miejska Kraków – Urząd Miasta Krakowa	woj. małopolskie	Komponent E	203	Zapis na stronie 203: „Zgodnie z Polityką Energetyczną Polski 2040, od 2025 r. każdy przetarg na autobus w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców powinien dotyczyć tylko zero- i nisko- emisyjnych autobusów (elektrycznych i wodorowych). Planowane rozwiązanie zakłada wprowadzenie od 2025 r. obowiązku udzielania zamówień na prowadzenie przewozów jedynie podmiotom oferującym wyłącznie ten typ pojazdów. Mając na uwadze cykl życia autobusów miejskich takie działania pozwolą na całkowite wyeliminowanie w takich miastach pojazdów o napędzie innym niż elektryczny i wodorowy ok. 2030 r. Wprowadzenie 100 tys. pojazdów zasilanych czystą energią na drogi skutkuje redukcją roczną emisji CO2 w wysokości ponad 142 tys. ton.”	Niniejszy zapis niesie za sobą ryzyko wzrostu cen za świadczenie usług przewozów w ramach miejskiej komunikacji zbiorowej. Mając na uwadze wysoki koszt zakupu pojazdów elektrycznych, konieczność rozbudowy infrastruktury do ładowania tego typu pojazdów oraz ryzyko znacznego obciążenia sieci elektroenergetycznej nie jest możliwym, by od roku 2025 do świadczenia usług w publicznym transporcie zbiorowym, pozyskiwane były tylko pojazdy elektryczne. Jednocześnie pojazdy wodorowe nie są obecnie popularne i łatwo dostępne. Brak jest również infrastruktury do ładowania tego typu pojazdów. Jednocześnie mając na uwadze cykl życia autobusów miejskich (ok. 10 lat), nie jest możliwe całkowite wycofanie autobusów spalinowych do roku 2030. Ponadto podkreślić należy, że ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych nakłada na jednostki samorządu terytorialnego wymianę na pojazdy bezemisyjne co najmniej 30% posiadanej floty autobusów komunikacji miejskiej do roku 2028 o ile sporządzane przez gminy Analizy Kosztów i Korzyści wykażą taką zasadność.	**Wyjaśnienie** Zapisy sa zgodne z założeniami polityki w tym zakresie.

627.	Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki	woj. mazowieckie	Komponent E	201, 204-205, 218	3. Opis Reform i Inwestycji, tabela - Cel inwestycji E1.1.1. Wsparcie przemysłu dla gospodarki zeroemisyjnej - Zwiększenie potencjału przedsiębiorstw do produkcji rozwiązań zeroemisyjnych – jest niejasny - należy go doprecyzować oraz znacznie zmniejszyć wsparcie w tym obszarze (co najmniej o połowę). Znaczna część środków mogłaby zostać przeniesiona z tego obszaru inwestycyjnego, do obszaru B3.1.3. Zielona transformacja miast i obszarów funkcjonalnych	Nie określono w projekcie KPO, 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, ani jakie maja być efekty (zwiększenie wskazuje jedynie oczekiwany kierunek zmian). Jednocześnie założono, iż te inwestycje będą realizować cele klimatyczne w 100% - brak uzasadnienia tego założenia. Przewidziany poziom wsparcia jest olbrzymi - 1164 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. Problemem jest też 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/. Z pewnością przedsiębiorcy chcący rozwijać rozwiązania zeroemisyjne, na które istnieje obecnie duże zapotrzebowanie i przewidywany jest jego dalszy wzrost, mogliby założyć osiągnięcie zysków i skorzystać w ramach Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności z części środków dostępnych w formie zwrotnej. Są natomiast w KPO obszary inwestycji w których przewidziano niewystarczający poziom dofinansowania.	**Uwaga nieuwzględniona** Zapisy zostały przeredagowane , jednak kwota wsparcia nie została zmniejszona.
628.	RADA DO SPRAW PRZEDSIĘBIORCZOŚCI PRZY PREZYDENCIE RP	mazowieckie	Komponent E	Filar 5. Rozwój zrównoważonego transportu służącego konkurencyjnej gospodarce i inteligentn	Rozwój transportu samochodowego i zwiększenie udziału samochodów napędzanych energią elektryczną oraz wodorem pozwoli na osiągniecie efektywności środowiskowej i będzie zgodne z polityką generowania niskich emisji. W sensie biznesowym rynek samochodów napędzanych energią elektryczną będzie wpisywał się w ramy zrównoważonej transformacji polskiej energetyki. Branża, poprzez zwiększone zapotrzebowanie na energię elektryczną ze strony użytkowników samochodów, dostanie nowe możliwości zwiększania mocy produkcyjnych, a tym samym przychodów. Nowe kierunki		**Uwagi ogólne**

				ej mobilności	sprzedaży energii elektrycznej będą wymuszać dobudowywanie nowych mocy, które powinny powstawać w oparciu o technologie odnawialne, przy jednoczesnej restrukturyzacji posiadanych źródeł konwencjonalnych. Pozwoli to na systematyczne ograniczenie udziału wysokoemisyjnych mocy wytwórczych w strukturze produkcji, dając możliwości dywersyfikacji działalności, opisanej w filarze drugim. Autobusy oraz pojazdy szynowe napędzane wodorem czy energią elektryczną wpisują się w politykę zielonego ładu i niskich emisji. Stanowią one podstawowy transport miejski, a jego rozwój determinuje jeden z filarów rozwoju miast. Dywersyfikacja transportu w stronę wykorzystania źródeł odnawialnych powinna ograniczyć ryzyko funkcjonowania i zapewnić efektywność tego transportu dla mieszkańców. Użytkowanie pojazdów w transporcie miejskim musi być postrzegane również przez pryzmat ich krajowych producentów, paliwa zasilającego wytwarzanego przez konkretne podmioty jak również stacji zasilania i ich lokalizacji. Powiązanie wszystkich tych elementów i ich ocena społeczna i ekonomiczna w całym systemie wartości powinna uzasadniać ich najważniejszy środowiskowy aspekt zastosowania w polityce Zielonego Ładu. Rozważyć zatem można wsparcie miast oraz producentów elementów zielonego transportu miejskiego. Transport kolejowy powinien stanowić efektywną alternatywę dla transportu samochodowego. Celem programu jest odwrócenie trendu spadkowego w transporcie kolejowym. Przeniesienie transportu na kolej i zwiększenie jego udziału determinuje bezpieczeństwo na drogach dla podróżujących i innych użytkowników. Wymaga to inwestycji przede wszystkim w stan dróg kolejowych, tabor, nieruchomości kolejowe, jak również w poprawę jakości połączeń oraz ich spójności. Linie kolejowe powinny być częścią europejskiej infrastruktury transportowej zapewniającej efektywne i bezpieczne przemieszczanie ludzi i ładunków. Siatka połączeń i jej zintegrowanie z innymi formami transportu zapewni rozwój regionów, które mogą być słabo uprzemysłowione. Układ dróg szybkiego ruchu oraz obwodnic stanowi kluczowy element systemu komunikacyjnego kraju i wpływa na jego poziom rozwoju. Poza kwestiami bezpieczeństwa inwestycje w drogi szybkiego ruchu i obwodnice decydują o odciążeniu miast i dróg lokalnych z obciążającego je nadmiernego ruchu, zanieczyszczeń i innych aspektów środowiskowych. Siatka dróg i zintegrowanie jej z innymi rodzajami transportu np. transportem kolejowym czy lotniczym może decydować o		

					rozwoju biznesu i przedsiębiorczości w regionach które dla takich aktywności mogły by być nieatrakcyjne. Tym samy stanowią one podstawę dla budowania równowagi ekonomicznej dla różnych części kraju i jednocześnie nie powodują efektu wykluczenia gorzej rozwiniętych obszarów. Odpowiednie skoordynowanie dróg z systemami zbierania danych i ich digitalizacji może stanowić wielokierunkowe źródło informacji o uczestnikach ruchu drogowego i ich potencjalnych problemach.		
629.	Prezydium Komisji Krajowej NSZZ „Solidarność”	pomorskie	Komponent E	E 2.1.1 oraz E 2.1.2	Brakuje środków na na tabor dla spói Polregio. Zwiekszenie liczby połaczen regionalnych. Zbyt często można odnieść wrażenie, że programy modernizacji transportu zbiorowego realizowane są po to, by jak najszybciej wydać środki unijne. Konieczna jest tu zmiana. Rezultatem przy przystąpieniu do projektu z KPO powinny być informacje dotyczące poprawy parametrów linii kolejowej takich jak: 1. przepustowość, 2. czas jazdy, albo jakie będzie wykorzystanie nowego taboru czyli: 1. obsługa nowych relacj i, 2. uruchomienie dodatkowych połączeń, 3. odsunięcie starego taboru ze wskazanych tras.	Racjonalnym wydaje się aby duże, liniowe inwestycje pozostały domeną standardowego finansowania opartego o właściwy, wieloletni budżet unijny. Inwestycje „małe”, realizowane równolegle na wielu obszarach mają czasem większy i szybszy wpływ na poprawę parametrów sieci jako całości, czyli jej dostępności, przepustowości i prędkości handlowych. Dodatkowo taka strategia podejścia do KPO, będzie też miała pozytywny wpływ na więcej podmiotów gospodarczych rozproszonych na terenie całego kraju, tym samym lepiej będzie odpowiadać założeniom odbudowy gospodarki po pandemii.	**Uwaga uwzględniona** W KPO znalazły się czytelne zapisy o możliwości zakupu taboru pasażerskiego dla przewozów regionalnych, wraz z przypisaniem określonej kwoty. Wsparcie zakupu taboru będzie możliwe zarówno z części dotacyjnej, jak i pożyczkowej. Całkowita kwota na zakup taboru została zwiększona czterokrotnie.
630.	Zarząd Województwa Dolnośląskiego	dolnośląskie	Komponent E	197-221	Sugerujemy uspójnienie zapisów, tak, aby jednoznacznie wskazywały one, jakie środki transportu mogą zostać wsparte w ramach KPO. Zasadnym wydaje się włączenie do dofinansowania transportu szynowego (tramwajów), które w dużych miastach, takich jak Wrocław stanowią istotny element systemu transportu zbiorowego. Po punkcie: E1.1.2. Zeroemisyjny transport zbiorowy wpisać pkt E1.1.3. Zeroemisyjny transport zbiorowy na terenach gmin uzdrowiskowych i obszarach ochrony uzdrowiskowej. Poprawa bezpieczeństwa brak wzmianki o przyroście licz wypadków z udziałem rowerzystów Niewystarczająca atrakcyjność publicznych środków transportu wynika m.in. ze słabej dostępności transportowej wielu obszarów w Polsce oraz niejednoznacznych korzyści dla obywatela wynikających z wyboru zbiorowego środka transportu. Dodatkowo wzrost udziału transportu zbiorowego w przewozach pozwoli na poprawę efektywności energetycznej i ograniczenie wpływu transportu na środowisko….. Wg stanu na 2018 r. z blisko 12 000 pojazdów transportu zbiorowego jedynie 507 stanowią autobusy elektryczne.	"Jednym z kluczowych celów KPO jest ""zwiększenie udziału zeroemisyjnego transportu oraz przeciwdziałanie i zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko"". Tak sformułowany cel jednoznacznie wskazuje na fakt, iż w ramach programu będzie można uzyskać dofinansowanie na zakup pojazdów (autobusów) tylko i wyłącznie zeroemisyjnych, a tymi w myśl zapisów ustawy o elektromobilności są: ""autosbus zeroemisyjny (…) autobus oraz trolejbus wykorzystujące do napędu energię elektryczną, w tym energię wytworzoną z wodoru w zainstalowanych w nich ogniwach paliwowych lub wyłacznie silnik, którego cykl pracy nie prowadzi do emisji gazów cieplarnianych lub innych substancji objętych systemem zarządzania emisjami gazów cieplarnianych (...). Zatem mowa tu o autobusach elektrycznych oraz wodorowych. Nie mniej jednak, w tym samym dokumencie, m.in. w uzasadnieniach do wyzwań	**Uwaga uwzględniona.** Tabor szynowy (tramwaje) został dopisany do Komponentu E. Wsparcie będzie możliwe z części pożyczkowej. Zapisy w komponencie „E” KPO wskazują na możliwość finansowania modernizacji regionalnych linii kolejowych. Kwota na linie kolejowe została zwiększona. Środki są przeznaczone na modernizacje linii międzywojewódzkich i regionalnych o największym potencjale. Wybór konkretnych odcinków do finansowania z KPO będzie zależał także od stanu przygotowania i możliwości realizacji do połowy 2026 r.

					Dążenie do zwiększenia udziału zrównoważonych form mobilności. Zmniejszenie presji na środowisko w tym akapicie brakuje danych nt udziału ruchu rowerowego Uwzględnienie roli towarowego transportu drogowego w emisji zanieczyszczeń Wzrost negatywnego wpływu transportu indywidualnego na jakość życia Po punkcie: E1.1.2. Zeroemisyjny transport zbiorowy wpisać pkt E1.1.3. Zeroemisyjny transport zbiorowy na terenach gmin uzdrowiskowych i obszarach ochrony uzdrowiskowej "Należy skorygować zapis, rozszerzając działania na drogi inne niż krajowe oraz zrezygnować z doprecyzowania w systemach biletowych tj. w kraju: w ramach kluczowych inwestycji zakłada się: rozwój Inteligentnych Systemów Transportowych (ITS) na drogach krajowych (kontynuacja Krajowego Systemu Zarządzania Ruchem realizowanego ze środków CEF przez GDDKiA) oraz wojewódzkich/ powiatowych, wsparcie systemów zarządzania ruchem i komunikacją kolejową (np. ERTMS), rozwiązania informatyczne i organizacyjne sprzyjające międzygałęziowej integracji transportu, szerokiej informacji cyfrowej dla użytkowników (np. inwestycję w systemy rozliczeniowo - biletowe w kraju). " Na stronie nr 203 znajduje się zapis: "Wprowadzenie ustawowego obowiązku nakazującego miastom wymianę autobusów na elektryczne i wodorowe." Sugeruje zmianę na "Wprowadzenie ustawowego obowiązku nakazującego miastom zakup tylko autobusów elektrycznych i wodorowych" Uwzględnienie autobusów gazowych w zapisie "Wprowadzenie ustawowego obowiązku nakazującego miastom wymianę autobusów na elektryczne i wodorowe" Brak zapisów dotyczących możliwości zakupu taboru dla miejskiego transportu szynowego Pojazdy elektryczne powinny być wykorzystywane przede wszystkim w miastach Należy rozszerzyć zakres wsparcia o budowę i modernizację infrastruktury drogowej celem wykorzystania autobusów zeroemisyjnych w aglomeracjach (wydzielone trasy autobusowe/autobusowo-tramwajowej), jak również sugeruejmy rozszerzenie katalogu środków komunikacji zbiorowej o transport szynowy, który jest ekologicznym środkiem transportu, jak również stanowi istotny element systemu mobilności miejskiej. Uwagę należy uwzględnić, we wszystkich zapisach dot. danego działania. "Po punkcie: E1.1.2. Zeroemisyjny transport zbiorowy	transportowych znajdujemy zapisy typu: ""wymiana autobusów na zero- i nisko-emisyjne (...)"", która wskazywałaby, iż wsparcie będzie można pozyskać również na pojazdy niskoemisyjne, a więc pojazdy hybrydowe, oraz zasilane CNG, LPG. Występuje zatem tutaj pewna niekonsekwencja i niespójność. " Wzmocnienie odporności gmin uzdrowiskowych na zmiany klimatu, przełoży się zarówno na bezpieczeństwo, jak i jakość życia mieszkańców i kuracjuszy. Zwiększający się ruch rowerowy generuje coraz więcej zdarzeń z udziałem rowerzystów, będący pochodną braku rozwiniętej infrastruktury dla rowerów. Niska atrakcyjność transportu zbiorowego wynika głównie z dłuższego czasu podróży (czas przejazdu między punktami podróży oraz dojście i odejście do nich). Obecnie czas przejazdu samochodem z miejsca zamieszkania do miejsca docelowego jest zdecydowanie krótszy niz przy użyciu transportu zbiorowego. Obecnie praktycznie wszystkie autobusy elektr. maja zasilenie głównie z węgla (min. 70%). Ograniczenie negatywnego wpływu bardzo ograniczone. Autobus elektryczny jest znacznie droższy od spaliwoego i zabiera mniej pasażerów (musi wykonać więcej kursów). Europejska Federacja Cyklistów podkreśla w swoich raportach wzrost udziału transportu rowerowego w krajach europejskich szczególnie w obliczu pandemii Covid 19. W ślad za tym idą starania na rzecz rozwoju sieci infrastruktury rowerowej O ile pojazdy pasażerskie odpowiadają w znacznej mierzez za niską emisję transportową w miastach, o tyle realizowanie transportu towarowego, w tym tranzytu na szlakach A2, A4 odbywa się głównie za sprawą samochodów ciężarowych. O skali ruchu (i emisji) niech świadczą plany rozbudowy drogi A4 lub wręcz budowy po nowym śladzie, aby rozładować obecny ruch. W oczywisty sposób ma to związek z niedostatecznym wykorzystaniem transportu kolejowego, czy to bezpośrednio do	W zakresie transportu autobusowego są jednoznaczne zapisy o wymianie na zeroemisyny w miastach, a poza aglomeracjami także na niskoemisyjny.

					wpisać pkt E1.1.3. Zeroemisyjny transport zbiorowy na terenach gmin uzdrowiskowych i obszarach ochrony uzdrowiskowej. " W projekcie dokumentu odnośnie inwestycji w linie kolejowe określono ich zakres jako modernizacje istniejącej infrastruktury kolejowej, eliminacje "wąskich gardeł" na sieci transportu kolejowego oraz utrzymanie i poprawę jakości (optymalizację) wykorzystania istniejącej infrastruktury kolejowej. Jednocześnie w projekcie dokumentu określono, iż inwestycje będą realizowane przez PKP PLK S.A. Powyższe założenia należy rozszerzyć o możliwość w ramach inwestycji przywrócenia ruchu kolejowego na linii (rewitalizację) oraz o możliwość realizacji inwestycji przez Samorząd Wojewódzki. Proponuje się zmianę zapisu: „Inwestycje będą realizowane przez PKP PLK S.A.” na „Inwestycje będą realizowane przez zarządców linii kolejowych.” rozszerzenie katalogu potencjalnych beneficjentów zgodnie z zakresem projektowanego wsparcia """Inwestycje będą realizowane przez PKP PLK S.A."" proszę zmienić na ""Inwestycje będą realizowane przez autoryzowanych zarządców linii kolejowych zarządzających liniami kolejowymi"". Usunięcie odwołań do Krajowego Programu Kolejowego." Konieczne zwiększenie kwoty dostępnej na tabor kolejowy oraz zmiana proporcji dotyczącej podziału środków między tabor do przewozów regionalnych/aglomeracyjnych a międzywojewódzkich. Cel powinien być konsekwencją opisanych wyzwań, zatem powinien odnosić się przede wszystkim do redukcji emisji w transporcie. W projekcie dokumentu zakres inwestycji dotyczących eliminacji ruchu tranzytowego z obszarów o zwartej zabudowie mieszkaniowej ograniczono do obwodnic dróg na drogach krajowych. Wskazane ograniczenie jest nie zasadne. Należy rozszerzyć zakres inwestycji również o obwodnice na drogach wojewódzkich. Wątpliwość budzi uwzględnienie w ramach Inwestycji E.2.2.1 Bezpieczeństwo transportu, działania dotyczącego utworzenia sieci magazynów konserwatorskich. W kontekście wymogu dotyczącego zasady „do no significant harm” wydaje się zasadne usunięcie z reformy “bezpieczeństwo ruchu” rodzju inwestycji: projekty inwestycyjne obejmujące krótkie odcinki infrastruktury liniowej (obwodnice) pozwalające na wyprowadzenie	przewozu towarów, czy też do przewozu samochodów z ładunkiem. Poza głównymi szlakami narasta problem dewastacji dróg lokalnych nie dostosowanych do prowadzenia ruchu ciężarowego - szczególnie w regionach, w których wydobywa się kruszywa na potrzeby całego kraju. Jeśli pojazdy indywidualne będą elektr. i zasilane z OZE to negatywnego skutku nie będzie. Wzmocnienie odporności gmin uzdrowiskowych na zmiany klimatu, przełoży się zarówno na bezpieczeństwo, jak i jakość życia mieszkańców i kuracjuszy. Wsparcie w zakresie ITS nie powinno ograniczać się wyłącznie do dróg krajowych - powinno zostać rozszerzone na drogi wojewódzkie i powiatowe, co jest bardzo ważne dla zrównoważonego rozwoju miast. Ponadto drogi wojewódzkie i powiatowe stanowią przeważający rodzaj dróg w dużych miastach. Zapis można zinterpretować jako nakaz wymiany wszystkich autobusów na elektryczne i wodorowe. Należy mieć na uwadze, że w perspektywie finansowej 2014 - 2020 zarówno miasta posiadające komunikację zbiorową, jak i mniejsze gminy miejske - wiejskie, które wprowadziły komunikację publiczną, kupując tabor dzięki środkom unijnym (np. z RPO) musiało podjąć strategiczne decyzje związane z wyborem określonego typu zasilania, spośród wówaczas dostępnych (wodór, prąd elektryczny, CNG, LNG). Decyzje te podjęto w perspektywie wieloletniej, mając na uwadze okres amortyzacji taboru, budowę i utrzymanie odpowiedniej infrastruktury oraz jej dostępność. Nie jest dopuszczalne, by gminy które zainwestowały w pojazdy zasilane CNG oraz stacje zasilania, były zmuszane do natychmiastowego przestawienia się na wodór lub prąd. Transport szynowy jest ważnym elelemtnem wdrażania gospodarki niskoemisyjnej w centrach miast i miejskich obszarach funkcjonalnych. Zasadne jest umożliwienie w ramach KPO zakupu taboru tramwajowego a być może również wagonów metra. Pojazdy elektryczne, ze względu na swoje	

					ruchu z terenów zurbanizowanych	ograniczenia, związane z pojemnością akumulatorów i szybkością ładowania powinny być preferowane w miastach. Podróże poza miastami, w sieciach TEN-T mogą się odbywać nadal pojazdami o spalaniu wewnętrznym. Nie wydaje się możliwe, by w rozsądnym horyzoncie czasowym i przy użyciu racjonalnych środków finansowych powstała infrastruktura pozwalająca na szybkie ładowanie pojazdów elektrycznych o takiej skali by zastąpić w podobnym sotsunku pojazdy spalinowe w przejazdach długodystansowych. " Jedną z inwestycji przewidzianych do realizacji w ramach celu E.1 zwiększenie udziału zeroemisyjnego transportu oraz przeciwdziałanie i zmniejszanie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko będzie E.1.1.2. zeroemisyjny transport zbiorowy. W jego obszarze planuje się ""wymianę około 1200 szt. autobusów na zero- i nisko - emisyjne"". Co więcej, celem ww. inwestycji będzie: ""zwiększenie liczby oraz udziału taboru autobusowego zasilanego paliwami alternatywnymi (...). ""Rozbudowie zero - i nisko - emisyjnego taboru autobusowego towarzyszyć będą inwestycje związane z rozbudową infrastruktury ładowania (elektrycznej i wodorowej, powstałej nie tylko dla floty transportu publicznego. Zapisy te jednoznacznie wskazują, iż w ramach KPO będzie można sfinansować inwestycje związane wyłącznie z zakupem taboru autobusowego wraz ze stacjami ładowania autobusów elektrycznych i wodorowych. Oznacza to, iż w ramach KPO nie będzie można sfinansować: - pojazdów szynowych, takich, jak tramwaje ani budowy tras szynowych, -budowy wydzielonych tras autobusowych " Wzmocnienie odporności gmin uzdrowiskowych na zmiany klimatu, przełoży się zarówno na bezpieczeństwo, jak i jakość życia mieszkańców i kuracjuszy. Na str. 208 projektu dokumentu określono wyzwania na jakie powinny odpowiadać	

						inwestycje kolejowe, tj. brak spójności sieci transportowej oraz stan techniczny infrastruktury kolejowej odpowiadający za niezadawalającą sprawność systemu transportowego w Polsce. Jednocześnie określono, iż zadania inwestycyjne będą realizowane zarówno na liniach wchodzących w skład sieci TEN-T, jak i poza siecią, w tym na liniach o znaczeniu regionalnym i zapewniających dostęp do węzłów, szczególnie na liniach kolejowych o kluczowym udziale transportu towarowego. Natomiast na str. 209 projektu dokumentu wskazano, iż inwestycje będą realizowane przez PKP PLK S.A. Powyższe ograniczenie jest niezrozumiałe z uwagi na stan posiadania linii kolejowych będących własnością PKP PLK S.A. oraz Samorządów Województw. W tym kontekście należy wskazać, iż Województwo Dolnośląskie jest jedyną jednostką samorządową będącą autoryzowanym zarządcą infrastruktury kolejowej, która aktualnie zarządza liniami kolejowymi o długości ponad 200 kilometrów, które posiadają liczne punkty styku z liniami należącymi do PKP PLK S.A. Tak więc, możliwość pozyskania środków w ramach KPO pozwoli na rewitalizację kolejnych odcinków linii kolejowych, a tym samym intensyfikację regionalnego ruchu pasażerskiego, zwiększając tym samym siatkę połączeń w regionie. Wskazane inwestycje stanowią komplementarne ciągi komunikacyjne, a więc naturalnym beneficjentem obok PLK PLK S.A. powinien być Samorząd Województwa Dolnośląskiego. Takie działania doskonale wpisują się w Krajową Strategię Rozwoju Regionalnego 2030, która wiąże i koordynuje działania o charakterze horyzontalnym, jakimi są wzmacnianie konkurencyjności wszystkich regionów, miast i obszarów wiejskich z działaniami zapewniającym większą spójność rozwoju kraju, poprzez wsparcie obszarów słabszych gospodarczo. W kontekście zapisu ze str. 208: “Zadania będą realizowane zarówno na liniach wchodzących w skład sieci TEN-T, jak i poza tą siecią, w tym na liniach o znaczeniu regionalnym” nieuzasadnione wydaje się	

						ograniczenie wsparcia wyłącznie do linii w zarządzie PKP PLK S.A., która to spółka jest największym, ale nie jedynym zarządcą linii kolejowych w Polsce. Na str. 208 jest mowa o tym, że będą inwestycje na liniach poza TEN-T o znaczeniu regionalnym, natomiast na str. 209 jest ograniczenie tylko do PKP, wykluczające tym samym inwestycje regionów posiadających własne linie kolejowe. Zatem niezbędne jest rozszerzenie o podmioty które będą realizować przedmiotowy zakres, tj. PKP PLK S.A. oraz samorządy województw "Wyłączenie innych, poza PKP PLK zarządców linii kolejowych będzie skutkowało brakiem możliwości likwidacji wykluczenia komunikacyjnego w wielu regionach, gdzie linie nie są zarządzane przez PKP PLK (dotyczy przede wszystkim infrastruktury regionalnej). Ponadto inwestycje kolejowe nie powinny się ograniczać wyłącznie do tych, które zapisano w Krajowym Programie Kolejowym (ponieważ dotyczy on wyłącznie linii PKP PLK). Proponowana zmiana może umożliwić synergię działań różnych zarządców (w tym PKP PLK), jak i JST w celu objęcia inwestycjami kolejowymi miejscowości i regionów, które przy obecnych zapisach pozostają (i pozostaną) wykluczone. Zaproponowane zmiany, dzięki rozszerzeniu możliwości dofinansowania inwestycji infrastrukturalnych również dla innych zarządców infrastruktury (niż tylko PKP PLK), nie tylko wpiszą się w trend realnej odbudowy kolei lub choćby realizacji istotnych celów KPO w zakresie zmniejszenia emisji zanieczyszczenia z transportu, ale przede wszystkim umożliwią skuteczną redukcję zjawiska wykluczenia transportowego, zgodnie z prowadzoną polityką Rządu RP. Takie działania ponadto doskonale wpisują się w Krajową Strategię Rozwoju Regionalnego 2030, która wiąże i koordynuje działania o charakterze horyzontalnym, jakimi są wzmacnianie konkurencyjności wszystkich regionów, miast i obszarów wiejskich z działaniami zapewniającym większą spójność rozwoju kraju, poprzez wsparcie obszarów słabszych gospodarczo."	

						Wysokość dostępnych środków powinna być adekwatna do zapotrzebowania zgłaszanego uprzednio przez regiony i przewoźników. Zaproponowana formuła gwarantująca zakup taboru wyłącznie międzywojewódzkiego (i to w określonej liczbie) spowoduje dyskryminację regionów w możliwości pozyskania i odmłodzenia pojazdów kolejowych, wykorzystywanych w regionalnym transporcie pasażerskim. Zgodnie z zapisami, głównym wyzwaniem jest redukcja emisji w transporcie, a to nie przewozy międzywojewódzkie, a regioanlen/aglomeracyjne (zwłaszcza we wzmiankowanych w Wyzwaniach miejskich obszarach funkcjonalnych) są w stanie realnie wpłynąć na zmianę codziennych nawyków transportowych (ograniczenie wysokoemisyjnego, indywidualnego transportu samochodowego), a przez to doprowadzić do realnego i trwałego zmniejszenia emisji we wskazanych obszarach. "Na terenie Aglomeracji Jeleniogórskiej znajduje się znaczna liczba nieczynnych lini kolejowych posiadających bardzo ogromny, niewykorzystany potencjał turystyczny. Dzięki wyjątkowym walorom widokowym oraz inżynieryjnym są w stanie być nie tylko narzędziem umożliwiającym przemieszanie się mieszkańców do pracy oraz szkoły, ale stać się wyjątkowymi atrakcjami turystycznymi. Kluczowym dla obszaru AJ jest przywrócenie ruchu na następujących liniach kolejowych: • linia nr 283 na odcinku Jelenia Góra – Lwówek Śląski, z zabytkowym mostem w Pilchowicach, • linia nr 308 na odcinku Jelenia Góra - Mysłakowice – Kowary, • linia nr 340 na odcinku Mysłakowice – Karpacz, • linia nr 317 na odcinku Gryfów Śląski – Mirsk, • linia nr 336 na odcinku Mirsk – Świeradów Zdrój, • linia nr 284 na odcinku Lwówek Śląski – Złotoryja. Ww. linie kolejowe są przejęte lub są w trakcie przejęcie przez Dolnośląską Służbę Dróg i Kolei (samorządowa jednostka	

						budżetową powołaną przez zarząd województwa dolnośląskiego). Wykluczenie z katalogu podmiotów realizujących inwestycje (Urzędów Marszałkowskich) wpłynie negatywnie na realizację powyższych inwestycji, jakże ważnych dla rozwoju nie tylko Aglomeracji Jeleniogórskiej ale także całego regiony województwa dolnośląskiego. " Dla rzeczywistego zwiększenia konkurencyjności pasażerskich przewozów kolejowych na dłuższych trasach niezbędne jest uzupełnienie taboru o wagony sypialne. Stosunkowo niska ilość nocnych połączeń kolejowych ze składami zawierającymi wagony sypialne stanowi o niskiej atrakcyjności kolei. Geografia Polski zachęca do nocnych podróży międzyregionalnych np. z obszarów przygranicznych do stolicy kraju czy między regionami znacznie oddalonymi od siebie. Nocna podróż oznacza dla podróżnego oszczędność czasu – brak utraty dnia na przemieszczanie się – a kolej wyposażona w wagony sypialne, powinna być w tym segmencie rynku transportowego bezkonkurencyjna (czas i komfort podróży). Niestety przejazd nocnym pociągiem bezprzedziałowym bez wagonów sypialnych skutecznie odstrasza od korzystania z kolei większość pasażerów, którzy choć raz skorzystają z takiego przejazdu. W przypadku konieczności odbywania podróży w dzień bez możliwości wypoczynku (snu) w podróży, większość podróżnych mając na uwadze nowe drogi ekspresowe, wybierze szybszą podróż autem za dnia niż dłuższą podróż pociągiem za dnia. Podróż pociągiem sypialnym nocą byłaby konkurencyjna dla podróży autem za dnia. U nas w województwie jest już sporo linii kolejowych zarządzanych przez DSDiK. One nie mogę liczyć na finansowanie.(E 2.1.2). Tabor kolejowy do przewozów regionalnych będzie można kupić po wcześniejszym wygraniu konkursu. Inaczej będzie w przypadku taboru do przewozów międzywojewódzkich. Tymczasem realnym problemem jest emisja CO2, która ma miejsce w codziennych dojazdach do pracy, w ruchu aglomeracyjnym, a w podróżach na	

						dalekie dystanse - w dużo mniejszym stopniu. (E 2.1.1) Wskazana alokacja jest nieadekwatna do projektowanego zakresu wsparcia, nie zostały również uwzględnione potrzeby regionalnego dot. zakupu taboru. Rozwinięcie celu wsparcia o drogi regionalne o dużej intensywności ruchu porównywalnej do dróg krajowych. celem inwestycji jest zwiększenie poziomu bezpieczeństwa ruchu, w szczególności jego niechronionych uczestników, jak również eliminacja ruchu tranzytowego z obszarów o zwartej zabudowie mieszkaniowej (obwodnice dróg na drogach krajowych)". Zasadne jest, aby umożliwić również budowę obwodnic na drogach wojewódzkich. Obecnie z powodzeniem funkcjonują elektroniczne systemy zakupu biletów: Intercity, Polregio, Koleo itd., które wymagają unifikacji według modelu zgodnego z możliwościami technicznymi np. poprzez przyłączenie wtyczek do właściwych połączeń kolejowych w systemie portalpasazera. Dyskusyjne jest ponoszenie kosztów na wprowadzanie zupełnie nowego systemu dystrybucji biletów w miejsce obecnie działających systemów. Zakup biletów w jednym miejscu jest oczywistą zaletą i zachętą do korzystania z komunikacji kolejowej. Jednakże wprowadzanie nowego „kompleksowego" systemu polegającego na wyświetleniu oferty biletów różnych przewoźników w jednej witrynie internetowej, bez wprowadzenia „jednego biletu" wspólnego dla wszystkich przewoźników, nie stanowi poważnej zmiany, która miałaby uzasadnić wydatkowanie znacznej sumy publicznych środków na utworzenie nowej aplikacji z biletami. Jeżeli wdrożenie kompleksowego systemu polegać by miało tylko na zastąpieniu istniejących systemów zupełnie nowym narzędziem (bez wspólnego biletu), dodatkowymi kwestiami, które powodują wątpliwości jest web usability (pasażerowie są przyzwyczajeni do istniejących systemów) oraz zapewnienia kompatybilności wstecznej nowego narzędzia ze starszymi typami urządzeń mobilnych (większości Polaków nie stać na częste	

						zmiany smartfonów, aby móc korzystać z nowszej aplikacji, a szykowane jest wprowadzenie opłaty reprograficznej). Kolejne pytanie, dotyczące „kompleksowości" systemu, pojawia się w kontekście zapisu na str. 215: „systemy biletowe komplementarne do systemu krajowego będą realizowane w ramach Polityki Spójności". Czy system „kompleksowy" oznacza „krajowy" - w jakim wymiarze? Uzupełnienia, koordynacji, oby nie zdublowania funkcji systemów istniejących. Na str. 48 dokumentu wskazano na jego komplementarność ze Strategią na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.), która w swoich szczegółowych celach zakłada m.in. aktywizację potencjałów miast średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze. Natomiast w treści dokumentu [str. 10] określając wyzwania rozwojowe podano, iż kryzys będący skutkiem pandemii najbardziej boleśnie uderza w obszary, które już wcześniej doświadczały największych trudności rozwojowych, tj. miasta średnie tracące funkcje społeczno-gospodarcze i terytoria z nimi powiązane funkcjonalnie oraz obszary zagrożone trwałą marginalizacją. Powyższe znalazło swoje odzwierciedlenie w opisie celu szczegółowego E2 [str. 200] w którym wskazano potrzebę realizacji inwestycji, które mogą ograniczyć niekorzystne tendencje gospodarcze, zapewnić warunki do przyszłego wzrostu gospodarczego w skali makroekonomicznej jednocześnie respektując politykę europejskiego zielonego ładu. W tym kontekście szczególnego znaczenia nabierają inwestycje obejmujące zwiększenie przepustowości dróg w danym obszarze, polepszenia warunków dla ruchu tranzytowego oraz odciążenie miejskiego układu drogowego, czego konsekwencją będzie poprawa jakości życia mieszkańców miast oraz bezpieczeństwa w ruchu drogowym, w szczególności dla ww. miast które mogą uzyskać obwodnice w ciągu dróg wojewódzkich. Ponadto, powyższe inwestycje odpowiadają na wyzwanie określone w pkt E2.2.1 dokumentu w zakresie pośredniego	

						wpływu na obszar redukcji emisji zanieczyszczeń. Na str. 199 dokumentu wskazano, iż w przypadku Polski 93% gazów cieplarnianych w transporcie generowanych jest przez transport drogowy. Natomiast wskazanej wartości dodanej nie przyniosą ujęte w dokumencie [str. 212] inwestycje w instalacje automatycznych urządzeń rejestrujących wykroczenia drogowe, a w szczególności działanie komplementarne w postaci utworzenia sieci magazynów konserwatorskich do celów przechowywania, zabezpieczania i dokumentowania zasobów archeologicznych. "W pierwszej kolejności należy poddać pod wątpliwość uwzgędnienie tego typu działań przy Inwestycji E.2.2.1 Bezpieczeństwo transportu, gdyż wydają się one nieadekwatne pod kątem zakresu. W przedstawionym materiale brak jest jakichkolwiek powiązań tego działania z infrastrukturą drogową poza lakonicznym stwierdzeniem, że działanie to stanowić będzie działanie komplementarne dla inwestycji, zapewniające ciągłość i dynamikę procesów inwestycyjnych. Za ten element odpowiadać ma MKiDN, a samo działanie zabiera z puli na inwestycje w bezpieczeństwo ponad 10 mln euro." Budowa nowych odcinków dróg nie spełnia wymienionej zasady. Rozbudowa sieci dróg o nowe odcinki ma negatywny wpływ na środowisko. Zwiększenie przepustowości dróg za sprawą nowych obejść spowoduje głównie wzrost natężenia ruchu drogowego, ponieważ niejako stanowić będzie zachętę do korzystania z indywidualnego transportu samochodowego. Ponadto nadrabianie zaległości rozwojowych w zakresie budowy sieci dróg nie stanowi reformy. Przebudowa i modernizacja punktowa istniejącej infrastruktury drogowej celem uspokojenia ruchu i zwiększenia bezpieczeństwa jego uczestników. Niezbędne inwestycje polegające na budowie obejść miejscowości powinny być realizowane w ramach środków resortowych, poza KPO.	
631.	Prezydent Pracodawców RP	mazowieckie	Komponent E	197-221	Proponujemy dodanie do punktu „Inwestycje”, Towarowego transportu kolejowego oraz budowy infrastruktury przeładunkowej.	Plany budowy centrum przeładunkowego w powiecie bełchatowskim. Towarowy transport kolejowy pozwala	**Uwaga uwzględniona** W KPO znalazły się czytelne zapisy o możliwości zakupu

					Wnioskujemy o możliwość uwzględnienia w E 1.1.2. Zeroemisyjny transport zbiorowy, inwestycji związanych z wymianą spalinowego taboru kolejowego oraz uwzględnienie w typie Beneficjentów operatorów publicznego transportu zbiorowego. Wnioskujemy o zwiększenie kwoty alokacji przyznanej na działanie E 2.1.2. Pasażerski tabor kolejowy. Wnioskujemy o wyrównanie szans w aplikowaniu o środki w ramach KPO dla wszystkich przewoźników kolejowych. Obecne zapisy KPO przewidują przyznanie dofinansowania w trybie indywidualnym oraz konkursowym w zależności od rodzajów przewozów, co nie znajduje uzasadnienia. Powyższe rozgraniczenie wprowadza uznaniowość w kwestii rozdzielania środków UE. Wnioskujemy o możliwość dofinansowania z KPO w trybie indywidualnym zadań, które stanowią część Systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej w pociągach oraz stanowią wyposażenie konduktorów w niezbędny sprzęt: - modernizacji Infolinii Call Center oraz rozbudowy Systemu Komunikacji, - dostawy urządzeń mobilnych dla drużyn konduktorskich wraz z oprogramowaniem Mobilnej Informacji Konduktorskiej. Wnioskujemy o rozszerzenie możliwych do realizacji inwestycji o zakup przenośnych radiotelefonów w standardzie GSM-R, które służą do zapewnienia stałej łączności z maszynistą i dyżurnymi ruchu w czasie wykonywania obowiązków służbowych. Wnioskujemy o zwiększenie alokacji na zadanie E 2.2.2. Cyfryzacja transportu.	zmniejszyć ilość pojazdów ciężarowych poruszających się po drogach. Główne cele komponentu 'E" wskazują na konieczność promocji „czystego" transportu zbiorowego w komunikacji publicznej miejskiej i regionalnej. Cele nie zawężają reform i inwestycji do transportu autobusowego. Wykluczenie takie pojawia się na etapie doprecyzowania zapisów KPO E 1.1 Środki na ten cel nie powinny zostać zawężone wyłącznie do transportu autobusowego, gdyż transport zbiorowy w komunikacji publicznej miejskiej i regionalnej to również kolej. W KPO jest mowa o zastąpieniu pojazdów spalinowych pojazdami zasilanymi paliwami alternatywnymi. Inwestycje w tym zakresie (E 1.1.2) powinny zatem umożliwić dostęp do środków dla projektów związanych z wymianą spalinowego taboru kolejowego. Dodatkowo rozszerzenie populacji docelowej o operatorów publicznego transportu zbiorowego sprawi, że o dofinansowanie aplikować będą mogli przewoźnicy kolejowi planujący wymianę taboru spalinowego. Obecna kwota alokacji wynosi: 398 mln euro. Zakres przedmiotowy projektu zakłada inwestycję w pasażerski tabor kolejowy do przewozów międzywojewódzkich i regionalnych. Biorąc pod uwagę wysokie koszty tego rodzaju inwestycji, może się okazać, że jest to kwota niewystarczająca na realizację więcej niż jednego dużego projektu związanego z zakupem taboru. Obecne zapisy KPO zakładają, że dofinansowany może być m.in. zakup taboru do przewozów międzywojewódzkich oraz regionalnych. Przy czym zakup taboru do przewozów międzywojewódzkich zostanie dofinansowany ze środków KPO w trybie indywidualnym natomiast tabor do przewozów regionalnych zostanie objęty procedurą konkursową. Bardzo niska kwota alokacji na to działanie (398 mln euro) przy założeniu dofinansowania zakupu taboru do przewozów międzywojewódzkich w trybie indywidualnym sprawia, że dla pozostałych	taboru pasażerskiego dla przewozów regionalnych, wraz z przypisaniem określonej kwoty. Wsparcie zakupu taboru będzie możliwe zarówno z części dotacyjnej, jak i pożyczkowej. Całkowita kwota na zakup taboru została zwiększona czterokrotnie. W pozostałym zakresie uwagi nie zostały uwzględnione. Należy jednak mieć na uwadze także możliwości realizacji projektów transportowych z innych środków UE, w tym z polityki spójności.

						przewoźników, którzy muszą aplikować o środki na tabor w trybie konkursowym zostaje niewiele z alokacji. Wszystkie konkursy organizowane w ramach środków krajowych w perspektywie 2014-2020 zapewniały równy dostęp wszystkich przewoźników do środków UE. Zapisy KPO faworyzują w aplikowaniu o środki UE przewoźników kolejowych świadczących przewozy międzywojewódzkie i dyskryminują pozostałych przewoźników. Na preferencyjnych zasadach zostają przydzielone środki KPO na tabor do przewozów międzyregionalnych. Podejmowane przez Rząd reformy zgodnie z zapisami KPO mają na celu „zwiększenie roli sektora kolejowego w systemie transportowym poprzez stymulowanie jego dalszego rozwoju, determinującego możliwość zwiększenia udziału w przewozach" dążenie do osiągnięcia tego celu przy jednoczesnych założeniu, że „średni wiek taboru kolejowego przekracza 30 lat" jest niemożliwe bez inwestycji w zakup taboru, zarówno do przewozów międzywojewódzkich jak i regionalnych. Komponent „E" w KPO zakłada „wsparcie obejmujące m.in. zakup systemów sterowania ruchem kolejowym, informacji pasażerskiej i elektroniczne systemy zakupu biletów". Należy pamiętać, że równie istotnym elementem informacji pasażerskiej oprócz komunikatów wygłaszanych na dworcach czy peronach są komunikaty wygłaszane bezpośrednio w pociągach. Jak wskazuje KPO istnieje możliwość dofinansowania Systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej. Możliwość dofinansowania zakupu urządzeń mobilnych w postaci tabletów wpłynie na poprawę warunków pracy. Pracownicy drużyn konduktorskich zostaliby wyposażeni w Przenośne Urządzenia Mobilnej Informacji Konduktorskiej w postaci tabletów służbowych z zainstalowaną aplikacją konduktorską. Wspomniana aplikacja zawierałaby zbiór wydawnictw kolejowych, procedur i instrukcji, zapewniałaby dostęp do rozkładu jazdy pociągów w wersji podstawowej oraz	

						służbowej, pozwalałaby na tworzenie dokumentów, np. raportu z jazdy pociągu oraz raportu służbowego. Urządzenie miałoby również dostęp do ogólnopolskiego rozkładu jazdy pociągów, w formie platformy Systemu planowania podróży. Dokumenty w formie elektronicznej aktualizowane byłyby w trybie on-line, co przyczyniłoby się do poprawy przepływu informacji. Drużyny konduktorskie w aplikacji mobilnej miałyby również udostępniany plan pracy oraz harmonogram służb, dodatkowo w grupie urządzeń publikowane byłyby doraźne regulacje w formie zarządzeń i poleceń tekstowych. W związku z planami dotyczącymi modernizacji infrastruktury kolejowej i przejściu na łączność cyfrową (GSM-R) w pociągach, zachodzi konieczność wymiany ok. 600 szt. radiotelefonów działającym w systemie analogowym na cyfrowe, użytkowane przez drużyny konduktorskie. Radiotelefon przenośny jest jednym z podstawowych narzędzi pracy kierownika pociągu. Jest niezbędny do utrzymania stałej łączności z maszynistą i dyżurnymi ruchu w czasie wykonywania obowiązków służbowych, tj. podawania sygnałów odjazdu pociągu ze stacji i przystanków osobowych, wykonywania prób hamulca, zgłaszanie wszelkich zdarzeń na pociągu (pogotowie, Policja itp.). Projekt ściśle związany z poprawą bezpieczeństwa podróży, co jest jednym z głównych celów komponentu E. Obecne zapisy KPO wskazują na możliwość pozyskania dofinansowania na doposażenie pojazdów w ETCS w trybie konkursowym z przeznaczoną alokacją na ten cel w kwocie 441 mln euro. W zakresie E 2.1.2 przewidziane są środki na doposażenie 150 pojazdów w urządzenia pokładowe ETCS. Projekty będą kwalifikowane do dofinansowania w procedurze konkursowej, dlatego ze względu na wysokie koszty związane z montażem ETCS zasadnym staje się zwiększenie kwoty alokacji na to zadanie. Jest to szansa na sfinansowanie doposażenia EZT w ETCS. Tabor kolejowy przewoźników	

						regionalnych wyposażony w ETCS to niezbędny element systemu, mający na celu zapewnienie bezpieczeństwa i nieprzerwanego ruchu pociągów.	
632.	ZBP	mazowieckie	Komponent E	197-221	E.1.1.2. W ramach programu wspierającego transport zbiorowy jest mowa tylko o autobusach, czy przewidziano rozszerzenie wsparcia dla transportu szynowego? E1.1.2. Czy w zakresie wsparcia rozwoju transportu zeroemisyjnego w Polsce nie powinni wsparciem zostać objęci także przedsiębiorcy produkujący tego typu środki transportu (zostali też dotknięci kryzysem)? Zielona inteligentna mobilność "Nowelizacja ustawy o elektromobilności, która podwyższy wymagane poziomy pojazdów ekologicznych w zamówieniach publicznych. E.1.1. Brak powiązania celów udziału niskoemisyjnego transportu w zamówieniach publicznych ze stanem (twardymi wskaźnikami) rozwoju/inwestycji w infrastrukturę do ładowania E.1.1.. Brak wsparcia dla przedsiębiorstw z zakresie rozwoju niskoemisyjnej floty" E.2.1 Znikome wsparcie dla przedsiębiorstw.	Transport szynowy (tramwaje, metro) jest także formą niskoemisyjnego transportu "Projekty intermodalne zostały wskazane jedynie dla kolei. Warto przeznaczyć środki na rozwój smart mobility w miastach – wsparcie rozwiązań współdzielonych, wydzielenie hubów, kampanie edukacyjne, zachęcanie do rezygnacji ze swojego auta w mieście oraz wsparcie regionów słabo skomunikowanych. Dodatkowo, niejasne jest przeznaczenie ponad €1mld na transport niskoemisyjny" Funkcjonalność aut z napędami alternatywnymi będzie pełna tylko w przypadku odpowiedniego rozwoju infrastruktury do ładowania. W przypadku ograniczenia funkcjonalności, ograniczy to ich używanie, co może stawiać pod znakiem zapytania gospodarność celu zwiększania ich udziału w zamówieniach publicznych Najciekawszą z punktu widzenia przedsiębiorców wiązką jest wiązka „Projekty intermodalne”. Pomimo podkreślenia w dokumencie potrzeb w tym zakresie na realizację wiązki przeznaczono zaledwie 185 mln EUR, czyli 0,77% całkowitego budżetu KPO, a dodatkowo z zakresu możliwych projektów wyeliminowano możliwość zakupu taboru służącego przewozom intermodalnym. Wsparcie może być przeznaczone jedynie na budowę i wyposażenie terminali intermodalnych	**Uwaga uwzględniona.** Tabor szynowy (tramwaje) został dopisany do Komponentu E. Wsparcie będzie możliwe z części pożyczkowej. Poszerzono zakres transportu intermodalnego o zakup taboru.
633.	Konfedracja Lewiatan	mazowieckie	Komponent E	197-221	Wskazane wyzwania nie odpowiadają obecnie projektowanym zmianom legislacyjnym dotyczącym elektromobilności i paliw alternatywnych, w których zamiast wprowadzać jak najszerszy i elastyczny system zachęt dla przedsiębiorców, znosi się propozycje dotyczące wprowadzenia zwolnień dla takich pojazdów z opłat drogowych i nie wprowadza się postulowanych przez środowisko propozycji dotyczących dopłat do zakupu takich pojazdów, przenosząc tym samym ciężar projektowanej transformacji głównie na przedsiębiorców. Ponadto, wskazywane w KPO zalecenia np. w części dotyczącej pkt E1, a także te, dotyczące cyfryzacji i informatyzacji z pkt E2, pozostają rozbieżne wobec	Funkcjonalność aut z napędami alternatywnymi będzie pełna tylko w przypadku odpowiedniego rozwoju infrastruktury do ładowania. W przypadku ograniczenia funkcjonalności, ograniczy to ich używanie, co może stawiać pod znakiem zapytania gospodarność celu zwiększania ich udziału w zamówieniach publicznych W związku z istotą obszaru (ujęcie go w perspektywie rozwoju we wszystkich najważniejszych dokumentach strategicznych	**Wyjaśnienie** Nie wszystkie rodzaj projektów, a tym samym nie wszystkie planowane reformy i działania są ujęte w KPO. Transport będzie finansowany także z innych środków UE, w tym z polityki spójności. W KPO znalazły się czytelne zapisy o możliwości zakupu taboru pasażerskiego dla przewozów regionalnych, wraz z przypisaniem

					obecnie podejmowanych działań, czego przykładem może być dotychczasowa bierność w organów administracji w sprawach dot. elektronicznego dokumentu przewozowego CMR, przy czym należy zauważyć, że MI jest wskazywane jako lider w obszarze cyfrowych rozwiązań). Zwracamy również uwagę, iż dla tak szeroko opisanych wyzwań i zaleceń a także planu ich realizacji, należy zapewnić profesjonalną, doświadczoną i wykształconą kierunkowo kadrę pracowniczą. W zakresie możliwych obszarów wsparcia, objętych niniejszym komponentem, proponujemy przede wszystkim dofinansowanie budowy stacji paliw LNG, wymiany taboru na nisko emisyjny spełniający najnowsze wymagania norm EURO, ww. system dopłat do zakupu pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi oraz wprowadzenie zwolnień z opłat drogowych dla takich pojazdów. Zwracamy przy tym uwagę, że osiągnięcie celu polegającego na redukcji CO2, wymaga podejmowania działań nie tylko w zakresie przechodzenia na alternatywne źródła napędu, ale także działań zmierzających do wykorzystywania już istniejących a nie wdrożonych w Polsce technologii, takich jak pojazdy LHV (Longer Heavier Vehicle), na początku poprzez dokonanie zmian w przepisach krajowych i czasowe dopuszczenie tych pojazdów do ruchu drogowego, np. w ramach programów pilotażowych, wzorem państw Skandynawskich, Belgii, Holandii, czy Niemiec. "Konieczne jest stworzenie publicznej, wiarygodnej bazy danych zezwoleń na połączenia autobusowe. Obecnie tylko niektóre urzędy publikują zezwolenia w formie plików pdf na swoich stronach internetowych. W związku z tym proponujemy dodanie do KPO, jako zadania portalu gromadzącego dane nt. wszystkich zezwoleń. Aby jednak zapewnić aktualność prezentowanych w nim danych, całe przedsięwzięcie powinno obejmować również cyfryzację procesu aplikowania o zezwolenia/zaświadczenia pozwalające na wykonywanie przewozów i zarządzania nim przez organy je wydające (organy samorządowe, Minister Infrastruktury oraz Główny Inspektor Transportu Drogowego). Jednocześnie konieczne byłby zmiany prawne obligujące organy do niezwłocznego aktualizowania bazy np. w przypadku wydania nowego zezwolenia lub jego zmiany. Tylko takie kompleksowe działanie zapewni pasażerom oraz przewoźnikom dostęp do rzetelnej informacji o przewozach autobusowych. Pozwoli zmniejszyć wykluczenie transportowe pozwalając uzyskać przewoźnikom informacje o trasach bez wystarczającej oferty przewozowej." Przewidziano wyłącznie inwestycje w infrastrukturę	na szczeblu krajowym i europejskim) zasadne jest zastosowanie bezzwrotnych form pomocy, w szczególności dla projektów, które generować będą istotną lukę w finansowaniu a jednocześnie przyniosą znaczący efekt środowiskowy. Transport szynowy (tramwaje, metro) jest także formą niskoemisyjnego Najciekawszą z punktu widzenia przedsiębiorców wiązką jest wiązka „Projekty intermodalne". Pomimo podkreślenia w dokumencie potrzeb w tym zakresie na realizację wiązki przeznaczono zaledwie 185 mln EUR, czyli 0,77% całkowitego budżetu KPO, a dodatkowo z zakresu możliwych projektów wyeliminowano możliwość zakupu taboru służącego przewozom intermodalnym. Wsparcie może być przeznaczone jedynie na budowę i wyposażenie terminali intermodalnych Budżet przeznaczony na wsparcie jest, w naszej ocenie, mocno niedoszacowany zwłaszcza, biorąc pod uwagę potrzeby branży intermodalnej oraz perspektywy, jakie tej branży daje położenie geograficzne Polski oraz możliwe korzyści, zarówno gospodarcze, jak i społeczno-środowiskowe generowane przez projekty tego typu. Wykluczenie projektów taborowych znacząco ogranicza efekty jakie pomoc będzie generowała. Biorąc pod uwagę fakt, iż średni wiek lokomotyw w Polsce wynosi ponad 30 lat a taboru wagonowego prawie 37 lat brak inwestycji w ten obszar spowoduje dalsze zacofanie techniczne taboru. Bardzo wysoka kwota (1 164 mln PLN) przeznaczona tylko dla trzech beneficjentów; na rynku istnieje wiele przedsiębiorców oferujących rozwiązania transportowe przyjazne środowisku: producenci taboru, sektor podzespołów dla samochodów elektrycznych, producenci baterii i akumulatorów;	określonej kwoty. Wsparcie zakupu taboru będzie możliwe zarówno z części dotacyjnej, jak i pożyczkowej. Całkowita kwota na zakup taboru została zwiększona czterokrotnie. Także w zakresie transportu intermodalnego rozszerzonao zakres o możliwość zakupu taboru.

					drogową związane z bezpieczeństwem. Tymczasem, mając na uwadze cele KPO, powinno zostać również przewidziane wsparcie na infrastrukturę służącą do przewozów autobusowych. Dlatego konieczne jest uwzględnienie działań wspierających inwestycje w zakresie budowy lub modernizacji infrastruktury służącej przewozom autobusowym (dworce, przystanki). Nie jest zrozumiałe, dlaczego wsparcie zakupu taboru kolejowego zostało przewidziane wyłącznie dla jednego przewoźnika. Jest to przewoźnik dalekobieżny, a pominięto zupełnie operatorów regionalnych. Wydaje się, że KPO powinien przewidywać wsparcie dla różnych przewoźników obsługujących połączenia PSC. "Komponent E „Zielona, inteligentna mobilność" zawiera szereg działań na rzecz wsparcia transportu publicznego. Autorzy trafnie diagnozują wzrastającą popularność indywidualnej motoryzacji (str. 199) i negatywnie oceniają ją w kontekście celów KPO (Problemem jest z jednej strony zbyt mało wykorzystywany publiczny transport zbiorowy). W tym kontekście niezrozumiały jest brak wskazania jako celu zwiększenia roli transportu publicznego oraz określenia konkretnego miernika jego osiągnięcia przez określenie wartości docelowych modal split (możliwych do osiągnięcia po wdrożeniu zaproponowanych rozwiązań). Ponadto, mając na uwadze gęstość i jakość polskiej sieci kolejowej nie jest zrozumiałe skupianie się wyłącznie na rozwoju zbiorowego transportu kolejowego. Najmniej efektywny pod względem środowiskowym jest transport indywidualny. Dlatego oprócz działań na rzecz wsparcia przewozów kolejowych istotna pomoc powinna być kierowana również na rzecz przewozów autobusowych" "E.1.1. Brak powiązania celów udziału niskoemisyjnego transportu w zamówieniach publicznych ze stanem (twardymi wskaźnikami) rozwoju/inwestycji w infrastrukturę do ładowania E.1.1.. Brak wsparcia dla przedsiębiorstw z zakresie rozwoju niskoemisyjnej floty" "Proponuje się rozszerzenie i doszczegółowienie opisu kierunków wsparcia w zakresie ""przemysłu dla rozwiązań zeroemisyjnych w zakresie zrównoważonej mobilności, w tym: - instalacji przemysłowych ukierunkowanych na rozwiązania zeroemisyjne; - instalacji zabezpieczających dostęp do źródeł energii, w tym magazynów i centrów dystrybucji"". Jakie typy rozwiązań będą wspierane (co w zakresie pojazdów z napędem elektrycznym; rozwiązania wodorowe, na biogaz)?" Proponuję się wprowadzenie bezzwrotnych form		

					finansowania - czyli dotacji; obecne zapisy sugerują jedynie finansowanie kapitałowe i dłużne. E.1.2. - brak uwzględnienia transportu szynowego E.2.1 Znikome wsparcie dla przedsiębiorstw. "Wartość środków przeznaczonych na projekty intermodalne (185 mln EUR - 0,77% całkowitego budżetu KPO) powinna być wyższa. „Projekty intermodalne”: niestety, pomimo podkreślenia w dokumencie potrzeb w tym zakresie na realizację wiązki przeznaczono zaledwie 185 mln EUR, czyli 0,77% całkowitego budżetu KPO, a dodatkowo z zakresu możliwych projektów wyeliminowano możliwość zakupu taboru służącego przewozom intermodalnym. Wsparcie może być przeznaczone jedynie na budowę i wyposażenie terminali intermodalnych. " Projekty intermodalne - charakterystyka. Dokument w zakresie wspieranych projektów wskazuje możliwość finansowania wyłącznie działań infrastrukturalnych ("Podejmowane inwestycje będą obejmowały zarówno działania punktowe w obszarze budowy, rozbudowy i unowocześnienia terminali przeładunkowych, bocznic prowadzących do terminali i bocznic w terminalach, a także w odniesieniu do urządzeń wykorzystywanych do przeładunku"). Sugerujemy dodania obszaru związanego z finansowanie projektów taborowych. Postulujemy wprowadzenie mechanizmów wsparcia finansowego szkół branżowych odnotowujących największe zapotrzebowanie zawodów na rynku pracy: kierowców samochodów ciężarowych, wsparcie ośrodków szkoleniowych dla kierowców zawodowych w zakresie sprzętu (symulator ekojazdy, która pozwala m.in. zmniejszyć zużycie paliwa, emisję gazów cieplarnianych i liczbę wypadków drogowych i sposób prowadzenia pojazdu wykorzystujący technologię nowoczesnych silników,) i zmiana planu szkolenia, poprzez zwiększenie udziału ekojazdy w całym procesie szkolenia, przyśpieszenie procesu zatrudnienia obcokrajowców ze wschodu, szczególnie wśród kierowców oraz powołanie punktów konsultacyjnych z ekspertami w zakresie wymagań stawianych przewoźnikom drogowym z tytułu pakietu mobilności, np. strona internetowa, badanie rynku UE pod względem wynagrodzeń i ubezpieczeń społecznych, czy spełniania innych wymogów zatrudnienia. Dodatkowo, dla bezpieczeństwa w transporcie drogowym istotnym są kompetencje kierowców, stąd proponujemy, wzorem innych państw unijnych, wsparcie w tym zakresie i budowę systemu dofinansowania szkoleń okresowych, kursów ADR i innych szkoleń wymaganych dla kierowców zawodowych.		

					Podkreślamy, że obecnie istotną barierą rozwoju dla branży TSL, do której należy transport drogowy, jest brak kierowców na rynku usług transportowych, a wsparcie w zdobywaniu kwalifikacji w tym zawodzie, może znacznie poprawić tę sytuację. KPO koncentruje się przede wszystkim na bezpieczeństwie pieszych oraz na reformach związanych z poprawą tego bezpieczeństwa, w tym na zmianach w ustawie z dnia 20 czerwca 1997r. Prawo o ruchu drogowym. Tymczasem, jak stwierdza się w opisie niniejszego komponentu, wzrasta zarówno popyt na usługi transportowe, jak i praca przewozowa w sektorze transportu drogowego, co wymaga odniesienia reform KPO również do bezpieczeństwa w profesjonalnym transporcie drogowym, wykonywanym przez przewoźników drogowych oraz kierowców zawodowych pojazdami o dmc powyżej 3,5 tony. Obszary niezbędnych reform z tym związanych to przede wszystkim: położenie większego nacisku na kontrolę przestrzegania czasu prowadzenia pojazdów, przerw i wymaganych okresów odpoczynku (zwiększenie liczebności Inspektorów Transportu Drogowego (ITD), doposażenie ITD w urządzenia kontrolne umożliwiające zdalną kontrolę tachografów cyfrowych nowej generacji, zmiany w przepisach prawnych dotyczących transportu drogowego w zakresie odpowiednio ukierunkowanych sankcji oraz zwiększenia uprawnień kontrolne służb, a także szkolenia innych niż ITD służb kontrolnych w ww. zakresie, rozbudowa i doposażenie infrastruktury parkingowej, w celu zapewnienia właściwych warunków odbioru przez kierowców przerw i odpoczynku oraz budowa ramp do odśnieżania pojazdów. Kamień milowy w odniesieniu do liczby przedsiębiorstw, które otrzymają wsparcie w zakresie Reformy E1.1 "Wzrost wykorzystania transportu przyjaznego dla środowiska" wynoszący "3" sugeruje bardzo ograniczony podmiotowo zasięg oddziaływania reformy - sugerowane jest istotne zwiększenie wartości kamienia milowego " W sekcji „Charakterystyka” (cyfryacja transportu) proponujemy dodać „wdrażanie miejskich systemów ITS, w tym inteligentnych parkingów”. Powyższe elementy cyfryzacyjne w dziedzinie transportu z jednej strony wspomogą korzystanie z rozwiązań inteligentnych i w bezpośredni sposób wpłyną na korzystanie z infrastruktury drogowej. W sekcji „Populacja docelowa” proponujemy dodać JST." W zakresie przewidzianych inwestycji (E1) powinny się znaleźć rozwiązania wspierające systemy mikromobilności		

					zeroemisyjnej jako uzupełnienie transportu zbiorowego, np. smart bike. Proponujemy również rozszerzenie zakresu wsparcia dotyczącego budowy infrastruktury ładowania pojazdów o społeczności lokalne tj. spółdzielnie, wspólnoty, przedsiębiorstwa. Adresowanie rozwiązań pro-ekologicznych powinno odbywać się na każdym szczeblu.		
634.	Prezes Zarządu Fundacja "Merkury"	mazowieckie	Komponent E	197-221	Kolejnym elementem jest wdrażana w Polsce tak zwana dyrektywa dostępnościową (dyrektywa z dnia 17 kwietnia 2019 r. w sprawie wymogów dostępności produktów i usług). Rozszerza ona obowiązki w zakresie zapewniania dostępności także na podmioty prywatne. Powinno to znaleźć odbicie w inwestycjach skierowanych do sektora komercyjnego. Wskazanie wprost wymogu dostępności dla produktów w 19 inwestycjach szczególnie wrażliwych na dostępność jak: q. E1.1.1. Wsparcie przemysłu dla gospodarki niskoemisyjnej r. E1.1.2. Zeroemisyjny transport zbiorowy s. E2.1.2. Pasażerski tabor kolejowy t. E2.2.2. Cyfryzacja transportu Uwzględnienie w opisach inwestycji projektowania uniwersalnego jako obowiązkowej metody realizacji 12 inwestycji szczególnie podatnych na projektowanie uniwersalne: d. E1.1.1. Wsparcie przemysłu dla gospodarki niskoemisyjnej e. E1.1.2. Zeroemisyjny transport zbiorowy f. E2.1.2. Pasażerski tabor kolejowy g. E2.2.2. Cyfryzacja transportu	Postulujemy: 1. Ograniczyć środki PKP S.A. na rzecz regionalnych linii kolejowych Uzasadnienie: KPO jest szansą na uczynienie sektora transportu czystszym. Tymczasem w dokumencie znajdziemy jedynie fragmentaryczne, wybiórcze działania, które nie składają się na wizję rozwoju systemu transportowego neutralnego klimatycznie. Największe pieniądze w tym komponencie zgarnia wprawdzie kolej, ale w sposób budzący wątpliwości. Zdecydowana większość z tych środków trafi do PKP S.A., które przeznaczą je głównie na modernizację istniejących linii i taboru, a tymczasem do wielu miast w Polsce można dojechać jedynie pociągami spalinowymi. Wsparcie dla miejskiego i regionalnego transportu szynowego zostało całkowicie pominięte. Uważamy, że większość środków z komponentu transportowego powinna zostać przeznaczona na regionalne linie kolejowe – w tym ich elektryfikację – oraz do samorządów na rozwiązania infrastrukturalne uspokajające ruch: zwężanie dróg, budowę anty-zatok itp. 2. Wyeliminowanie możliwości zakupu autobusów na gaz Uzasadnienie: Celem wszystkich polityk jest doprowadzenie do zeroemisyjności a więc stosowanie półśrodków powinno być odrzucone. 3. Rozwój ruchu rowerowego Uzasadnienie: KPO nie przewiduje niemal żadnego wsparcia dla rozwoju ruchu rowerowego, do czego wszak zachęca Unia Europejska. Szkoda, bo działania na rzecz rozwoju infrastruktury rowerowej wpisują się wprost w rozwój bezemisyjnego transportu. Większy udział rowerów w podróżach	**Wyjaśnienie** W pierwszej kolejności środki na kolej zgodnei z wytycznymi UE powinny być przeznaczone na kolejowa sieć TEN-T. Dlatego będą dominować inwestycje w linie zarzadzane przez PKP PLK SA. Nie bez znaczenia jest także potencjał takich linii do przewozów towarów. W zakresie autobusów w miastach będą tylko rozwiązania zeroemisyjne. Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic. W większym zakresie ITS będą wspierane z polityki spójności.

						przybliża realizację części szczegółowych celów KPO: zielonej transformacji gospodarki oraz rozwoju zielonej, inteligentnej mobilności. Zmiany w zakresie minimalizowania emisji z transportu przełożą się bezpośrednio na poprawę zdrowia publicznego mieszkańców miast, zarówno w sferze fizycznej, jak i psychicznej. Przyczyni się to także do zmniejszenia zewnętrznych kosztów zdrowotnych oraz kosztów funkcjonowania służby zdrowia. 4. Wprowadzenie inteligentnych Systemów Transportowych oraz transportu bez barier Uzasadnienie: Osoby z niepełnosprawnościami należą do grup, które najbardziej ucierpiały z powodu kryzysu związanego z COVID-19. Wielu z nich wciąż napotyka na przeszkody gdy korzystają z transportu publicznego. Idea dostępności jest uniwersalna, stąd potrzebne jest horyzontalne włączenie jej do wszystkich polityk publicznych. Wymaga to nowych rozwiązań systemowych. Bazowym dokumentem umożliwiającym określenie obszarów w których są stosowane zasady dostępności jest Program Rządowy Dostępność Plus na lata 2018-2025. Dlatego mówiąc o zrównoważonej dostępności transportowej nie możemy zapominać o zapewnieniu odpowiedniej jakości usług związanych ze zbiorowym przewozem publicznym dla podróżujących osób ze szczególnymi potrzebami (w tym osób z niepełnosprawnościami, seniorów, kobiet w ciąży, podróżnych z bagażami). Wdrażanie idei projektowania uniwersalnego w transporcie powinno zmierzać do stworzenia dostępności w taki sposób, aby transport był bez barier – aby jak największa liczba osób mogła w sposób samodzielny i niezależny korzystać z transportu na równych prawach z innymi członkami społeczności. Dwie trzecie osób o ograniczonej mobilności to osoby starsze. Z drugiej strony autobusy niskopodłogowe i szerokie chodniki zwiększają wygodę wszystkich podróżnych, nie tylko tych z ograniczeniem mobilności. Obecnie w usługach transportowych coraz	

						bardziej popularne są Inteligentne Systemy Transportowe, które stanowią połączenie technologii informacyjnych i komunikacyjnych z infrastrukturą transportową w celu m.in. poprawy bezpieczeństwa, zwiększenia efektywności procesów transportowych oraz ochrony środowiska naturalnego. Inteligentne systemy transportowe to też zaawansowane aplikacje mobilne. Pandemia COVID-19 tylko przyspieszyła rewolucję w zakresie wdrażania rozwiązań cyfrowych. Grupa użytkowników – czyli pasażerów jest zróżnicowana i charakteryzuje się różnym stopniem możliwości odbioru informacji przekazywanych w formie cyfrowej. Stąd ważne jest stosowanie zasad dostępności cyfrowej, czyli umożliwienia wygodnego korzystania z aplikacji mobilnych osobom z niepełnosprawnościami np. słabowidzących.	
635.	Chrześcijańska Służba Charytatywna Fundacja Adra Polska Także Wspólnota Robocza Związków Organizacji Socjalnych oraz Wielkopolska Rada Koordynacyjna Związku Organizacji Pozarządowych.	mazowieckie	Komponent E	197-221	BRAK uwzględnienia szerokiego wsparcia dla działań edukacyjno-informacyjno-dorad czych w ramach działań inwestycyjnych Zmiana zapisu: „walkę z wykluczeniem komunikacyjnym” na „ograniczenie skali wykluczenia komunikacyjnego” Zmiana zapisu: „stref niskoemisyjnych,” na „strefy czystego transportu”. Zmiana potrzebna jest także w dalszej części dokumentu, gdzie zwrot “strefy niskoemisyjne” się powtarza. Zmiana zapisu: „Zwiększenie udziału zeroemisyjnego transportu,, na „zwiększenie udziału zeroemisyjnego transportu w krajowym podziale zadań przewozowych (modal split)” Wykreślenie zapisu: „W ramach działań związanych z poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego zakłada się budowę nowych obwodnic pozwalających na wyprowadzenie ruchu z obszarów zurbanizowanych.” "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”. "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	Wszystkie interwencje (projekty) realizowane w ramach komponentu E powinny być uzupełnione o komponenty miękkie, budujące akceptację, wiedzę i kompetencje w zakresie zielonej, inteligentnej mobilności Jest to cel programu zatem i zapis powinien mieć charakter celu. „Walka” jest działaniem i nie może być celem samym w sobie. Proponuje się wprowadzenie nomenklatury zgodnej z obowiązującymi aktami prawnymi w Polsce, czyli „stref czystego transportu” według Ustawy o elektromobilności. 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. 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,	**Wyjaśnienie** Należy pamietać, że KPO nie jest jedynym programem unijnym. Znaczne środki będą dostępne także z polityki spójności, dlatego też w KPO nie znalazły się wszystkie projekty, jakie są istotne dla transportu. Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic. Nowa wersja KPO został znacznie zmieniona, w tym np. w zakresie zapisów dotyczących inwestycji E1.1.1.

					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”. 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” Dodanie sformułowania po słowach "dlatego niezbędne jest dalsze podejmowanie działań w zakresie poprawy stanu infrastruktury kolejowej” - "w szczególności jej elektryfikacji”. 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 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. 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” Należy wykluczyć z KPO wsparcie na budowę obwodnic. Należy uzupełnić/doprecyzować opis planowanych nowelizacji ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (PTZ) oraz ustawy o Funduszu rozwoju przewozów	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. 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. 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. 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	

					autobusowych o charakterze użyteczności publicznej 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. 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. 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. 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. Należy wyodrębnić pulę środków na zakup taboru na potrzeby regionalne i lokalne przez JST, w trybie konkursowym. 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	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. 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. 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	

					rowerzystów (związanych z pandemią). Ponadto należy przekierować część funduszy do wykorzystania w trybie konkursowym przez JST . 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). 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. Dodanie komponentu E1.1.3 „Wsparcie rozwoju infrastruktury rowerowej" Dodanie części „Cele szczegółowe" Zmiany te będą służyć m.in. poprawie stanu oraz ograniczeniu emisyjności taboru w transporcie	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. 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. 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	

					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. 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 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. 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	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. 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. 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	

					bezpieczną, wygodną i efektywną. 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 (Naturę, 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. 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.	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). 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). 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	

					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 Oraz analogicznego zapisu w matrycy. Za realizację wskaźnika odpowiedzialne będzie MI. KPO musi jednoznacznie wykluczać wsparcie dla rozwoju transportu śródlądowego jako szkodliwego środowiskowo ("do no significant harm”).	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. 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. 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. 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. 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. 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. 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 min 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).	
636.	Osoba prywatna	mazowieckie	Komponent E	197-221	Komponent E „Zielona, inteligentna mobilność” Cel: Rozwój zrównoważonego, bezpiecznego i odpornego systemu transportowego zapewniającego odpowiednią obsługę potrzeb gospodarki i społeczeństwa Cele szczegółowe: E2. Zwiększenie dostępności transportowej, bezpieczeństwa i cyfrowych rozwiązań. Strona do uzupełnienia 197		**Wyjaśnienie** Transport publiczny będzie także wspierany z innych funduszu UE. KPO nie jest w stanie objąć wszystkich potrzeb inwestycyjnych. Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako

					Dodać E2.3. Likwidacja białych plam transportu publicznego Dodać E2.3.1. Uruchomienie połączeń autobusowych sołectw ich pozbawionych Uzasadnienie: Szacuje się, że ok. 26% (Instytutu Rozwoju Wsi i Rolnictwa PAN dane za 2018 r) sołectw w skali kraju jest pozbawionych jakiegokolwiek transportu autobusowego. Na obszarze wielu powiatów nie ma żadnych połączeń autobusowych w dni wolne. Stan taki powoduje wykluczenie komunikacyjne dużej części społeczeństwa zamieszkałego zwłaszcza na obszarach wiejskich. Dodać E2.3.2. Rozwój transportu rowerowego Uzasadnienie: Transport rowerowy jest alternatywnym środkiem transportu do transportu publicznego i prywatnego spalinowego. Pozwala na uzupełnienie transportu spalinowego na krótszych dystansach. Przy organizacji transportu rowerowego należy stworzyć sieć wypożyczalni rowerów w tym elektrycznych i stacji ładowania. Rowery powinny pozwolić na rozwój transportu na obszarach wiejskich pomiędzy sołectwami i wewnątrz miast. W systemie powinny być także dostępne rowery trójkołowe umożliwiające transport większych ładunków na przykład zakupów.		jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
637.	Dyrektor Zarządzający Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych	mazowieckie	Komponent E	197-221	Analiza całego projektu KPO, oraz komponentu „Zielona, inteligentna mobilność" w szczególności, prowadzi do wniosku, że dokument prezentuje dwa zasadnicze braki na tle wymagań stawianych każdemu KPO. Z jednej strony chodzi o brak podejścia projektowego i ogólnikowość zaproponowanych inwestycji. Z drugiej, o częściowy lub całkowity (jak w opisanym wyżej celu szczegółowym) brak istotnych zmian legislacyjnych, które byłyby ściśle powiązane z inwestycjami. Elektromobilność została potraktowana bardzo pobieżnie w projekcie polskiego KPO, zarówno jeżeli chodzi o przewidziane reformy i inwestycje, jak i pulę środków przeznaczonych na ich realizację. Mowa o dokumencie strategicznym, bo warunkującym finansowanie, które powinno być mocnym impulsem do wzmocnienia tego rynku. Całkowity brak reform i nikły zakres inwestycji stanowią poważne zagrożenie dla dalszego rozwoju transportu zeroemisyjnego w Polsce, w post-pandemicznych realiach gospodarczych Polska elektromobilność potrzebuje wsparcia finansowego z Instrumentu na rzecz Odbudowy i Odporności, opartego o przemyślany program działań	Z analiz przeprowadzonych przez Centrum Badań i Analiz PSPA wynika, że w 2022 r. w Polsce powinno funkcjonować co najmniej 11,7 tys. ogólnodostępnych punktów ładowania – ponad 4 razy więcej niż obecnie, zaś w roku 2024 ich liczba powinna wzrosnąć do ok. 33 tys. (tj. dwunastokrotnie względem stanu obecnego)8. Rozbudowa infrastruktury ogólnodostępnej na taką skalę przyczyni się do szybszej popularyzacji samochodów z napędem elektrycznym oraz stanie się czynnikiem motywującym zarówno prywatnych, jak i instytucjonalnych użytkowników pojazdów konwencjonalnych do inwestycji w BEV lub PHEV9. W celu przyśpieszenia procesu przechodzenia na transport zeroemisyjny, niezbędne jest wprowadzenie pakietu środków perswazji o charakterze finansowym, oddziałujących na wybory społeczne w tym zakresie. Aktualnie w Polsce	**Wyjaśnienie** Zapisy dotyczące elektromobilności uległy znacznym zmianom. Niemniej jednka konkretne działania w tym obszarze będą związane z realizacja konkretnej polityki, co jest w dużej części poza KPO. Wsparcie tego obszaru będzie możliwe także z innych środków UE, w tym z polityki spójności.

					stymulujących rynek, na który złożą się inwestycje oraz zmiany legislacyjne o długofalowym okresie oddziaływania. W dalszej części niniejszego pisma dokonano przeglądu inwestycji i reform zaproponowanych na rzecz elektromobilności w projektach planów innych europejskich państw, a w części ostatniej znajdują się ogólne propozycje zmian prawnych i inwestycji rekomendowanych do uwzględnienia w polskim projekcie. Kierunkowe rekomendacje dotyczące reform i inwestycji, jakie powinny się znaleźć w polskim KPO w celu rozwijania transportu zeroemisyjnego Rozbudowa stacji ładowania pojazdów zeroemisyjnych oraz punktów tankowania wodorem poprzez wdrożenie, w szczególności, ale nie wyłącznie: • dopłat do instalacji stacji ogólnodostępnych zlokalizowanych w obrębie publicznej infrastruktury parkingowej, przy drogach należących do jednostek samorządu terytorialnego (w szczególności gminnych) oraz przy obiektach użyteczności publicznej; • dopłat do instalacji stacji ładowania o dużej mocy funkcjonujących w ramach tzw. hubów zlokalizowanych zwłaszcza przy drogach krajowych i autostradach; • dopłat do instalacji stacji ładowania o dużej mocy przeznaczonej dla zeroemisyjnego transportu ciężkiego zlokalizowanych zwłaszcza przy drogach krajowych i autostradach; • dopłat do instalacji punktów tankowania wodorem przeznaczonych zwłaszcza dla zeroemisyjnego transportu ciężkiego, zlokalizowanych zwłaszcza przy drogach krajowych i autostradach; • dopłat do instalacji punktów ładowania o normalnej lub dużej mocy w stacjach ogólnodostępnych zlokalizowanych w gminach liczących poniżej 100 tys. mieszkańców; • dopłat do instalacji punktów ładowania w stacjach niepublicznych zlokalizowanych w budynkach mieszkalnych wielorodzinnych; • odrębnego (względem operatorów systemów dystrybucyjnych) wsparcia dla operatorów ogólnodostępnych stacji ładowania w zakresie dostosowania infrastruktury do wymagań Centralnego Systemu Informacji Rynku Energii (CSIRE); • dopłat do instalacji stacji tankowania wodoru Rozwój floty pojazdów nisko- oraz zeroemisyjnych	prawie nie funkcjonują zachęty tego typu, a udział pojazdów zeroemisyjnych w całej puli nowo rejestrowanych samochodów osobowych jest marginalny. Tempo przechodzenia na transport zeroemisyjny może i powinno zostać przyśpieszone, jeżeli nasz kraj chce dołączyć do grona państw skutecznie realizujących plan dekarbonizacji transportu. Impulsem do tego może być wprowadzenie systemu zniżek i zwyżek powiązanych z wyborem samochodu osobowego o określonym napędzie, czyli swoistego systemu bonus/malus. Blisko dwadzieścia krajów europejskich aktywnie wspiera w ten sposób transformację sektora transportu ku technologiom zeroemisyjnym. Współistnienie obu mechanizmów: zachęt finansowych (i pozafinansowych) oraz obciążeń finansowych przynosi efekt w postaci przyrostu w społeczeństwie indywidualnych decyzji o zakupie samochodu elektrycznego. Środki typu bonus są w Polsce stopniowo rozwijane, czego przykładem jest uprawnienie do poruszania się po buspasach, czy podwyższony limit amortyzacyjny dla pojazdów elektrycznych. Środki typu malus, czyli tzw. opłaty ekologiczne nie funkcjonują w zupełności. Same zachęty to za mało, zważywszy na specyfikę polskiego rynku motoryzacyjnego. Każdego roku do Polski sprowadzane są ogromne ilości starych samochodów spalinowych o najgorszych normach emisyjnych. Jako kraj jesteśmy odbiorcą pojazdów szkodliwych dla ludzkiego zdrowia i środowiska, na których użytkowanie nie ma już przyzwolenia u naszych zachodnich sąsiadów. Niska cena tych pojazdów powoduje ich niesłabnącą popularność, z którą trudno konkurować nawet za pomocą	

					poprzez wprowadzenie systemu bonus/malus zachęcającego do rezygnacji z samochodów spalinowych na rzecz samochodów zeroemisyjnych poprzez wdrożenie, w szczególności, ale nie wyłącznie: • dopłat do zakupu osobowych pojazdów elektrycznych (kategorii M1); • dopłat do zakupu dostawczych pojazdów elektrycznych (kategorii N1); • dopłat do zakupu ciężarowych pojazdów elektrycznych (kategorii N1 oraz N2); • możliwości odliczania 100% VAT od nabycia i eksploatacji pojazdów elektrycznych; • dodatkowych obciążeń o charakterze fiskalnym, nakładanych na posiadaczy pojazdów spalinowych.	rozbudowanego mechanizmu uprawnień. Dlatego niezbędne jest progresywne wdrażanie opłat ekologicznych. Rekomendowanym kierunkiem reformy jest, z jednej strony, poszerzenie systemu bonus, a z drugiej – wprowadzenie elementu malus. To pierwsze powinno dokonać się przede wszystkim poprzez wprowadzenie dopłat bezpośrednich do nabywania pojazdów elektrycznych przez przedsiębiorców i osoby fizyczne w zoptymalizowanej i rozszerzonej formie względem programów pilotażowych NFOŚiGW z 2020 r. oraz umożliwienie przedsiębiorcom odliczania 100% VAT od nabycia i eksploatacji pojazdów elektrycznych. To drugie powinno przybrać charakter obciążeń o charakterze fiskalnym, nakładanych na posiadaczy pojazdów spalinowych, przy czym progi tych opłat powinny być uzależnione od stopnia emisyjności tych pojazdów. Punktem odniesienia może być m.in. ukształtowanie norweskiego systemu bonus/malus, na który składają się: zwolnienie z podatku VAT (bonus) oraz (malus) opłaty od emisji CO2 i NOx, a także weight tax. Szereg innych państw europejskich wprowadziło podobne uregulowania. Utrzymywanie nieznacznych zachęt w ramach systemu bonus i całkowita – jak jest obecnie – rezygnacja ze składnika malus, nie pozwoli na osiągnięcie celów dekarbonizacji transportu w sektorach transportu innych niż transport publiczny, a tylko ten – jak wynika z projektu KPO i programów realizowanych w ostatnim czasie – może liczyć na silne wsparcie finansowe o charakterze bezpośrednim. Wybory indywidualne Polaków nie ulegną zmianie, jeżeli nie pojawią sią wzajemnie powiązane	

						rozwiązania stymulujące, jak chociażby te zaproponowane w projekcie francuskiego KPO (bonus, czyli dopłata do nabycia pojazdu zeroemisyjnego i premia za konwersję, czyli połączone z tym nabyciem zezłomowanie pojazdu spalinowego). Wprowadzenie analogicznych rozwiązań w Polsce jest niezbędne, a środki finansowe Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności pozwolą zabezpieczyć ich realizację w nadchodzących latach.	
638.	Prezes Izba Gospodarcza Transportu Lądowego	mazowieckie	Komponent E	197-221	Komponent E „Zielona, inteligentna mobilność" w naszej opinii powinien w większym stopniu opierać się na systemowych reformach w zakresie promowania transportu kolejowego, jako gałęzi dalece bardziej zrównoważonej od np. transportu drogowego.	Po pierwsze kluczowym elementem osiągania celów w zakresie zrównoważonego transportu jest przejmowanie przez kolej znaczących wolumenów towarów, w szczególności z przewozów drogowych na dalekich dystansach. KPO w żaden sposób nie odnosi się do całkowitego braku równowagi w poziomie opłat za dostęp do infrastruktury oraz skali objęcia sieci opłatami. Obecnie, pomimo deklaracji na poziomie strategicznym o wsparciu dla kolei, mamy do czynienia z sytuacją objęcia opłatami całej sieci kolejowej, przy bardzo małej części sieci drogowej (ograniczenie wyłącznie do autostrad, dróg ekspresowych i części dróg krajowych). Co więcej przewoźnicy kolejowi ponoszą dodatkowe koszty związane z manewrami, postojami, itd., a kalkulacja stawki zakłada zbilansowanie zarządcy infrastruktury, w tym kosztów, które nie zmniejszają się wraz ze spadkiem pracy eksploatacyjnej. Faktyczny poziom kosztów dostępu do infrastruktury jest od lat wskazywany jako jedna z najważniejszych barier wzrostu udziału kolei w przewozach ładunków. Irracjonalne jest zakładanie, że przy takiej dysproporcji możliwe będzie zrealizowanie deklarowanych celów zrównoważonego transportu. Postulujemy, aby zostały z jednej strony stworzone zostały stabilne	**Wyjaśnienie** Transport towarowy nie jest wporst uwzględniony w KPO ze względu na cele związane z promocja transportu publicznego. Kwestia dodatkowych refom i zmian w zakresie transportu nie jest bezpośrednio związana z KPO.

						mechanizmy dofinansowania zarządcy infrastruktury, co pozwoli na radykalną obniżkę stawek dostępu. Jednocześnie konieczne jest znaczące rozszerzenie opłat za korzystanie z infrastruktury drogowej, przy jednoczesnym ustaleniu stawek w oparciu o rzeczywistą presję środowiskową, jaką generuje transport drogowy. Drugim istotnym mankamentem KPO w zakresie kolejowego transportu towarów jest zupełne zignorowanie wsparcia działań obejmujących modernizację/wymianę taboru. Inwestycje w tabor trakcyjny oraz wagony są kapitałochłonne i przy działalności o niskiej marży bardzo trudne do realizacji przez przedsiębiorstwa prywatne. Działania w zakresie dofinansowania taboru do przewozów intermodalnych, czyli najdynamiczniej rozwijającego się segmentu, to oczywiście kierunek słuszny, ale niewystarczający. Aby osiągnąć znaczące przesunięcie w podziale międzygałęziowym w transporcie towarowym konieczne jest stworzenie programów umożliwiających finansowanie inwestycji również w odniesieniu do wagonów uniwersalnych i cystern. Przy takie programy pomocy publicznej powinny być skierowane do wszystkich podmiotów na równych zasadach, aby nie zaburzać konkurencji na rynku. Jeżeli chodzi o inwestycje w modernizację linii kolejowych KPO wskazuje pewien zakres i poziom finansowanie, ale w żaden sposób nie odnosi się do jakichkolwiek reform systemowych. W naszej opinii KPO może być szansą na wprowadzenie zmian, które przyczyniłyby się do zwiększenia w przyszłości skali, ale przede wszystkim do zapewnienia stabilności poziomu inwestycji. Konieczne jest podjęcie działań redukujących „falowanie” ilości i wartości zamówień, w szczególności w związku z kończeniem się kolejnych unijnych	

						perspektyw finansowych. Taka niestabilność na rynku uniemożliwia polskim przedsiębiorcom budowanie potencjału, inwestycje, czy rozwój oraz innowacje. Konieczne jest zbudowanie stabilnych źródeł finansowania inwestycji, np. w oparciu o Fundusz Kolejowy, który uzyskałby stałe wpływy np. z opłat za dostęp do infrastruktury, czy refundacje unijne, stanowiące podstawę do uzyskania środków dłużnych służących prefinansowaniu inwestycji.	
639.	Prezes Zarządu Centrum Zrównoważonego Transportu	mazowieckie	Komponent E	197-221	Reformę w komponencie E należy rozszerzyć o: 1. Nowelizację ustawy o publicznym transporcie zbiorowym w zakresie wprowadzenia minimalnego obowiązkowego standardu obsługi komunikacja publiczną. 2. Nowelizację ustawy o Funduszu Rozwoju Połączeń Autobusowych w zakresie zwiększenia dofinansowania z FRPA do wysokości 2 zł/wozom oraz umożliwienia przyznawania dotacji kilkuletnich. (popieramy zapisy ze strony 203 KPO) 3. Wprowadzenie dla wsparcia rewitalizacji przewozów kolejowych dotkniętych skutkami pandemii Covid-19 wsparcia analogicznie do FRPA dla przewozów kolejowych na reaktywowanych liniach, pod warunkiem zapewnienia oferty minimum 7 par w dobie w dni robocze i 5 w dni wolne przez przesunięcie środków z inwestycji neutralnych dla wzrostu konkurencyjności transportu publicznego i spadku emisji CO2. 4. Nowelizację ustawy o publicznym transporcie zbiorowym w zakresie zobowiązania ministra właściwego do spraw infrastruktury do prowadzenia w formie elektronicznej Centralnej Bazy Danych Rozkładowych o wszystkich kursach komunikacji publicznej w kraju, a wszystkich przewoźników i operatorów do przesyłania danych i aktualizacji o rozkładach jazdy planowanych przewozów. 5. Przesunięcia w wydatkach inwestycyjnych KPO w celu zapewnienia osiągnięcia celów zakładanych reform i rezultatów planu.	Do inwestycji zbędnych z punktu widzenia celów KPO i sprzecznych z „Green Deal" należy zaliczyć: 1. E.1.1.2 tabor zero/nisko-emisyjny nie poprawia w skrajnych wypadkach konkurencyjności transportu publicznego. Przykłady polskich miast pokazują, że zakup takiego taboru powoduje spadek oferty pasażerskiej czyli w efekcie wzrost wykorzystania samochodów (casus Gdyni). Zadanie winno być ograniczone do 500 pojazdów a warunkiem przyznania pojazdów JST winno być umowa warunkująca wzrost liczby wykonanych wozokm na obszarze danego samorządu do minimum 2030 r. Zwolnione środki powinny być przesunięte na zakup taboru regionalnego w przewozach kolejowych (85%) i nowoczesne stacje utrzymania taboru (15%), których brak skutkuje niską względem dobrych praktyk gotowością zakupionych pojazdów kolejowych. Na str. 199 KPO podano dane o spadku emisji CO2. Jednak analizy Oslo pokazujące, ze dopiero przy udziale autobusów elektrycznych ponad 400 sztuk koszt ich uruchomienia jest niższy niż diesli, pokazuje, że w większości polskich miast zamiast tradycyjnych autobusów na zeroemisyjne pogorszy wielkości przewozów publicznych. Oferta przy elektrykach będzie zawierać w sobie mniej kursów w mniejszych miastach. W efekcie można się spodziewać jako rezultat spadku przewozów komunikacją publiczną i wzrost indywidualną czyli dalszy wzrost ekwiwalentu z transportu emisji CO2. Atrakcyjność transportu publicznego wbrew zapisom planu nie zwiększa jego	**Wyjaśnienie** Kwestia dodatkowych refom i zmian w zakresie transportu nie jest bezpośrednio związana z KPO. Zakup taboru zero i niskoemisyjnego realizuje przede wszystkim kwestie związane z ograniczeniem emisji z transportu i popularyzacją ekologicznych pojazdów. W KPO znalazły się czytelne zapisy o możliwości zakupu taboru pasażerskiego dla przewozów regionalnych, wraz z przypisaniem określonej kwoty. Wsparcie zakupu taboru będzie możliwe zarówno z części dotacyjnej, jak i pożyczkowej. Całkowita kwota na zakup taboru została zwiększona czterokrotnie. Wybór konkretnych linii kolejowych do wsparcia będzie zależał głównie od stopnia przygotowania inwestycji oraz priorytetów określanych przez Ministra Infrastruktury. Budowa obwodnic (wraz zkompelkoswa regulacją w zakresie ruchu pieszych, ścieżek rowerowych, itp.) służy ograniczeniu wypadków drogowych oraz eliminacji hałasu i emisji w centrach

						zeroemisyjność, lecz dostępność, wysoka częstotliwość, łatwość skorzystania – wspólna platforma rozkładów jazdy, wspólne bilety – kolej różnych operatorów +autobusy regionalne+ komunikacja miejska. 2. E.2.1.1 brak zawarcia informacji o inwestycjach – brak możliwości weryfikacji zasadności inwestycji i wydatkowanych kwot prócz skąpej danej o 530 km linii. Fakt podpisania umów w 2024 r. wskazuje, ze bez wyboru trybu odtworzeniowego nie ma mozliwości zrealizowania inwestycji. W latach 2004-2019 mimo wydania na inwestycje kolejowe wyższych kwot niż zakładane – udział kolei w przewozach znacząco spadał. Przewozy towarów spadły o 17%, gdy na drogach wzrosły o ponad 100%. Zamiast efektywnych i prostych w przeprowadzeniu odtworzeniówek (NG torów, nie wymagane OOŚ etc.), dużo tańszych i dających realne, szybkie efekty sieciowe są prowadzone wątpliwe finansowe i praktycznie zerowymi efektami (w czasie wieloletnich inwestycji przewozy znacznie spadają) inwestycje jak Szczecin-Poznań i czy Swarzędz-Sochaczew. Brak w KPO szczegółów wskazuje , że zły model alokacji jest zachowany i zamiast efektów będziemy mieli albo stagnacją albo dalszy spadek udziału transportu publicznego w wyniku tak profilowanych inwestycji. 3. Bezpieczeństwo transportu – budowa obwodnic poprawia konkurencyjność transportu indywidualnego, a nie publicznego. Często tez prowadzi do wzrostu emisji z transportu. Zadanie powinno być okrojone tylko do tych zadań, gdzie można wykazać spadek emisji z transportu CO2, bo wpływ na bezpieczeństwo tego mechanizmu jest marginalny wobec braku inwestycji poprawiających mobilność niezmotoryzowaną np. braku inwestycji prorowerowych, czy ma rzecz bezpieczeństwa sprawnego poruszania się pieszych. Mimimum 20% nakładów winno być przesunięte na projekty wzrostu mobilności zeroemisyjnej tj. ruchu rowerowego, hulajnóg, ruchu pieszego w miastach i MOF. Bez tego inwestycje w ramach KPO mogą w skrajnych wypadkach	miast. Kwestie związane z wyborem określonych rozwiązań w zakresie kontroli prędkości wynikają ze strategii w zakresie brd oraz możliwości finansowych , jakie sa w KPO.

						zwiększyć emisyjność transportu, zamiast go niwelować. 4. Bezpieczeństwo transportu i spadek emisji CO2 oraz pyłow zawieszonych poprawia poprawia stateczna jazda samochodem. Wiele korzystnych zadań np. przejazdy kolejowe, część obwodnic, ITS nie spełnia celów KPO spadku emisyjności i spadku kosztów wypadków, gdy tymczasem brak odcinkowej kontroli prędkości i limity mandatów ustalone na 20 km/h powyżej dopuszczalnej prędkości prowadzą do wypaczenia priorytetów. Winna nim być poprawa BRD na drogach, której najlepiej służą odcinkowe pomiary prędkości – postulat wzrostu takich odcinków do minimum 500 kosztem przejazdów kolejowych czy LCS-ów na kolei.	
640.	Prezes zarządu Polskiego Stowarzyszenia Rowerowego	mazowieckie	Komponent E	197-221	Zalecamy 1) Alokacj ę co najmniej 10% inwestycji kapitałowych w sektor transportowy w transport rowerowy ● Inwestycj e w miejskie, okołomiejskie i regionalne sieci dróg rowerowych, w tym w velostrady, mosty rowerowe, tunele itp.; ● Promocj ę rozwiązań multimodalnych i wsp ółdzielonych np. poprzez budowę bezpiecznych parkingów dla rowerów w węzłach przesiadkowych komunikacji publicznej, w szczególności w pobliżu stacji kolejowych i metra 2) Ułatwianie lepszego dostępu do rowerów w uzupełnieniu inwestycji w infrastrukturę popr zez: ● Utworzenie fun duszu na rzecz zwiększenia dostępu rowerów elektrycznych i rowerów cargo Gdziekolwiek je zastosowano w ubiegłych latach, d o tacje do zakup u rowerów elektrycznych i rowerów cargo okazały się wielkim sukces em dla rynku, czyniąc jazdę na rowerze bardziej atrakcyjną dla nowych grup konsumenckich . Takie rozwiązania można łatwo wprowadzić, jako samodzielne środki. Jeżeli istnieją już plany stworzenia innych zachęt zakupowych w zakresie mobilności, np. dla samochodów elektrycznych lub hybry dowych, to mogą zostać one rozszerzone o rowery (elektryczne). Na rowery powinno zostać przeznaczone co najmniej 10% ogólnego funduszu tego typu. Rower elektryczny , jako stosunkowo tani produkt		**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic. W odniesieniu do współfinansowania w KPO przedsiębiorstw należy podkreślić, że planowane inwestycje ukierunkowane są głównie na wsparcie w zakresie cyfryzacji, gospodarki o obiegu zamkniętym, czy w sektorze rolno-spożywczym, a także mające na celu dywersyfikację czy zmianę profilu działalności gospodarczej przedsiębiorstw. Wsparcie działalności badawczo-rozwojowej oraz innowacji przedsiębiorstw udzielane będzie w dużej mierze z funduszy polityki spójności na lata 2021-2027

					może się okazać d la wielu Polaków pierwszym krokiem do elektromobilności ● Zapewnianie wsparcia finan sowego dla sieci wypożyczalni rowerów (elektrycznych) w miastach o populacji przewyż szającej 50 000 mieszkańców ● Zapewnianie wsparcia finansowego dla MiŚ przedsiębiorstw planujących zakup rowerów cargo. 3) Wspieranie rozwoju Inteligentnych R owerów i Cyfryzacji Wsparcie Cyfrowej Transformacji poprzez wsparcie finansowe badań i innowacji MiŚ przedsiębiorstw rozwijając ych narzędzia i aplikacj e ITS i/lub wsparcie finansowe dla gmin i miast wdrażających innowacyjne projekty promujące inteligentny i skomunikowany transport rowerowy. Inteligentny i skomunikowany transport rowerowy jest nie tylko w y godniejsze i bardziej przyjazny dla użytkowników, ale także istotnie bezpieczniejsz y, a także łatwiejszy do łączenia z innymi środkami transportu. Ponadto, inteligentne rowery mogą pomóc nam w gromadzeniu ważnych danych o wzorcach zachowań użytkowników rowerów, wybieranych trasach, charakterze użytkowani a roweru , czy zapotrzebowaniu na drogi rowerowe, które uł atwiłyby dalszy rozwój tego transportu i multimodalności. Wreszcie, wsparcie finansowe projektów Mobility as a Service MaaS), które uznają transpo rt rowerowy za jeden z kluczowych elementów koncepcji MaaS oraz tworzenie równych szans dla rowerów i innych środków transportu. R owery posiadają niezbędny potencjał w transformacji projektów MaaS w ich najbardziej zrównoważoną środowiskowo wersję. 4) Wsparci e finansowe logistyki ostatniej mili i rowerowych usług logistycznych: Szybka cyfryzacja w połączeniu z realiami pandemii Covid 19 przyczyniły się do upowszechniania dostaw jedzenia i innych dóbr na zamówienie. Zapewnienie finansowania wspierającego rowerowe usługi logistyczne i firmy obsługujące proces ostatniej mili pomogłoby w rozładowaniu korków w miastach oraz w istotnym obniże niu emisji CO 2 w wyniku zastąpieni a w przestrzeni miejskiej furgonetek dostawczych i innych pojazdów spalinowych rowerami.		

					5) Inwestycje w wiodącą na świecie zrównoważoną bazę przemysłową: Takie inwestycje wypełniają założenia Narodowego Planu Odbudowy, ponieważ stanowią inwestycje w zielone produkty o ograniczonym wpływie na środowisko naturalne, a także podnoszą konkurencyjność polskich przedsiębiorstw. Inwestycje z tego zakresu mogą obejmować ● Zwiększenie produkcji i możliwości logistycznych , aby odpowiadać na wzrastający popyt na rowery, rowery elektryczne, komponenty rowerowe i akumulatory oraz przywrócić produkcję z Azji do Europy. ● Inicjatywy związane z produkcją akumulatorów i/lub badaniami w zakresie nowych, zrównoważonych technologii pr zyczyniających się do przemysłowej modernizacji nie tylko branży rowerowej, ale także elektryfikacji mobilności i zwiększenia produkcji akumulatorów w UE. ● Modernizację procesów produkcyjnych , aby uczynić branżę rowerową globalnie bardziej konkurencyjną ora z wdrożyć zasady zrównoważonego środowiskowo rozwoju w procesach produkcji i pozyskiwani a zasobów ● Innowacje w zakresie nowych materiałów i procesów produkcji w celu zwiększenia dostaw surowców do produkcji rowerów w UE oraz zastąpieni a materiałów, takich jak tworzywa sztuczne jednokrotnego użytku. 6) Wspieranie turystyki rowerowej Sektor turystyczny, to jeden z najmocniej dotkniętych skutkami pandemii sektorów gospodarki. Miejsca pracy w turystyce rowerowej oferują zrównoważone środowiskowo i długoterminowe zatrudnienie głównie w obszarach wiejskich, a także na każdym poziomie kwalifikacji. ● Zapewnianie i promocja wysokiej jakości, bezpiecznych i bezpośrednich dróg rowerowych ● Rozwój przyjaznych rowerzystom usług, udogodnie ń i koncepcji , które przyciągałyby i odpowiadały na potrzeby coraz większej liczby turystów rowerowych; ● Promocja turystyki rowerowej oraz miast i regionów europejskich, jako miejsc odpowiednich do turystyki rowerowej.		
641.	Burmistrz Gminy Mosina	wielkopolskie	Komponent E	197-221	Nadto wnoszę o wprowadzenia zadań inwestycyjnych: E1.1.2. Zakup 4 autobusów elektrycznych wraz z		**Wyjaśnienie** Wybór konkretnych projektów

					infrastrukturą ładowania (szacowany koszt 11 mln zł) E2.2.1. Budowa południowo-wschodniej obwodnicy Miasta Mosina – inny przebieg części DW 431 (szacowany koszt 155 mln zł)		do wsparcia w ramach E1.1.2 będzie miał miejsce w formule konkursowej. Budowa obwodnic będzie dotyczyć dróg krajowych, zarządzanych przez Generalną Dyrekcję Dróg i Autostrad. Wybór konkretnych lokalizacji będzie dokonywany przez Ministerstwo Infrastruktury po szczegółowej analizie potrzeb związanych z bezpieczeństwem.
642.	Gmina Miejska Kraków – Urząd Miasta Krakowa	woj. małopolskie	Komponent E	205	W zakresie charakterystyki inwestycji proponuje się dodanie zapisu dot. możliwości realizacji inwestycji związanych z budową/przebudową parkingów P&R wraz z infrastrukturą ładowania zarówno dla floty transportu publicznego jak u samochodów prywatnych.	Realizacja przedmiotowych inwestycji zwiększy wykorzystanie ekologicznych form transportu. Wpisuje się również w działania związane ze wzrostem atrakcyjność transportu publicznego, zapewnienie odpowiedniej jakości usług zbiorowych przewozów publicznych, która będzie realizowana w większym zakresie przy wykorzystaniu zeroemisyjnych środków transportu o czym mowa w komponencie E dokumentu.	**Uwaga nieuwzględniona.** Tego rodzaju infrastruktura będzie mogła być współfinansowana w ramach polityki spójności
643.	Gmina Miejska Kraków – Urząd Miasta Krakowa	woj. małopolskie	Komponent E	209	E2.1.1.Linie kolejowe - Inwestycje będą realizowane przez PKP PLK S.A.	Należy rozważyć partycypację/ współpracę JST w realizacji zadań dotyczących budowy/rozbudowy infrastruktury punktowej, w szczególności przystanków kolejowych. W przypadku partycypacji finansowej JST w projektach realizowanych wspólnie z PKP, uwzględnienie możliwości otrzymania wsparcia finansowego dla JST ze środków KPO. Rozszerzenie katalogu beneficjentów inwestycji pomoże w realizacji projektów o charakterze strategicznym (w tym budowie infrastruktury okołokolejowej i bezpośrednio związanej np. z przewozem osób). Jest to także istotne z uwagi na fakt, iż część zadań własnych jednostek samorządu terytorialnego realizowana jest przez podmioty z ich udziałem, funkcjonujące w formie spółek prawa handlowego.	**Uwaga nieuwzględniona.** Tego rodzaju infrastruktura będzie mogła być współfinansowana w ramach polityki spójności
644.	Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki	woj. mazowieckie	Komponent E	205	E1.1.2. Zeroemisyjny transport zbiorowy - 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	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	**Uwaga uwzględniona.** Tabor szynowy (tramwaje) został dopisany do Komponentu E. Wsparcie będzie możliwe z części pożyczkowej.

					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.	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.	Inne projekty będą mogły ubiegać się o dofinansowanie z innych środków UE.
645.	Gmina Miejska Kraków – Urząd Miasta Krakowa	woj. małopolskie	Komponent E	210	Wnioskuje się o rozszerzenie populacji docelowej dla inwestycji E.2.1.3. Projekty intermodalne o podmioty przygotowujące infrastrukturę niezbędną do realizacji usług związanych z transportem intermodalnym, w szczególności jednostki samorządu terytorialnego oraz podmioty z udziałem jednostek samorządu terytorialnego posiadające osobowość prawną. Wnioskuje się o rozszerzenie planowanego wsparcia także o budowę i modernizację dróg dojazdowych do przystanków i terminali przeładunkowych.	Obecne zawężenie populacji docelowej do podmiotów gospodarczych świadczących lub planujących świadczenie usług związanych z transportem intermodalnym może stanowić znaczące ograniczenie beneficjentów wsparcia, a zarazem uniemożliwić osiągnięcie zamierzonego celu. Jak wynika z koncepcji transportu intermodalnego, do prawidłowego funkcjonowania inwestycji przeładunkowych i przesiadkowych niezbędna jest także infrastruktura drogowa, łącząca infrastrukturę kolejową i istniejący układ drogowy	**Uwaga nieuwzględniona.** Tego rodzaju infrastruktura będzie mogła być współfinansowana w ramach polityki spójności
646.	Gmina Miejska Kraków – Urząd Miasta Krakowa	woj. małopolskie	Komponent E	211	Wdrażanie: Instytucjami odpowiedzialnymi za reformę powinni być również zarządcy linii kolejowych	Zarządca linii kolejowych ma decydujący głos przy organizacji ruchu kolejowego, lokalizacji przejazdów kolejowo drogowych, lokalizacji przejść dla pieszych pod/nad liniami kolejowymi	**Wyjaśnienie** Odpowiedzialnośc za realizację refom mogą ponosić podmioty, które mają odpowiednie narzędzia legislacyjne do kreowania polityki w poszczególnych obszarach.
647.	Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki	woj. mazowieckie	Komponent E	207	E2.1. Zwiększenie konkurencyjności sektora kolejowego - Należy uzupełnić zakres planowanych reform o reformę opłat drogowych obejmującą silniejsze powiązanie poziomu opłat z emisyjnością pojazdów (i uzupełnienie o EURO 6 oraz zaplanowanie aktualizacji z uwzględnieniem EURO7, kiedy zostanie wprowadzone) oraz objęcie więcej 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	**Uwaga uwzględniona** Odpowiednie zapisy związane z opłatami w celu promocji ekologicznych pojazdów zostały wprowadzone.

						drogowego i kolejowego potrzebna jest też kompleksowa reforma opłat drogowych, której nie przewidziano.	
648.	Urząd Miejski w Gdańsku	woj. pomorskie	Komponent E	208	Jest zapis: "Działania inwestycyjne obejmują prowadzenie prac na ok. 530 km linii kolejowych o znaczeniu krajowym i regionalnym w okresie do I. połowy 2026 r." - w zapisie pominięto koleje aglomeracyjne.	Brak uwzględnienia kolei aglomeracyjnych istotnie ogranicza planowane inwestycje miejskie, np. w Gdańsku: wydłużenie linii SKM z Gdańska Śródmieścia do południowych dzielnic miasta. Zgodnie z informacjami na str. 20 dokumentu modernizacja będzie dotyczyła tylko linii wybranych w ramach Krajowego Programu Kolejowego oraz wymiany taboru w ilości 38 sztuk.	**Uwaga nieuwzględniona.** Tego rodzaju infrastruktura będzie mogła być współfinansowana w ramach polityki spójności
649.	Gmina Miejska Kraków – Urząd Miasta Krakowa	woj. małopolskie	Komponent E	211	pkt. Przegląd systemu prawnego i organizacji ruchu dotyczący przejazdów kolejowo-drogowych	Zgłaszanie potrzeb lokalnych społeczności w zakresie przejść, przejazdów przez tereny kolejowe. Tereny kolejowe stanowią znaczny obszar m.in. Krakowa, dzieląc miasto na części, utrudniając mieszkańcom przemieszczanie. Mieszkańcy zwracają się do zarządcy drogi, który nie jest władny wykonać takich połączeń bez zgody zarządcy terenu kolejowego. Dodatkowo, jednostki samorządowe lokalizując infrastrukturę drogową w terenie kolejowym, muszą uiszczać opłaty do zarządcy linii kolejowej. Tym samym lokalna społeczność musi ponosić dodatkowe opłaty, pomimo że infrastruktura ma służyć wszystkim obywatelom i społeczność nie będzie miała ze zbudowanej infrastruktury dodatkowych dochodów.	**Uwaga ogólna**
650.	Gmina Miejska Kraków – Urząd Miasta Krakowa	woj. małopolskie	Komponent E	212	E2.2.1. Bezpieczeństwo transportu Należy wykreślić: budowa zatok autobusowych	Budowa zatok autobusowych sama w sobie nie przynosi poprawy bezpieczeństwa ruchu. Istnieje ryzyko wykorzystania projektu niezgodnie z jego celami. Należy stworzyć mechanizmy weryfikujące projekty ze względu na realizację celu (bezpieczeństwo). Nie należy realizować rozwiązań nie wykazujących poprawy bezpieczeństwa w ramach tego działania.	**Wyjaśnienie** Nie będzie projektów ukierunkowanych na ten rodzaj inwestycji. Niemniej jednak w ramach budowy obwodnic mogą pojawić się jako konieczne różne dodatkowe elementy oprócz samej budowy drogi.
651.	Gmina Miejska Kraków – Urząd Miasta Krakowa	woj. małopolskie	Komponent E	212	Inwestycja E2.2.1. Bezpieczeństwo transportu - wnioskuje się o uwzględnienie w populacji docelowej jednostek samorządu terytorialnego oraz podmiotów z udziałem jednostek samorządu terytorialnego posiadające osobowość prawną.	Rozszerzenie katalogu beneficjentów inwestycji pomoże w realizacji projektów o charakterze strategicznym i komplementarnym. Jest to istotne również z uwagi na fakt, iż część zadań własnych jednostek samorządu terytorialnego realizowana jest przez podmioty z ich udziałem, funkcjonujące w formie spółek prawa handlowego.	**Wyjaśnienie** Populacja docelowa wpisywana jest tylko informacyjnie, nie powoduje to żadnych ograniczeń.

652.	Gmina Miejska Kraków – Urząd Miasta Krakowa	woj. małopolskie	Komponent E	212	E2.2.1. - Uzupełnienie charakterystyki o dodatkowy zakres	Uzupełnienie charakterystyki o elementy takie jak rozbudowa skrzyżowań i przejazdów drogowo-kolejowych oraz budowa wiaduktów, tuneli i konstrukcji oporowych umożliwi zgłaszanie projektów, których realizacja w znaczący sposób przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Uzupełnienie charakterystyki o elementy takie jak budowa nowych obiektów dla miejsc niebezpiecznych oraz rozbudowa drogowych obejść miejscowości których realizacja w znaczący sposób przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.. W zakresie charakterystyki inwestycji proponuje się również dodanie możliwości realizacji inwestycji z zakresu wdrożenie usług ITS zapewniających przekazywanie i informacji uczestnikom ruchu, również na innych niż krajowe kategorii dróg publicznych. Rozszerzenie możliwości realizacji wdrożenia usług ITS na pozostałych kategoriach dróg umożliwi realizację tego typu usług w szerszym zakresie, co spowoduje spójność działania systemów również na obszarach większych miast oraz integrację tych usług w obrębie ZIT.	**Wyjaśnienie** W zakresie szczegółowego zakresu wsaprcia nie jest możliwe objęcie finansowaniem wszystkich niezbędnych elementów. Należy brac pod uwagę także możliwości wykorzystania środków w ramach polityki spójności.
653.	Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki	woj. mazowieckie	Komponent E	208- 209	E2.1.1. Linie kolejowe - 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 i 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. Priorytetem powinna być elektryfikacja istniejących linii regionalnych łączących mniejsze miejscowości z większymi ośrodkami miejskimi. Niepokoi fakt, iż wybór projektów ma przebiegać w trybie pozakonkursowym, uznaniowo. Tak jak i dla wszystkich projektów infrastrukturalny, wskazane jest wprowadzenie narzędzi nadzoru obywatelskiego i uwzględnienie głosu obywateli w wyborze projektów.	**Wyjaśnienie** Środki są przeznaczone na modernizacje linii międzywojewódzkich i regionalnych o największym potencjale. Wybór konkretnych odcinków do finansowania z KPO będzie zależał także od stanu przygotowania i możliwości realizacji do połowy 2026 r.
654.	Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki	woj. mazowieckie	Komponent E	209	E2.1.2. Pasażerski tabor kolejowy - 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	**Uwaga uwzględniona** W KPO znalazły się czytelne zapisy o możliwości zakupu taboru pasażerskiego dla przewozów regionalnych, wraz z przypisaniem

						potrzeby w zakresie wymiany i zwiększania taboru, które na etapie wstępnych prac nad KPO były zgłaszane z poziomu samorządowego.	określonej kwoty. Wsparcie zakupu taboru będzie możliwe zarówno z części dotacyjnej, jak i pożyczkowej. Całkowita kwota na zakup taboru została zwiększona czterokrotnie.
655.	Gmina Miejska Kraków – Urząd Miasta Krakowa	woj. małopolskie	Komponent E	213	E2.2.2. Cyfryzacja transportu	Wnioskuje się rozszerzenie zadania cyfryzacji transportu o wytworzenie spójnej ogólnopolskiej wyszukiwarki połączeń (autobusowych i kolejowych) i bazy rozkładów jazdy. Funkcjonowanie lokalnego i regionalnego transportu zbiorowego napotyka na bariery w postaci ogromnej dyspersji usług na różne podmioty, co prowadzi do niewystarczającej (lub braku) informacji pasażerskiej. Nie można skorzystać z usługi, której nie można zidentyfikować w żaden sposób.	**Uwaga nieuwzględniona.** W tym obszarze zadanie ograniczone jest do przewozów kolejowych.
656.	Gmina Miejska Kraków – Urząd Miasta Krakowa	woj. małopolskie	Komponent E	220	Reforma E1.1. Wzrost wykorzystania transportu przyjaznego dla środowiska Cele: T1 liczba wspartych przedsiębiorstw Wartość docelowa: 3 T2 Liczba taboru autobusowego zero- i nisko- emisyjnego Wartość docelowa: 1200 Zakres czasowy interwencji/wsparcia do 2026 roku Należy dopasować wartości docelowe do kwot dedykowanych dla poszczególnych celów oraz usunąć logiczne niezgodności z części opisowej i tabelarycznej	Wartości docelowe przyjęte dla celów T1, T2 nie korespondują z danymi finansowymi zawartymi w podrozdziale 1.4.1. Zgodność KPO z 6 filarami wynikającymi z art. 3 rozporządzenia ws. RRF. Przykładowo: Na wsparcie programu kompleksowej wymiany taboru autobusowego (T2) przeznaczono kwotę ok 1,3 mld eur. Z kolei dla celu T1 przyjęto wsparcie 1,16 mld euro na utworzenie funduszu rozwoju potencjału mobilności zeroemisyjnej, który zapewniałby finansowanie (w postaci wejść kapitałowych, pożyczek, gwarancji i dotacji na rozbudowę potencjału wytwórczego przemysłu)	**Wyjaśnienie** Zapisy w KPO zostały zmodyfikowane
657.	-	woj. mazowieckie	Komponent E	205	Proszę, aby Krajowy Plan Odbudowy uwzględniał fakt istnienia linii autobusowych na obszarach podmiejskich, które obsługiwane są przez przewoźników wybranych w zamówieniach publicznych organizowanych przez zarząd transportu stolicy aglomeracji. Proszę, aby KPO nie blokował ich funkcjonowania, a najlepiej gdyby ułatwiał powstawanie tego typu nowych linii. Proszę, aby przy obliczaniu wymaganego stosunku autobusów zero- i niskoemisyjnych do liczby wszystkich autobusów nie były brane pod uwagę linie, które są obsługiwane przez przewoźników wybranych w zamówienia publicznych. Proszę o rozważenie dofinansowania linii autobusowych, które są obsługiwane przez przewoźników wybranych w zamówieniach publicznych rozpisanych przez zarząd transportu innej gminy niż gmina, przez której terytorium linia głównie przebiega, i przez którą ta linia jest głównie finansowana.	Pod Warszawą w coraz większym stopniu publiczna komunikacja autobusowa jest realizowana na podstawie zamówień publicznych organizowanych przez Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie. Linie autobusowe, które powstają na podstawie tych zamówień, są obsługiwane przez prywatnych przewoźników lub przewoźników należących do Skarbu Państwa i łączą obszary wiejskie lub miejskie z przystankami kolejowymi, z obrzeżem Warszawy lub z przystankami autobusów łączących gminy podmiejskie z Warszawą. Takie linie powstają zamiast typowych linii autobusowych łączących gminy z Warszawą ze względu na niskie dochody gmin podwarszawskich. Niektóre z tych linii likwidują wykluczenie	**Wyjaśnienie** W ramach KPO będzie wspeirany zarówno transport miejski poprzez autobusy zeroemisyjne, a także transport pozamiejski poprzez autobusy zero i niskoemisyjne

						transportowe. Moim zdaniem autobusy zero- i niskoemisyjne są dobrym rozwiązaniem w centrum dużych miast. Natomiast na obszarach wiejskich duża liczba jakichkolwiek autobusów zmniejszy samochodowy ruch indywidualny i emisje spalin.	
658.	Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki	woj. mazowieckie	Komponent E	212	E2.2.1. Bezpieczeństwo transportu - 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 znaczną część funduszy (min. połowę) 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 mijanie 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 także 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 ogromne potrzeby w zakresie inwestycji zwiększających bezpieczeństwo drogowe na drogach lokalnych.	**Wyjaśnienie** Zadania w zakresie bezpieczeństwa wynikają ze strategii państwa w tym zakresie. Konkretny wybór działań będzie uwarunkowany indywidualnie od poszczególnych inwestycji. Magazyny konserwatorskie zostały usunięte.
659.	Gmina Miejska Kraków – Urząd Miasta Krakowa	woj. małopolskie	Komponent E	220	Tabela Reforma E1.1. Wzrost wykorzystania transportu przyjaznego dla środowiska E1.1.1. T1 Liczba wspartych przedsiębiorstw Wskaźnik „Liczba przedsiębiorstw" – ma wskazaną niską wartość – 3. Proponujemy doprecyzować	Niska wartość wskaźnika wymaga wyjaśnienia lub wskazania konkretnych podmiotów, których dotyczy.	**Wyjaśnienie** W tym zakresie zapisy uległy znacznym modyfikacjom.

					w opisie inwestycji E1.1.1. Wsparcie dla gospodarki zeroemisyjnej, skąd wynika ta niska wartość wskaźnika.		
660.	Gmina Miejska Kraków – Urząd Miasta Krakowa	woj. małopolskie	Komponent E	205, 206, 219, 220	E1.1.2. Zeroemisyjny transport zbiorowy Charakterystyka (Nature, type, size of investment) Propozycja: Zwiększyć liczbę autobusów objętych wsparciem do wielkości odpowiadającej oczekiwanym efektom, określonym dla celu szczegółowego E1.	Wskazana wymiana 1200 autobusów w okresie pięciu lat jest działaniem niewystarczającym dla osiągnięcia znaczących efektów celu szczegółowego E1 , w postaci ograniczenia emisji zanieczyszczeń powietrza i gazów cieplarnianych z transportu. W dokumencie wskazano, że w transporcie zbiorowym użytkowanych jest około 12 tysięcy autobusów, z których tylko 1200 sztuk zostałaby wymieniona w ramach proponowanego Planu. Dla prawidłowej eksploatacji, w ciągu pięciu lat powinno być wymienionych około 5000 autobusów, które zgodnie z projektem Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności mają być zero i niskoemisyjne, jednak nie wskazano źródeł finansowania dla pozostałej części pojazdów.	**Uwaga uwzględniona** Liczba autobusów została zwiększona
661.	Gmina Miejska Kraków – Urząd Miasta Krakowa	woj. małopolskie	Komponent E	219-220	E2.1.1.Linie kolejowe - Zakres inwestycji powinien zostać uszczegółowiony o zakres „infrastruktury liniowej i punktowej". Nowe brzmienie: „Podpisanie zasadniczych umów dla 530 km linii kolejowych w zakresie infrastruktury liniowej i punktowej na szczeblu krajowym i regionalnym – IV kw. 2024"	Uszczegółowienie zakresu inwestycji o infrastrukturę liniową i punktową wyeliminuje wątpliwości dotyczące zawierania umów w zakresie infrastruktury punktowej np. przystanków kolejowych.	**Uwaga nieuwzględniona** W ramach KPO nie jest przewidywana modernizacja dworców.
662.	Euroterminal Sławków sp. z o.o.	woj. śląskie	Komponent E	210, 212	Proponujemy dopisanie w części KPO Inwestycje E2.1.3. (str. 210) oraz w części E2.2.1. (str. 212) następującego sformułowania: Podejmowane inwestycje obejmować będą również projekty intermodalne polegające na budowie efektywnych połączeń drogowych pomiędzy strategicznymi terminalami drogowo-kolejowymi zlokalizowanymi na sieci TEN-T a systemem dróg krajowych.	Krajowy Plan Odbudowy kładzie silny nacisk na rozwój transportu intermodalnego w celu zwiększenia udziału zrównoważonych środków transportu oraz zmniejszenia ich presji na środowisko. Tym samym celowym wydaje się w podejmowanych działaniach nie tylko koncentrowanie na inwestycjach w infrastrukturę kolejową i terminalową ale również infrastrukturę drogową stanowiąca naturalne połączenie z siecią dróg krajowych. Odpowiednia infrastruktura drogowa musi stanowić uzupełnienie istniejącej infrastruktury terminalowej i kolejowej. Skuteczność i efektywność decydująca o przewadze konkurencyjnej transportu intermodalnego zależna jest od wszystkich tych trzech elementów: infrastruktury kolejowej, terminalowej i drogowej. Braki i deficyty w którymkolwiek z wymienionych elementów oddziaływają negatywnie na całość łańcucha logistycznego. Brak efektywnego połączenia terminala intermodalnego z siecią dróg krajowych stanowi barierę rozwoju usług transportu	**Uwaga nieuwzględniona.** Tego rodzaju infrastruktura będzie mogła być współfinansowana w ramach polityki spójności

						intermodalnego. Zespół terminali przeładunkowych w Sławkowie, w skład którego wchodzą Euroterminal Sławków sp. z o.o. oraz Terminale Przeładunkowe – Sławków Medyka Sp. z o.o. jest jednym z największych terminali intermodalnych w Polsce. Obecne zdolności przeładunkowe określane są na poziomie zbliżonym do 300 tys. TEU rocznie. W związku z rosnącym zapotrzebowaniem na usług terminalowe prowadzone są obecnie prace inwestycyjne, w wyniku których w najbliższym czasie zdolności przeładunkowe Euroterminal Sławków osiągną poziom 600 tys. TEU. Niezależnie od powyższego na terenach bezpośrednio przylegających do Euroterminal Sławków prowadzone są inwestycje przez inne podmioty, które w najbliższym czasie również rozpoczną działalność przeładunkową. Jednym z elementów przewagi konkurencyjnej terminali w Sławkowie jest ich położenie, na styku linii szerokotorowej (1520 mm) oraz normalnotorowej (1435 mm). To położenie pozwala skrócić czas łańcucha logistycznego i wpłynąć na konkurencyjność terminala. W wyniku rozwoju transportu intermodalnego w korytarzach transportowych Północ – Południe oraz Wschód – Zachód liczba ładunków intermodalnych obsługiwanych przez Euroterminal Sławków rośnie co roku zwiększa się kilkanaście procent. Konieczność realizacji projektu budowy drogi łączącej Euroterminal Sławków z siecią dróg krajowych należy uznać za strategiczną w kontekście rozwoju korytarza transportowego w ramach tzw. Nowego Jedwabnego Szlaku łączącego Europę z Chinami. Zgodnie z Decyzją Komisji Europejskiej z roku 2016 infrastruktura kolejowa zarządzana przez Euroterminal Sławków ma charakter strategiczny. Niestety obecna infrastruktura drogowa łącząca Euroterminal z siecią dróg krajowych (drogami: DK 94 oraz S1) stanowi jedną z podstawowych barier dalszego rozwoju terminali. Obecnie transport kołowy do i od Euroterminal prowadzony jest wąskimi, lokalnymi drogami, w strefie zabudowy mieszkaniowej Sławkowa i Dąbrowy	

						Górniczej. Wpływa to nie tylko na bardzo szybkie zużycie techniczne aktualnych dróg i obniżanie ich standardu, ale wzbudza także rosnący opór mieszkańców, ponoszących coraz większe koszty utrudnień wynikających ze wzmożonego ruchu towarowego oraz zmniejszonego bezpieczeństwa. Brak sprawnej infrastruktury drogowej łączącej Terminale w Sławkowie z siecią dróg krajowych powoduje także utratę posiadanej przewagi konkurencyjnej przez terminale. Wysiłki zmierzające do skrócenia czasu łańcucha dostaw poprzez zwiększenie zwiększenia prędkości przewozowej pociągów intermodalnych nie uzyskają właściwego efektu w sytuacji gdy transport drogowy realizowany w ramach tzw. „ostatniej mili" będzie stanowił barierę ze względu na brak możliwości szybkiej realizacji transportu pomiędzy terminalem a miejscem docelowym.	
663.	Polska Spółka Gazownictwa sp. z o.o.	woj. mazowieckie	Komponent E	203	Propozycja zmiany treści: Obecna treść: • Wprowadzenie ustawowego obowiązku nakazującego miastom wymianę autobusów na elektryczne i wodorowe. Proponowana treść: • Wprowadzenie ustawowego obowiązku nakazującego miastom wymianę autobusów na elektryczne i wodorowe oraz napędzane gazem ziemnym.	Do paliw alternatywnych należy także gaz ziemny, w tym gaz sprężony CNG oraz skroplony LNG, który wykorzystywany jest już do napędu pojazdów osobowych i autobusów. Rośnie też ilość stacji tankowania tych pojazdów.	**Uwaga nieuwzględniona** Promowane śa przede wszystkim rozwiązania zeroemisyjne. Wyjatkowo w zakresie wykluczenia komunikacyjnego poza miastami będą także dopuszczone pojazy niskoemisyjne.
664.	Miasto Białystok - Urząd Miejski w Białymstoku	woj. podlaskie	Komponent E	212	Włączenie do grona beneficjentów miast wojewódzkich w punkcie E2.2.1. Bezpieczeństwo transportu poprzez dodanie do zapisu: W ramach inwestycji przewiduje się przebudowę 250 miejsc niebezpiecznych, budowę 70 km drogowych obejść miejscowości, usprawnienie sieci drogowej makroregionu i dalsze dowiązywanie jej do sieci TEN-T w obrębie miast wojewódzkich oraz przedsięwzięcia obejmujące działania inwestycyjne poprawiające bezpieczeństwo ruchu drogowego w miastach wojewódzkich.	Celem działania jest zwiększenie poziomu bezpieczeństwa ruchu. Należy mieć na uwadze, iż wymienione w przedmiotowym działaniu inwestycje mają szczególnie znaczenie w dużych miastach. Jednocześnie wnioskuje się o usunięcie inwestycji polegającej na utworzeniu 6 magazynów przeznaczonych do przechowywania ruchomych zabytków archeologicznych, ponieważ nie realizuje to celu przedmiotowego działania.	**Wyjaśnienie** Budowa obwodnic będzie dotyczyć dróg krajowych, zarządzanych przez Generalną Dyrekcję Dróg i Autostrad. Wybór konkretnych lokalizacji będzie dokonywany przez Ministerstwo Infrastruktury po szczegółowej analizie potrzeb związanych z bezpieczeństwem. Magazyny konserwatorskie zostały usunięte.
665.	Urząd Miejski w Gdańsku	woj. pomorskie	Komponent E	197	Należy dodać do Inwestycji: E1.1.3. Mobilność aktywna i mikromobilność	Inwestycja niezbędna dla realizacji reformy E1.1. Wzrost wykorzystania transportu przyjaznego dla środowiska. Wsparcie dla łatwej dostępności pieszej, rowerowej z uwzględnieniem mikromobilności do przystanków komunikacji publicznej i węzłów przesiadkowych jest niezbędne dla	**Uwaga nieuwzględniona.** Tego rodzaju infrastruktura będzie mogła być współfinansowana w ramach polityki spójności

						zapewnienia wzrostu wykorzystania transportu zbiorowego i lokalnej multimodalności.	
666.	Urząd Miejski w Gdańsku	woj. pomorskie	Komponent E	201	Należy dodać do Inwestycji: E1.1.3. Mobilność Jest: "W ramach działań związanych z poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego zakłada się budowę nowych obwodnic pozwalających na wyprowadzenie ruchu z obszarów zurbanizowanych." Należy rozszerzyć o działania w zakresie budowy i przebudowy infrastruktury drogowej i działania w zakresie inżynierii ruchu: o wprowadzenie rozwiązań uspokajających ruch samochodów w mieście, rozwiązań wymuszających przestrzeganie limitów prędkości, rozwiązań polepszających widoczność przejść dla pieszych i przejazdów rowerowych, ułatwień dla niechronionych uczestników ruchu itp.aktywna i mikromobilność	Należy wprowadzić adekwatny zakres działań poprawiających bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu.	**Uwaga nieuwzględniona.** Tego rodzaju infrastruktura będzie mogła być współfinansowana w ramach polityki spójności
667.	Urząd Miejski w Gdańsku	woj. pomorskie	Komponent E	201	Należy dodać do katalogu Inwestycji: E1.1.3. Mobilność aktywna i mikromobilność	Inwestycja niezbędna dla realizacji reformy E1.1. Wzrost wykorzystania transportu przyjaznego dla środowiska. Wsparcie dla łatwej dostępności pieszej, rowerowej oraz z uwzględnieniem mikromobilności do przystanków komunikacji publicznej i węzłów przesiadkowych jest niezbędne dla zapewnienia wzrostu wykorzystania transportu zbiorowego i lokalnej multimodalności.	**Uwaga nieuwzględniona.** Tego rodzaju infrastruktura będzie mogła być współfinansowana w ramach polityki spójności
668.	Miasto Białystok - Urząd Miejski w Białymstoku	woj. podlaskie	Komponent E	214	w treści Wdrażanie dopisać: władze samorządowe miast wojewódzkich	Sprawny system transportowy wymaga uczestniczenia w wprowadzaniu i wdrażaniu transformacji cyfrowej w systemie transportu wszystkich podmiotów, w tym również miast.	**Uwaga nieuwzględniona.** W ramach KPO zakres podmiotów uczestniczących we wdrażaniu został ograniczony do podmiotów podlegających ministerstwom, realizującym konkretne refomy.
669.	Urząd Miejski w Gdańsku	woj. pomorskie	Komponent E	202	Dotyczy: Reforma E1.1. Wzrost wykorzystania transportu przyjaznego dla środowiska Nie należy zapominać o zapewnieniu wspracia na poprawę warunków i promocji najczystszych form mobilności, w tym chodzenia pieszo na niewielkich odległościach lokalych oraz komunikacji rowerowej, w kontekście wsparcia komunikacji miejskiej i jako niezależnej formy czystego transportu osobistego.	Niezbędne wsparcie dla czystych i zdrowych form mobilności.	**Uwaga nieuwzględniona.** Tego rodzaju infrastruktura będzie mogła być współfinansowana w ramach polityki spójności
670.	Urząd Miejski w Gdańsku	woj. pomorskie	Komponent E	212	Jest: "ścieżek rowerowych", powinno być "tras rowerowych"	Korytarze sprawnej i bezpiecznej komunikacji rowerowej mogą przyjąć różne formy, w zależności od charakteru przestrzeni, warunków równoległego lub współwystępującego ruchu samochodów, natężenia ruchu itp.. Pojęcie "trasy rowerowe" obejmuje wydzielone drogi rowerowe, pasy rowerowe w jezdni, ciągi wspólne i inne formy, które mogą być	**Uwaga nieuwzględniona** Brak potrzeby zmiany w tym zakresie.

						wykluczone w przypadku zawężenia do pojęcia "ścieżka rowerowa".	
671.	Urząd Miejski w Gdańsku	woj. pomorskie	Komponent E	206	Dotyczy: E2.1. Zwiększenie konkurencyjności sektora kolejowego Należy uzwzględnić działania wspierające multimodalność transportową osób, w tym wygodne rozwiązania typu Park&Ride i Bike&Ride. Zwiększenie konkurencyjności sektora kolejowego będzie wymagało również wygodnych i najkrótszych tras dojścia pieszego i dojazdu rowerem do stacji kolejowych.	Działania konieczne do faktycznego zwiększenia konkurencyjności sektora kolejowego w dziedzinie przewozu osób.	**Uwaga nieuwzględniona.** Tego rodzaju infrastruktura będzie mogła być współfinansowana w ramach polityki spójności
672.	Urząd Miejski w Gdańsku	woj. pomorskie	Komponent E	197	Zgłaszam uwagę ogólną. Uwzględnienie instytucji kultury w transporcie.	Uzasadnienie znajduje się w części ogólnej.	**Uwaga ogólna**
673.	Urząd Miejski w Gdańsku	woj. pomorskie	Komponent E	219	Kamienie milowe i wskaźniki do wnioskowanej Inwestycji E1.1.3. Mobilność aktywna i mikromobilność: Wzrost udziału mobilności aktywnej (pieszej i rowerowej) w strukturze modalnej transportu o 10 punktów transportowych	Niezbędne jest przyjęcie odpowiednich mierników realizacji celów wskazanych w dokumencie.	**Uwaga nieuwzględniona.** Tego rodzaju infrastruktura będzie mogła być współfinansowana w ramach polityki spójności
674.	Urząd Miejski w Gdańsku	woj. pomorskie	Komponent E	40	Należy dodać do katalogu Inwestycji w ramach reformy Zwiększenie bezpieczeństwa transportu: E.2.2.3 Dostępność transportu	Dostępność transportu leży u podstaw bezpieczeństwa osób niepełnosprawnych.	**Wyjaśnienie** Działania będą realizowane z uwzględnieniem przepisów dotyczących dostępności.
675.	Urząd Miejski w Gdańsku	woj. pomorskie	Komponent E	198	Zwiększenie udziału transportu publicznego w całkowitej strukturze przewozów, po zapaści w czasie pandemii.	Ograniczenia prawne i sanitarne organizacji przewozów pasażerskich w okresie pandemii COVID-19 spowodowały zapaść na tym rynku. Drastyczny wzrost obciążenia finansowego organizatorów przewozów publicznych w powiązaniu ze wzrostem kosztów operatorów przewozów, spowodował pogorszenie oferty przewozowej. To z kolei wpłynęło na znaczny spadek zainteresowania korzystaniem z usługi przewozu i drastyczny spadek dochodów.	**Uwaga ogólna**
676.	Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego	woj. podkarpackie	Komponent E	197	Część dokumentu: Komponent E „Zielona inteligentna mobilność": Treść uwagi: W komponencie E „Zielona inteligentna mobilność": - W reformie E 2.2. „Zwiększenie bezpieczeństwa transportu" zarówno w inwestycji E2.2.1. „Bezpieczeństwo transportu" jak również w inwestycji E.2.2.2. „Cyfryzacja transportu" uwzględnienie inwestycji w zakresie cyfryzacji i bezpieczeństwa w portach lotniczych. - W celu szczegółowym E2. „Zwiększenie dostępności transportowej, bezpieczeństwa i cyfrowych rozwiązań" dodanie Reformy E 2.3. „Zwiększenie konkurencyjności sektora lotniczego" uwzględniającej Inwestycję E 2.3.1. „Infrastruktura portów lotniczych przyjazna dla środowiska" oraz Inwestycję E 2.3.2. „Projekty intermodalne"	Sektor lotniczy jako jeden z najbardziej dotkniętych skutkami pandemii COVID-19 wymaga wsparcia w zakresie inwestycji przekładających się na ograniczanie jednostkowych kosztów transportu, poprawę bezpieczeństwa, jakości usług transportowych w przewozie towarów i pasażerów, dostępności transportowej w wymiarze europejskim, krajowym i lokalnym, a także ograniczenie emisji zanieczyszczeń pochodzących z tego sektora. W zakresie transportu lotniczego, w celu zwiększenia efektywności i rentowności portów lotniczych powinny być wspierane działania związane z inwestycjami w części lotniczej (airside) portów lotniczych, poprawą bezpieczeństwa, infrastrukturą komunikacji nawigacyjnej i	**Uwaga nieuwzględniona** Porty lotnicze nie są kwalifikowalne do wsparcia z KPO

						dozorowania, systemami zarządzania ruchem lotniczym oraz ochroną środowiska.	
677.	Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego	woj. podkarpackie	Komponent E	198	Część dokumentu: Wyzwania Treść uwagi: Dodanie zapisu: Praca przewozowa sektora kolejowego w okresie 2005-2019 wzrosła o 9%, podczas gdy przewozy drogowe wzrosły ponad trzykrotnie – ze 119 740 mln tkm w 2005 r. do 395 311 mln tkm w 2019 r. Największą dynamiką wzrostu cechuje się transport lotniczy na poziomie blisko 12% r/r.	Wg danych GUS oraz Urzędu Lotnictwa Cywilnego dynamika wzrostu ruchu lotniczego zarówno cargo jak i przewozów pasażerskich jest w trendzie wzrostowym przez wiele lat. W latach 2004-2019 zanotowano blisko 6 krotny wzrost przewozów pasażerskich w Polsce z 8.8M do 49M pasażerów.	**Uwaga nieuwzględniona** Porty lotnicze nie są kwalifikowalne do wsparcia z KPO
678.	Urząd Miejski w Gdańsku	woj. pomorskie	Komponent E	203	Jest: Mając na uwadze cykl życia autobusów miejskich takie działania pozwolą na całkowite wyeliminowanie w takich miastach pojazdów o napędzie innym niż elektryczny i wodorowy ok. 2030 r. Wniosek o zmianę daty na: 2035 r.	Przy założonych w UE czasach eksploatacji autobusu w transporcie miejskim około 15 lat oznacza to, że autobusy wysokoemisyjne z rocznika 2020 "cykl życia" zakończą 5 lat później.	**Wyjaśnienie** Zapisy wynikają z dokumentów strategicznych w tym zakresie
679.	Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego	woj. podkarpackie	Komponent E	200	Część dokumentu: Cele szczegółowe: E1. Zwiększenie udziału zeroemisyjnego transportu oraz przeciwdziałanie i zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko Treść uwagi: Propozycja zmiany zapisu: Wzrost negatywnego wpływu transportu indywidualnego na jakość życia, w szczególności w obszarach zurbanizowanych wskazuje na potrzebę tworzenia stref niskoemisyjnych, wprowadzania zrównoważonej mobilności miejskiej i regionalnej, w oparciu o sieci transportu zeroemisyjnego, stałego wzmocnienia transportu publicznego oraz wzbogacenia floty transportowej zero-emisyjnymi środkami transportu. Populacja docelowa: zmiana zapisów z: producentów pojazdów niskoemisyjnych, na: producentów niskoemisyjnych środków transportu.	Umożliwienie rozwoju przestrzeni dla różnych środków transportu, jak szynowy, czy powietrzny oparty o rozwiązania taksówek powietrznych UAM (Urban Air Mobility)	**Uwaga nieuwzględniona** Porty lotnicze nie są kwalifikowalne do wsparcia z KPO
680.	Urząd Miejski w Gdańsku	woj. pomorskie	Komponent E	197	Zgłaszam uwagę ogólną. Należy podkreślić kluczową rolę łatwej dostępności pieszej i rowerowej do przystanków i węzłów komunikacji publicznej.	Uzasadnienie znajduje się w części ogólnej.	**Uwaga nieuwzględniona.** Tego rodzaju infrastruktura będzie mogła być współfinansowana w ramach polityki spójności
681.	Urząd Miejski w Gdańsku	woj. pomorskie	Komponent E	197	Zgłaszam uwagę ogólną. Należy wprowadzić adekwatny zakres działań poprawiających bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu drogowego, ze szczególnym uwzględnieniem niechronionych uczestników ruchu.	Uzasadnienie znajduje się w części ogólnej.	**Uwaga nieuwzględniona.** Tego rodzaju infrastruktura będzie mogła być współfinansowana w ramach polityki spójności
682.	Urząd Miasta Krosna	woj. podkarpackie	Komponent E	212	Sugeruje się ujęcie dróg wojewódzkich w Inwestycji E2.2.1. Bezpieczeństwo transportu poprzez zmianę zapisu: "...(obwodnice dróg na drogach krajowych)" na "Celem inwestycji jest zwiększenie poziomu bezpieczeństwa ruchu, w szczególności jego niechronionych uczestników, jak również eliminacja ruchu tranzytowego z obszarów o zwartej zabudowie	Miasto Krosno zgłosiło do KPO projekt pn.: „Rozbudowa ul. Lwowskiej w Krośnie w ciągu DW 991 wraz z lokalnym układem komunikacyjnym i towarzyszącą infrastrukturą techniczną”. Przedsięwzięcie wpisuje się w KPO w Inwestycje E2.2.1. Bezpieczeństwo transportu poprzez	**Uwaga nieuwzględniona.** Budowa obwodnic będzie dotyczyć dróg krajowych, zarządzanych przez Generalną Dyrekcję Dróg i Autostrad. Wybór konkretnych lokalizacji będzie dokonywany przez

					mieszkaniowej (obwodnice dróg na drogach krajowych i drogi wojewódzkie).	punktowe działania inwestycyjne poprawiające bezpieczeństwo ruchu drogowego takie jak: przebudowa skrzyżowań i węzłów- 2 szt., przejazdów drogowo-kolejowych- 1 szt., dobudowa lewoskrętów, budowa chodników - 1,24 km, ścieżek rowerowych- 0,64 km, zatok autobusowych- 2 szt. Jest to projekt komplementarny z projektem pn. "Rewitalizacja linii kolejowej l-108 Stróże – Krościenko", którego elementem jest zadanie pn. "Likwidacja problemów komunikacyjnych na skrzyżowaniach układu drogowego z linią kolejową nr 108 na terenie miasta Krosna" zgodnie z porozumieniem ramowym zawartym 9.11.2016r. pomiędzy PKP PLK S.A., GM Krosno przy udziale Woj. Podkarpackiego.	Ministerstwo Infrastruktury po szczegółowej analizie potrzeb związanych z bezpieczeństwem. Budowa dróg co do zasady nie jest kwalifikowalna w KPO, ze względu na brak spełnienia zasady niewyrządzania znacznej szkody środowisku. Wyjątkiem są cele bezpieczeństwa na drogach krajowych, gdzie natężenie ruchu uzasadnia realizację takiego celu.
683.	Urząd Miejski w Gdańsku	woj. pomorskie	Komponent E	197	Zgłaszam uwagę ogólną. Nie należy zapominać o zapewnieniu wsparcia na poprawę warunków i promocji najczystszych form mobilności, w tym chodzenia pieszo na niewielkich odległościach lokalnych oraz komunikacji rowerowej, w kontekście wsparcia komunikacji miejskiej i jako niezależnej formy czystego transportu osobistego.	Uzasadnienie znajduje się w części ogólnej.	**Uwaga nieuwzględniona.** Tego rodzaju infrastruktura będzie mogła być współfinansowana w ramach polityki spójności
684.	Urząd Miejski w Gdańsku	woj. pomorskie	Komponent E	197	Zgłaszam uwagę ogólną do komponentu E oraz do komponentu B W dokumencie brakuje wsparcia dla realizacji różnego rodzaju zachęcania do zmiany nawyków transportowych, w celu popularyzacji aktywnych form mobilności i porzucenia nawyku nadużywania samochodu prywatnego do realizacji potrzeb transportowych, jeśli nie jest to konieczne. Kampanie promujące dojeżdżanie do pracy rowerem, chodzenie pieszo na niewielkich, ale adekwatnych odległościach, czy multimodalności (łączenia transportu publicznego z rowerem lub mikromobilnością).	Uzasadnienie znajduje się w części ogólnej.	**Uwaga nieuwzględniona.** Tego rodzaju infrastruktura (działania) będzie mogła być współfinansowana w ramach polityki spójności
685.	Urząd Miejski w Gdańsku	woj. pomorskie	Komponent E	197	Zgłaszam uwagę ogólną do komponentu E oraz do komponentu B W treści dokumentu należy ponadto należy uwzględnić: • potrzebę wspieranie działań skutkujących ograniczaniem negatywnych skutków indywidualnego transportu samochodowego, które będą efektem rozwoju warunków dla tego transportu	Uzasadnienie znajduje się w części ogólnej.	**Wyjaśnienie** W KPO preferowany jest transport zbiorowy. Jedynie w zakresie bezpieczeństwa przewidywane sa działania także dla uzytowników indywidualnych.
686.	Miasto Poznań (Urząd Miasta Poznania)	woj. wielkopolskie	Komponent E	202	Zapowiadana jest nowelizacja ustawy o elektromobilności. Proponuje się dokonać uściślenia zapisów. Uwaga: nowelizacja ustawy jest jeszcze na etapie konsultacji!	Zgodnie ze zmianą ustawy o elektromobilności zostaną zwiększone progi wymaganych pojazdów ekologicznych w zamówieniach publicznych – brak danych szczegółowych i narzucanie ilości taboru na wykonawców w pzp może utrudniać	**Wyjaśnienie** Zapisy wynikają z dokumentów strategicznych w tym obszarze.

						przeprowadzanie postępowań i wyłaniania wykonawców spełniających wymogi (bliżej nieokreślone).	
687.	Miasto Poznań (Urząd Miasta Poznania)	woj. wielkopolskie	Komponent E	202	Uwaga dot. przytoczonych danych statystycznych	Dlaczego nie uwzględnia się w tej statystyce tramwajów, które w miastach stanowią oś transportu publicznego, a zasilane są tym samym prądem i w ten sam sposób wyprodukowanym, którym ładujemy samochody elektryczne (w tym autobusy).	**Wyjaśnienie** W tej części KPO wsparcie odnosi się do autobusów, stąd także dane staystyczne w tym obszarze.
688.	Miasto Poznań (Urząd Miasta Poznania)	woj. wielkopolskie	Komponent E	203	Nakaz wymiany taboru autobusowego bez szczegółów	Ma zostać wprowadzony ustawowy obowiązek nakazujący miastom wymianę autobusów na elektryczne i wodorowe – Brak danych o czasie realizacji. Takich zapisów nie ma w obecnym kształcie nowelizacji ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych.	**Wyjaśnienie** Zapisy wynikają z dokumentów strategicznych w tym obszarze. Szczegóły zostaną określone w ustawie.
689.	Urząd Miejski w Gdańsku	woj. pomorskie	Komponent E	197	Zgłaszam uwagę ogólną. W związku ze zmniejszeniem się liczby pasażerów komunikacji miejskiej należy zaplanować zadania w ten sposób, aby mieszkańców ponownie zachęcić do korzystania z komunikacji miejskiej. Zachęta poza względami ekonomicznymi musi dotyczyć poprawy komfortu i czasu przejazdu w związku z czym należy rozwijać flotę 0-emisyjną oraz wprowadzać priorytet dla komunikacji, który wyraźnie skróci czas przejazdu czym zachęci ludzi do PTZ.	Uzasadnienie znajduje się w części ogólnej.	**Uwaga nieuwzględniona.** Tego rodzaju działania będą mogły być współfinansowane w ramach polityki spójności
690.	Miasto Poznań (Urząd Miasta Poznania)	woj. wielkopolskie	Komponent E	203	Wprowadzenie od 2025 r. obowiązku udzielania zamówień nie jest zgodne z przepisami	Fragment „Planowane rozwiązanie zakłada wprowadzenie od 2025 r. obowiązku udzielania zamówień na prowadzenie przewozów jedynie podmiotom oferującym wyłącznie ten typ pojazdów" nie jest adekwatne do obecnych i proponowanych zapisów w Ustawie o elektromobilności i paliwach alternatywnych, ponieważ samorządy i ich przewoźnicy nie muszą posiadać 100 % floty zeroemisyjnej do roku 2025 czy 2030.	**Wyjaśnienie** Zapis dotyczy tylko nowych zakupów taboru.
691.	Miasto Poznań (Urząd Miasta Poznania)	woj. wielkopolskie	Komponent E	203	dopisać również pojazdy o napędzie wodorowym	dopisać również pojazdy o napędzie wodorowym, aby i one były objęte amortyzacją	**Wyjaśnienie** Zapisy wynikają z dokumentów strategicznych w tym obszarze. Szczegóły zostaną określone w ustawie.
692.	Miasto Poznań (Urząd Miasta Poznania)	woj. wielkopolskie	Komponent E	208	Dodać budynki dworców	Powinny pojawić się bardziej wyartykułowane budynki dworców kolejowych	**Uwaga nieuwzględniona.** Tego rodzaju infrastruktura będzie mogła być współfinansowana w ramach polityki spójności
693.	Miasto Poznań (Urząd Miasta Poznania)	woj. wielkopolskie	Komponent E	197-222	Wprowadzenie obowiązkowych stref czystego transportu w miastach o liczbie mieszkańców powyżej 100 tys., gdzie występuje przekroczenie szkodliwych substancji (…)	1. Szczegółowe regulacje dotyczące tworzenia stref czystego transportu znalazły się w konsultowanym w roku 2020 projekcie nowelizacji ustawy o elektromobilności.	**Wyjaśnienie** Zapisy wynikają z dokumentów strategicznych w tym obszarze. Szczegóły

						Resort klimatu i środowiska proponuje, by gminy od tego roku tworzyły obszary, do których nie będą mogły wjeżdżać pojazdy bardziej zanieczyszczające powietrze. Od 2030 r. w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców takie strefy byłyby już obowiązkowe. Według projektu w latach 2021–2025 mogłyby tam wjeżdżać tylko pojazdy spełniające normę Euro 4, w latach 2026–2030 tylko z Euro 5, a w latach 2031–2036 – Euro 6. Teraz przepisy dają możliwość tworzenia takich stref, ale istnieje wiele ryzyk dla szybkiego ustanowienia strefy. Istotnym ryzykiem jest fakt, że wydzielone obszary mogą być dostępne tylko dla pojazdów elektrycznych, napędzanych wodorem lub gazem ziemnym. Należy wskazać, że nowy projekt ustawy ma mnóstwo wad i w efekcie nie ma co liczyć na zmniejszenie emisji zanieczyszczeń przez samochody. Eksperci biorący udział w konsultacjach zwracają uwagę, że obostrzenia nie będą dotyczyć mieszkańców wyznaczanych stref. Przykładowo według badań przeprowadzonych w Krakowie 60 proc. jeżdżących tam aut należy do mieszkańców miasta. Jeśli tak duży odsetek aut nie będzie musiał spełniać standardów emisji spalin, to poprawa jakości będzie niemożliwa. W Europie istnieje ponad 230 stref czystego transportu i w każdej z nich wymagania dotyczą także mieszkańców. Dużym błędem jest zrównywanie samochodów z silnikiem benzynowym i z silnikiem Diesla. W obu przypadkach spełnianie określonych norm np. Euro 4 i czy Euro 5 oznacza zupełnie inną skalę emisji zanieczyszczeń. Oznacza to, że gdyby dziś ustanowiono strefę czystego transportu w Poznaniu, to na jej ulice nie mógłby wjechać pojazd benzynowy wyprodukowane w 2004 r., za to emitujący wielokrotnie więcej pyłów czy tlenków azotu pojazd z silnikiem Diesla wyprodukowany w 2010 r. wjeżdżałby bez problemu. Lista wyjątków oraz zasad, określających, kto może wjechać do strefy bez spełniania wymogów emisyjnych, jest długa i skomplikowana. W efekcie przepisy będą niemożliwe do wyegzekwowania. Oprócz mieszkańców po strefie będą mogły poruszać się np.	zostaną określone w ustawie.

						samochody należące do mikroprzedsiębiorców i do małych przedsiębiorstw. W praktyce ten zapis wyłącza co najmniej 2 mln pojazdów w całym kraju. Dopuszczony ma być wjazd do strefy pojazdów napędzanych gazem LPG, które też dość mocno zatruwają środowisko. Z kolei możliwość wjazdu do strefy w latach 2021–2025 pojazdów spełniających normę Euro 4 określa to nic innego jak uwstecznienie działań podejmowanych w Polsce na rzecz redukcji emisji. Ok. 16 tys. samochodów osobowych z napędem elektrycznym było zarejestrowanych w Polsce na koniec 2020 r. Zatem bez precyzyjnych i jednoznacznych uregulowań prawnych nie powinno się zakładać obowiązkowego utworzenia takiej strefy i wpisywać tak restrykcyjnego obowiązku do KPO. 2. Zakłada się przymus stworzenia Stref Czystego Transportu w momencie, gdy Główny Inspektor Ochrony Środowiska stwierdzi przekroczenie dopuszczalnego poziomu średniorocznego stężenia poziomu zanieczyszczeń dwutlenkiem azotu NO2. Jeżeli tak by się stało to gmina będzie miała 12 miesięcy na stworzenie Strefy. Dzisiaj w Poznaniu nie notujemy takich przekroczeń. Mamy dwie stacje GiOŚ monitorujące poziom stężeń NO2, ich ilość zgodnie z zapowiedzią GiOŚ ma się zwiększać. Przy coraz większej liczbie emitorów liniowych i rozwoju stacji monitorowania trudno dziś stwierdzić, czy w ogóle i kiedy takie przekroczenia są możliwe. Ale zawsze takie ryzyko istnieje. 3. Kolejnym ryzykiem jest brak możliwości zorganizowania, w tak krótkim czasie strefy ze względów: formalno – organizacyjnych, poniesienia koniecznych nakładów finansowych - dzisiaj nie sprecyzowanych, zorganizowanie przestrzeni, zapewnienia miejsc parkingowych dla samochodów nie spełniających norm emisyjnych, właściwego zorganizowania ruchu pojazdów w mieście, zorganizowania i wyposażenia właściwych służb w instrumenty egzekucyjne, etc	
694.	Miasto Poznań (Urząd Miasta Poznania)	woj. wielkopolskie	Komponent E	197-222	Brak dofinansowania transportu szynowego na terenie miast (modernizacja tras tramwajowych, budowa nowych tras tramwajowych, zakup taboru tramwajowego)	Dofinansowanie przeznaczone zostało na zakup autobusów elektrycznych, wodorowych lub gazowych. Zupełnie niezrozumiałe jest pominięcie w	**Uwaga uwzględniona.** Tabor szynowy (tramwaje) został dopisany do Komponentu E. Wsparcie

						dofinansowaniu transportu tramwajowego i metra, które w dużych miastach odgrywają ogromną rolę jako kręgosłup sieci transportu zbiorowego, zapewniając szybkość i sprawność przewozu dużej, często większej niż w przypadku sieci autobusowej, liczby pasażerów. Tabor tramwajowy, przy poprawnej eksploatacji, uważany jest za bardziej trwały od taboru autobusowego, jest też bardziej efektywny pod względem energetycznym. Sieci transportu szynowego w miastach pełnią także rolę miastotwórczą, co oznacza, że wokół nich dogęszczana jest zabudowa mieszkaniowa, dzięki czemu poprawia się nie tylko efektywność transportu zbiorowego, ale także jego atrakcyjność, co w rezultacie prowadzi do ograniczenia ruchu samochodowego oraz mniejszego globalnego zużycia energii. W połączeniu z masowością przewozów w dużych miastach, budowa i modernizacja sieci tramwajowych oraz metra, może przynieść największe pozytywne efekty środowiskowe – większe niż w przypadku inwestycji w transport kolejowy i autobusy zeroemisyjne. Transport tramwajowy, podobnie jak autobusy elektryczne, trolejbusy i transport kolejowy, z pewnością można zaliczyć do transportu zeroemisyjnego.	będzie możliwe z części pożyczkowej.
695.	Miasto Poznań (Urząd Miasta Poznania)	woj. wielkopolskie	Komponent E	197-222	Przedstawiony w punkcie E2.1.2. cel jakim jest odnowa pasażerskiego taboru kolejowego dotyczy, według ZTM, przede wszystkim odnowy taboru PKP Intercity. W Planie powinien być wskazany parytet podziału środków na tabor kolejowy, uwzględniający sprawiedliwy podział pomiędzy przewoźników międzywojewódzkich i wojewódzkich – np. w oparciu o liczbę przewiezionych pasażerów.	Podane w punkcie E2.1.2. Koszty/koszt jednostkowy/sposób szacowania to: 398 mln euro. Według danych podanych w punkcie E2.1. - na podstawie dotychczasowych inwestycji taborowych realizowanych przez PKP Intercity S.A. zakłada się koszt: 115 mln zł za jeden skład PUSH-PULL (intensywność pomocy w ramach KPO zostanie w tym przypadku ustalona stosownie do alokacji). W opracowaniu brakuje jasnych kryteriów podziału środków przeznaczonych na dofinansowanie taboru kolejowego, stąd istnieje zagrożenie, że dla taboru kolejowego na potrzeby przewozów organizowanych przez samorządy wojewódzkie nie wystarczy środków finansowych. Integracja kolei z komunikacją miejską odgrywa ogromną rolę w zmniejszeniu negatywnego oddziaływania transportu na środowisko, a wymiana taboru oraz zwiększanie floty pojazdów kolejowych	**Uwaga uwzględniona** W KPO znalazły się czytelne zapisy o możliwości zakupu taboru pasażerskiego dla przewozów regionalnych, wraz z przypisaniem określonej kwoty. Wsparcie zakupu taboru będzie możliwe zarówno z części dotacyjnej, jak i pożyczkowej. Całkowita kwota na zakup taboru została zwiększona czterokrotnie.

						dla przewozów aglomeracyjnych i regionalnych w istotny sposób wpływa na atrakcyjność całego systemu transportu zbiorowego w aglomeracjach miejskich, charakteryzującego się największymi potokami pasażerskimi na całej sieci kolejowej.	
696.	Miasto Poznań (Urząd Miasta Poznania)	woj. wielkopolskie	Komponent E	212	korekty wymagają zapisy "Charakterystyki"	„Przewidywane przedsięwzięcia obejmują punktowe działania inwestycyjne poprawiające bezpieczeństwo ruchu drogowego takie jak: przebudowa skrzyżowań, przejazdów drogowo-kolejowych, dobudowa lewoskrętów, budowa rond, chodników, ścieżek rowerowych, zatok autobusowych, kładek, doświetlanie przejść dla pieszych czy montaż znaków aktywnych” na : „Przewidywane przedsięwzięcia obejmują punktowe działania inwestycyjne poprawiające bezpieczeństwo ruchu drogowego takie jak: przebudowa skrzyżowań, budowa i przebudowa jako bezkolizyjnych przejazdów drogowo-kolejowych, dobudowa lewoskrętów, budowa: rond, chodników, dróg rowerowych, kładek, doświetlanie przejść dla pieszych czy montaż znaków aktywnych”	**Uwaga nieuwzględniona** Zapisy nie wymagają korekty.
697.	Miasto Poznań (Urząd Miasta Poznania)	woj. wielkopolskie	Komponent E	197-222	Przedstawiony w punkcie E2.2.1. cel jakim jest m.in. zwiększenie poziomu bezpieczeństwa ruchu, sądząc po beneficjentach (GDDKiA, ITD) oraz wymienionych przewidywanych działań inwestycyjnych, dotyczy jedynie dróg krajowych i autostrad. W Planie wśród podmiotów odpowiedzialnych za wdrożenie powinni być uwzględnieni także zarządcy dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych, a także krajowych na terenie miast na prawach powiatu.	Dofinansowanie nie przewiduje działań związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego, w szczególności jego najmniej chronionych uczestników, na drogach krajowych na terenie miast na prawach powiatu, wojewódzkich, powiatowych i gminnych, pomimo, że przytaczane dane o liczbie zabitych na przejściach dla pieszych obejmują nie tylko drogi krajowe, ale także te o niższych kategoriach. Wskazanie instytucji rządowych (centralnych) jako jedynych uczestników wdrażania, wyklucza z inwestycji nie tylko zarządców dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych, ale także miasta na prawach powiatu, na terenie których GDDKiA nie zarządza drogami krajowymi, co jest założeniem całkowicie niezrozumiałym i niesprawiedliwym.	**Uwaga nieuwzględniona.** Budowa obwodnic będzie dotyczyć dróg krajowych, zarządzanych przez Generalną Dyrekcję Dróg i Autostrad. Wybór konkretnych lokalizacji będzie dokonywany przez Ministerstwo Infrastruktury po szczegółowej analizie potrzeb związanych z bezpieczeństwem. Budowa dróg co do zasady nie jest kwalifikowalna w KPO, ze względu na brak spełnienia zasady niewyrządzania znacznej szkody środowisku. Wyjątkiem są cele bezpieczeństwa na drogach krajowych, gdzie natężenie ruchu uzasadnia realizację takiego celu.
698.	Miasto Poznań (Urząd Miasta	woj. wielkopolskie	Komponent E	197-222	Pomimo, że cel inwestycji został wskazany w sposób ogólny, to z charakterystyki i podmiotów wdrażających i	Dofinansowanie nie przewiduje żądnych działań związanych z cyfryzacją i	**Uwaga nieuwzględniona.** Tego rodzaju infrastruktura

	Poznania)				uczestniczących we wdrażaniu jasno wynika, że beneficjentami będą wyłącznie instytucje rządowe (centralne). W Planie powinny zostać uwzględnione działania polegające na wdrażaniu i rozwoju systemów ITS w miastach, systemów dynamicznej informacji pasażerskiej w komunikacji miejskiej i autobusowym transporcie regionalnym, wdrażanie i rozwój systemów zarządzania transportem w obszarach aglomeracyjnych, narzędzi wspomagających i ułatwiających integrację różnych środków transportu.	unowocześnianiem systemów transportowych oraz wdrażaniem nowoczesnych systemów zarządzania systemami transportowymi, które mogłyby być realizowane przez samorządy. Wskazywane inwestycję dotyczą jedynie GDDKiA oraz PKP S.A. i PKP PLK S.A.	będzie mogła być współfinansowana także w ramach polityki spójności i realizowana przez inne instytucje.
699.	Miasto Poznań (Urząd Miasta Poznania)	woj. wielkopolskie	Komponent E	197-222	W dokumencie pn. „Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności" w zakresie publicznego transportu zbiorowego zabrakło informacji o niwelowaniu skutków pandemii w zakresie miejskiego transportu publicznego tj. informacji o pomocy finansowej dla jednostek samorządowych w związku ze spadkiem wpływów z usług miejskich tj. wpływów ze sprzedaży biletów komunikacji miejskiej.	Niższe wpływy z biletów w znaczący sposób obniżają możliwości inwestycyjne miast w sieci transportu zbiorowego, a także prowadzą w wielu przypadkach do ograniczeń w ofercie przewozowej, przez co trudniejsze będzie przekonanie kierowców do powrotu do komunikacji miejskiej. Można mieć wrażenie, że dokument w zakresie transportu zakłada finansowanie w głównej mierze programów rządowych, ogłoszonych i rozpoczętych przed wybuchem pandemii COVID-19, jak m.in. elektryfikacja floty autobusowej wynikająca z wymogów ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych, budowę obwodnic na sieci dróg krajowych, budowę nowych linii kolejowych do Centralnego Portu Komunikacyjnego. Programy te nie mają bezpośredniego związku z odbudową i tworzeniem odporności społeczno-gospodarczej Polski po kryzysie wywołanym pandemią COVID-19. Wobec jasnej deklaracji w zakresie „Zielonego wymiaru komponentu" i wpływu na transformację ekologiczną prowadzącą do „wzrostu wykorzystania transportu przyjaznego dla środowiska", całkowicie niezrozumiałe jest pominięcie rozwoju sieci tramwajowych i metra, a także systemów ITS w miastach. W ten sposób z dofinansowania wyeliminowane zostały przedsięwzięcia mogące w najbardziej istotny sposób przyczynić się do osiągnięcia celów w zakresie ochrony środowiska i redukcji globalnego zużycia energii, ponieważ dotyczą największej grupy mieszkańców kraju, poruszających się regularnie na zwartych i najbardziej zurbanizowanych obszarach Polski.	**Wyjaśnienie** KPO związany jest przede wszystkim z realizacją reform i towarzyszącym im inwestycji. Kwestie spadku przychodów i rekompensat nie są bezpośrednio powiazane z celami KPO.
700.	Urząd Miejski w Gdańsku	woj. pomorskie	Komponent E	201	Dodanie inwestycji w ramach celu szczegółowego E1. Zwiększenie udziału zeroemisyjnego transportu oraz	W kontekście wyzwań, jakie przyniosła pandemia COVID-19 niezbędny jest rozwój	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa

					przeciwdziałanie i zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko dotyczącej infrastruktury rowerowej (zwiększenie udziału roweru w podróżach, poprawa integracji roweru z innymi środkami transportu) - E1.1.1.3	niskoemisyjnego, ale także bezpiecznego z punktu widzenia zachowania dystansu społecznego środka transportu, jakim jest rower. Rower stanowi jedyny środek transportu, który jednocześnie umożliwia zachowanie dystansu społecznego i nie powoduje 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.	może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
701.	Miasto Poznań (Urząd Miasta Poznania)	woj. wielkopolskie	Komponent E	197-222	Poszerzenie zakresu inwestycyjnego także o tabor tramwajowy.	1. Od co najmniej kilkunastu lat można zauważyć tendencje do przywracania linii tramwajowych w miastach – zarówno polskich, jak i europejskich. Władze miejskie zrozumiały bowiem, że likwidacja komunikacji szynowej, nierzadko zastąpiona rozbudową układu drogowego, to ślepy zaułek, prowadzący wyłącznie do większego ruchu kołowego, zatłoczenia i emisji zanieczyszczeń. Systemy tramwajowe są z powodzeniem przywracane w centrach miast, nierzadko wracając do swoich historycznych układów, a co więcej – kursując w tzw. „zielonych strefach", w pełni mogą zastąpić ruch kołowy. 2. Komunikacja tramwajowa jest efektywniejsza od autobusowej, zarówno pod względem przepustowości (pojemność taboru), jak i punktualności (co szczególnie widać w przypadku funkcjonowania tzw. wydzielonych torowisk). To ma także wpływ na kwestie ekonomiczne – do przewiezienia tej samej liczby pasażerów potrzeba mniej motorniczych niż kierowców. Coraz powszechniejsze wdrażanie w miastach tzw. inteligentnych systemów transportowych powiększa tę przewagę, ponieważ w przypadku tramwaju udzielenie mu priorytetu np. na skrzyżowaniu ma wymiar faktyczny (reszta uczestników ruchu ustępuje pierwszeństwa) i natychmiastowy. Autobus natomiast, poruszając się w korku, taki priorytet może uzyskać dopiero po zbliżeniu się do skrzyżowania. 3. W większości miast, gdzie funkcjonują systemy autobusowe i tramwajowe, układ transportu zbiorowego opiera się na schemacie, gdzie większy ciężar obsługi strumieni pasażerskich spoczywa na tramwajach, a autobusy pełnią rolę	**Uwaga uwzględniona.** Tabor szynowy (tramwaje) został dopisany do Komponentu E. Wsparcie będzie możliwe z części pożyczkowej.

						uzupełniającą i dowozową do punktów i węzłów przesiadkowych. Najlepszym przykładem jest tzw. Poznański Szybki Tramwaj, kiedy to po jego uruchomieniu w 1997 roku, całkowicie przemodelowano schemat kursowania linii autobusowych i finalnie osiągnięto cel nadrzędny, czyli jak najmniejsze dublowanie się tras tramwajowych i autobusowych. 4. Zawężenie zakresu możliwego dofinansowania wyłącznie do taboru autobusowego, może doprowadzić do pewnego paradoksu: poszczególne miasta nie będą uczestniczyć w podziale środków ponieważ już realizują programy wymiany taboru, bądź są w trakcie finalizowania konkursów o dofinansowanie (co ma miejsce w przypadku Poznania). Co więcej, w skrajnym przypadku może dojść do nieracjonalnego wydatkowania środków, kiedy to sprawny, młody tabor będzie wymieniany tylko dlatego, iż na rynku będzie dostępne atrakcyjne dofinansowanie z KPO.	
702.	Miasto Poznań (Urząd Miasta Poznania)	woj. wielkopolskie	Komponent E	226	Wskazuje się, że w celu monitorowania realizacji zawartych w KPO reform i projektów inwestycyjnych powołany zostanie Komitet Monitorujący realizację reform i inwestycji KPO (KM KPO). Komitet powołany będzie przez Instytucję Koordynującą, składać się będzie z przedstawicieli: Instytucji Koordynującej, Instytucji odpowiadających za reformy, Instytucji Wspierających, Ministerstwa Finansów, Ministerstwa koordynującego RRF. Wskazuje się, że w celu monitorowania realizacji zawartych w KPO reform i projektów inwestycyjnych powołany zostanie Komitet Monitorujący realizację reform i inwestycji KPO (KM KPO). Komitet powołany będzie przez Instytucję Koordynującą, składać się będzie z przedstawicieli: Instytucji Koordynującej, Instytucji odpowiadających za reformy, Instytucji Wspierających, Ministerstwa Finansów, Ministerstwa koordynującego RRF.	Na wzór Komitetu Monitorującego POPC w skład KM KPO powinni wchodzić przedstawiciele JST lub organizacji zrzeszających JST.	**Uwaga uwzględniona** Skład KM został odpowiednio zmodyfikowany
703.	Urząd Miejski w Gdańsku	woj. pomorskie	Komponent E	199	Niekonsekwencja zapisów w Komponencie E, zawężająco potraktowano publiczny transport pasażerski w odniesieniu do określonych głównych Wyzwań (tylko w odniesieniu do taboru autobusowego, pominięto np. tramwaje, trolejbusy). W głównych Wyzwaniach KPO (str. 199) jest: "Nie można również zapomnieć o wpływie tego sektora na wielkość emisji zanieczyszczeń, a nie tylko gazów cieplarnianych. Podkreślić należy, że sektor transportu drogowego stanowi drugie, zaraz po sektorze bytowo-komunalnym, źródło emisji zanieczyszczeń do	Zapisy w dokumencie powinny być spójne i zapewniać osiągnięcie określonego celu szczegółowego, jakim jest Zwiększenie udziału zeroemisyjnego transportu oraz przeciwdziałanie i zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko. Dążenie do zwiększenia udziału zrównoważonych form mobilności, zmniejszenie presji na środowisko nie może być ograniczone tylko do wymiany	**Uwaga uwzględniona.** Tabor szynowy (tramwaje) został dopisany do Komponentu E. Wsparcie będzie możliwe z części pożyczkowej.

					powietrza. Dotyczy to przede wszystkim dużych skupisk ludności, tj. aglomeracji i dużych miast....Problemem jest z jednej strony zbyt mało wykorzystywany publiczny transport zbiorowy...Dodatkowo wzrost udziału transportu zbiorowego w przewozach pozwoli na poprawę efektywności energetycznej i ograniczenie wpływu transportu na środowisko z uwagi na wielkość emisji zanieczyszczeń powietrza spowodowaną niskim udziałem pojazdów transportu zbiorowego zasilanych paliwami alternatywnymi, w tym pojazdów elektrycznych. W pkt. 3. Opis Reform i Inwestycji (tabela str. 201) Cel E1.1.2. został określony jako: Zwiększenie liczby oraz udziału taboru autobusowego zasilanego paliwami alternatywnymi, a w Wyzwaniach str. 205 dokumentu – „Istotnym wyzwaniem…jest….wymiana przez jednostki samorządu terytorialnego autobusów zasilanych silnikami diesla na nowoczesne autobusy zero- i nisko- emisyjne”.	autobusów.	
704.	Urząd Miejski w Gdańsku	woj. pomorskie	Komponent E	205	Jest zapis: „ Infrastruktura ładowania będzie tworzona wzdłuż dróg sieci TEN-T”. Rozbudowa infrastruktury ładowania (elektrycznej i wodorowej) powstałej nie tylko dla transportu publicznego została ograniczona lokalizacyjnie. Propozycja: usunięcie zapisu.”.	Zapis w KPO zawężający lokalizację stacji ładowania paliwami alternatywnymi w kontekście reformy: wzrost wykorzystania transportu przyjaznego dla środowiska wydaje się bezzasadny.	**Wyjaśnienie** Dofinansowanie stacji ładowania powiązane będzie z zakupem zeroemisyjnych autobusów.
705.	Urząd Miejski w Gdańsku	woj. pomorskie	Komponent E	205/206	Jest zapis: "Działaniem komplementarnym, zapewniającym ciągłość i dynamikę procesów inwestycyjnych będzie utworzenie sieci magazynów konserwatorskich (6 magazynów) do celów przechowywania, zabezpieczenia i dokumentowania zasobów archeologicznych" oraz zapis: "średni koszt wytworzenia składnicy - 1,68 mln euro". Propozycja: usunięcie zapisu i przesunięcie środków na inne inwestycje, np. w zakresie niskoemisyjnego transportu zbiorowego. Działanie nie będzie miało wpływu na zwiększenie bezpieczeństwa transportu.	Według danych GUS zabytki archeologiczne są najliczniejszą kategorią zabytków i stanowią ponad 20% wszystkich krajowych zbiorów muzealnych. Kwestię magazynowania ruchomych zabytków archeologicznych reguluje Ustawa o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami. Zabytki archeologiczne stanowią własność Skarbu Państwa. Logicznym wydaje się, że magazyny do przechowywania ruchomych zabytków archeologicznych powinny być finansowane centralne (Minister Kultury i Dziedzictwa Narodowego). Instytucjami przygotowanymi do przechowywania zabytków archeologicznych są muzea. Na terenie kraju docelowo należałoby zorganizować kilkanaście centralnych magazynów archeologicznych, optymalnie jeden w każdym województwie. Magazyny archeologiczne są potrzebne, jednakże ich powstanie nie powinno być dotowane w ramach Komponentu E.	
706.	Urząd Miejski w Gdańsku	woj. pomorskie	Komponent E	197	Nadrzędnym celem jest wsparcie ochrony środowiska naturalnego poprzez zwiększenie udziału zeroemisyjnego transportu oraz przeciwdziałanie i zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko.	Gdański Ogród Zoologiczny prowadzi własny, wewnętrzny transport niezbędny do obsługi zwierząt i administrowania terenem. Wskazany i planowany jest wzrost wykorzystania transportu ekologicznego, przyjaznego dla środowiska. Docelowo	**Uwaga ogólna**

						planowane jest zastąpienie 100 proc. pojazdów spalinowych, wydajnymi pojazdami zeroemisyjnymi.	
707.	Gmina Siechnice	woj. dolnośląskie	Komponent E	206	W ramach zadania E1.1.2. „Zeroemisyjny transport zbiorowy" proponuje się uzupełnienie katalogu planowanych do realizacji inwestycji o zadania związane z budową oraz rozbudową i modernizacją multimodalnych centrów przesiadkowych.	Budowa multimodalnych centrów przesiadkowych zlokalizowanych w węzłowych punktach skupiających transport publiczny - szynowy (ze szczególnym uwzględnieniem kolei), autobusowy oraz prywatny - samochodowy, rowerowy da możliwość integracji różnych systemów transportowych z naciskiem na promocję i rozwój transportu publicznego, ograniczającego prywatny ruch samochodowy.	**Uwaga nieuwzględniona.** Tego rodzaju infrastruktura będzie mogła być współfinansowana w ramach polityki spójności
708.	Urząd Miasta Gorzowa Wielkopolskiego	woj. lubuskie	Komponent E	197-221	Należy umożliwić wsparcie rozwoju miejskiego transportu szynowego.	Projekt KPO zakłada przeznaczenie całe wsparcia, dotyczącego niskoemisyjnej mobilności miejskiej na zakup taboru autobusowego, znacznie mniej efektywnego niż transport szynowy. Spowoduje to również trudności w osiągnięciu celów wyznaczonych przez UE.	**Uwaga uwzględniona.** Tabor szynowy (tramwaje) został dopisany do Komponentu E. Wsparcie będzie możliwe z części pożyczkowej.
709.	Urząd Miasta Gorzowa Wielkopolskiego	woj. lubuskie	Komponent E	197-221	Należy umożliwić realizację inwestycji dotyczących budowy zintegrowanej sieci dróg rowerowych o charakterze turystycznym i rekreacyjnym.	Rower stanowi jedyny środek transportu, który jednocześnie umożliwia zachowanie dystansu społecznego i nie powoduje znacznego obciążenia środowiskowego. 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.	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
710.	Krakowski Alarm Smogowy	woj. małopolskie	Komponent E	str 198	Należy diagnozę uzupełnić na następnych stronach KPO o zarys rozwiązań, które mają na celu realizację wyzwań. Porządane jest wskazanie dokumentów analitycznych i dokumentów strategicznych mających być podstawą do ich realizacji.	dotyczy: „Horyzontalne wyzwania stojące przed sektorem transportu pozostają niezmienne: zapewnienie dostępności transportowej, utworzenie spójnego systemu transportowego opartego na sieci infrastruktury transportowej, charakteryzującej się wysoką jakością i dostępnością dla użytkowników, dążenie do zwiększenia udziału zrównoważonych form mobilności, zmniejszenie presji transportu na środowisko i klimat oraz poprawa bezpieczeństwa." Treść KPO nie odpowiada na postawione tu wyzwania.	**Wyjaśnienie** W dokumencie wskazano w jaki sposób będą realizowane wyzwania.

711.	Krakowski Alarm Smogowy	woj. małopolskie	Komponent E	str. 198	Należy wskazać o jakie działania lokalne i punktowe chodzi.	Dotyczy: „Powyższy kierunek działań musi być uzupełniany dodatkowymi zadaniami lokalnymi i punktowymi, powalającymi na osiągnięcie efektu sieciowego realizowanych działań.”	**Wyjaśnienie** Trudno wskazać jednoznacznie o jakie konkretnie zadania chodzi. Zalezy to od poszczególnych przypadków.
712.	Krakowski Alarm Smogowy	woj. małopolskie	Komponent E	str 200	Konieczna jest zapowiedź budowy programów pomocowych dla przedsiębiorców, którzy wykonują usługi za pomocą pojazdów, skierowanego do obszarów, na których ma obowiązywać Strefa Czystego Transportu.	Transport zbiorowy aglomeracyjny, taksówki, mała logistyka są prowadzone obecnie za pomocą mocno wiekowego sprzętu wysoko zanieczyszczającego powietrze. Jak wskazują choćby doświadczenia Krakowa i wiedza wynikająca z badan realnej emisji spalin na ulicach miasta, pojazdy te mają znaczący udział w wolumenie zanieczyszczeń - w kanionach ulicznych zbliża się on nawet do 20 proc. w przypadku NO2. Prywatni przewoźnicy są grupą chętną do współpracy i skłonną do dopasowania się do zasad SCT ale potrzebują pomocy finansowej, aby przyspieszyć dopasowanie pojazdów do jej wymogów.	**Wyjaśnienie** Działania w KPO są skierowane do określonych podmiotów.
713.	krakowski Alarm Smogowy	woj. małopolskie	Komponent E	str. 200	W opisie celu E.1 należy wskazać na czym ma polegać wzmocnienie transportu publicznego.	dotyczy: „wskazuje na potrzebę tworzenia stref niskoemisyjnych, wprowadzania zrównoważonej mobilności miejskiej iregionalnej, w oparciu o sieci transportu zeroemisyjnego, stałego wzmocnienia transportu publicznego oraz wzbogacenia floty transportowej pojazdami zero-emisyjnymi.”	**Uwaga niewuzględniona** Aktualne zapisy są wystarczające.
714.	Krakowski Alarm Smogowy	woj. małopolskie	Komponent E	str. 201	Należy wskazać jakim działaniom zostaną poddane drogi krajowe które stracą na znaczeniu w wyniku budowy obwodnic i dróg szybkiego ruchu.	Program zakładający odniesienie poziomu bezpieczeństwa ma polegać m.in na budowie obwodnic. Konieczne jest zatem przygotowanie programu, który doprowadzi do podniesienia bezpieczeństwa, w szczególności pieszych, na drogach krajowych które stracą na znaczeniu w związku z przeniesieniem głównego ruchu na nowe drogi. Należy zadbać aby przewymiarowana w takiej sytuacji infrastruktura nie doprowadziła do wzrostu prędkości przejazdu i podniesienie w efekcie liczby czy skutków wypadków drogowych. Należy to połączyć z programem rozbudowy sieci punktowych pomiarów prędkości.	**Wyjaśnienie** W ramach KPO nie przewiduje się dodatkowych działań na drogach, które przestaną być drogami tranzytowymi. Nie wpisuje się to w cele KPO.
715.	Krakowski Alarm Smogowy	woj. małopolskie	Komponent E	str. 202	Należy wskazać, jakie działania będą służyły ograniczeniu napływu pojazdów używanych do Polski, w szczególności pojazdów z silnikami Diesla nie spełniającymi wymagań normy Euro6.	Punkt E1.1 zakłada słusznie „wsparcie działań zwiększających dostępność pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi”. Aby motywatorem do wymiany pojazdów nie była wyłącznie zachęta finansowa, jako wysiłek ze strony państwa, należy doprowadzić do	**Wyjaśnienie** W tym zakresie będą podejmowane działania wynikające z pplityki w zakresie elektromobilności. KPO nie jest miejscem na całościowe

						systematycznego wyhamowywania napływu używanych pojazdów z zagranicy. Narzędziem może być rozważana od 2016 r. zmian w podatku akcyzowym - odwrócona akcyza może zniechęcać do nabywania aut starych i preferować samochody nowsze. Z punktu widzenia dbałości o jakość powietrza, konieczne jest skupienie się na pojazdach z silnikami Diesla, jako tymi które emitują najwięcej szkodliwych substancji.	opisanie wszystkich działań jakie sa przewidywane w najbliższych latach w Polsce.
716.	KRakowski Alarm Smogowy	woj. małopolskie	Komponent E	str 203	Podobnie jak na wcześniejszych stronach do zapowiedzi o wprowadzeniu obowiązkowych stref czystego transportu w miastach o liczbie mieszkańców powyżej 100 tys., powinno paść uzupełnienie wskazujące zasady pomocy przedsiębiorcom.	Transport zbiorowy aglomeracyjny, taksówki, mała logistyka są prowadzone obecnie za pomocą mocno wiekowego sprzętu wysoko zanieczyszczającego powietrze. Jak wskazują choćby doświadczenia Krakowa i wiedza wynikająca z badan realnej emisji spalin na ulicach miasta, pojazdy te mają znaczący udział w wolumenie zanieczyszczeń - w kanionach ulicznych zbliża się on nawet do 20 proc. w przypadku NO2. Prywatni przewoźnicy są grupą chętną do współpracy i skłonną do dopasowania się do zasad SCT ale potrzebują pomocy finansowej, aby przyspieszyć dopasowanie pojazdów do jej wymogów.	**Uwaga niewuzględniona** W ramach KPO przewidywane jest wsparcie dla samorządów w tym zakresie. Inni przewoźnicy będą mogli korzystać z innych instrumentów UE.
717.	Krakowski Alarm Smogowy	woj. małopolskie	Komponent E	str. 203	Należy wskazać jakich efektów dla jakości powietrza w ośrodkach miejskich spodziewamy się w perspektywie 2026 r. dzięki wprowadzeniu znowelizowanych zapisów o Strefach Czystego Transportu.	Pozwoli to zweryfikować skuteczność KPO.	**Wyjaśnienie** Zmierzenie efektów będzie możliwe dopiero po zakończeniu realizacji działan w zakresie KPO. Dodatkowo nie tylko KPO będzie miał wpływ na ten obszar. Działania w tym obszarze służą przede wszystkim promowaniu transportu publicznego.
718.	Krakowski Alarm Smogowy	woj. małopolskie	Komponent E	str. 203	W akapicie opisującym zmiany w zakresie prowadzenia transportu publicznego należy wprowadzić deklaracje dot.: - wskazanie okresów, w których mają powstać polityka transportowa, ogłoszone i rozstrzygnięte zamówienia na wykonywanie usług (w przepisach przejściowych), - określenie zasad kontroli wyłączności korzystania z obsługi połączenia publicznego (via rozporządzenie), - zapisanie minimalnych standardów obsługi transportem publicznym sołectw (liczba par połączeń, prędkość handlowa, maksymalna długość wjazdów kieszeniowych, odległość od przystanku komunikacji zbiorowej itp.), - nałożenie na powiaty obowiązku organizacji transportu w granicach powiatu (fakultatywnie na większym obszarze w oparciu o	dot: „Projekt zmiany ustawy o PTZ jest systemowym rozwiązaniem dotyczącym przewozów autobusowych w kraju. Główne obszary zmian będą związane z podmiotami zobowiązanymi do sporządzenia planu transportowego oraz terminami na jakie będą zawierane umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Projektowane przepisy przewidują również utrzymanie dotychczasowych rozwiązań w zakresie zwrotu przewoźnikom środków finansowych za stosowanie przez nich ulg ustawowych dla pasażerów w transporcie autobusowym i kolejowym. W ramach	**Uwaga nieuwzględniona** Zakres proponowanych zapisów wykracza poza obszar KPO.

					stowarzyszenie gmin lub powiatów), - gmina powinna mieć fakultatywną możliwość organizacji po uzyskaniu akceptacji władz powiatu, - samorząd wojewódzki powinien mieć obligatoryjny obowiązek stworzenia planu obsługi komunikacyjnej miast powiatowych i większych węzłów komunikacyjnych (plan byłby akceptowanych na poziomie resortu) oraz uruchomienia połączeń. - stworzenie możliwości korzystania z zespołów doradczych, które pomagałyby w naprawie lub utworzeniu sieci połączeń publicznych przez powiaty lub gminy (przy tworzeniu planu i zamówieniach) - mogą to być rozbudowane zespoły wydziałów/departamentów w urzędach marszałkowskich, które miałyby obowiązek prowadzenia takiego doradztwa lub obowiązek zamówienia taiej usługi na zewnątrz, albo może to być specjalna pula w tzw. funduszu pekaesowym, która byłaby przeznaczona jako dotacja dla organizatorów chcących skorzystać z zewnętrznej usługi w tym zakresie, uspójnienia zasad przyznawanych ulg na przejazdy transportem publicznym, - obniżenia podatku VAT na biletu komunikacji publicznej.	nowelizacji ustawy o Funduszu „Autobusowym" przewiduje się zwiększenie, na stałe, stawki dopłaty do kwoty deficytu pojedynczej linii komunikacyjnej w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej oraz stworzenie warunków umożliwiających zawieranie przez wojewodów z organizatorami długoterminowych umów o dopłatę. Dostosowanie zasad funkcjonowania Funduszu do nowelizacji ustawy o PTZ oraz wprowadzenie wieloletnich umów o dopłatę z Funduszu pozwoli na utworzenie mechanizmu stabilnego finasowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej, przyczyniając się do rozwoju tych przewozów w skali kraju. Przewozy takie, realizowane na podstawie wieloletniej umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, co zapewni pewność ich funkcjonowania, również w sytuacji kryzysowej pozwolą na utrzymanie bezpieczeństwa komunikacyjnego mieszkańców Polski." Brak skutecznego lub jakiegokolwiek transportu zbiorowego w ogromnej część Polski jest wyzwaniem, z którym nasz kraj nie radzi sobie od co najmniej dekady. Naprawa tej sytuacji jest zadaniem mającym znaczenie cywilizacyjne, poprawiające jakość życia Polaków, zwiększającym liczbę miejsc pracy, oraz - co niezmiernie istotne z punktu widzenia jakości powietrza - zmniejszającym istotnie liczbę podróży wykonywanych samochodami. Brak transportu zbiorowego będzie jedną z dwóch najpoważniejszych przeszkód w osiągnięciu celów dotyczących stanu powietrza w największych ośrodkach miejskich. Konieczne jest wskazanie w opisie reformy okresu, w jakim każde sołectwo w Polsce będzie obsłużone transportem zbiorowym, oraz wskazania standardu w jakim będzie obsługiwane, lub wskazanie terminu w jakim powstanie dokument opisujący te standardy. W opisie reformy brakuje informacji opisujących cele jakie mają zostać osiągnięte za pomocą długoterminowych planów rozwoju sieci transportowej w poszczególnych regionach kraju. Brak wskazania horyzontu czasowego i opisu	

						spodziewanego standardu obsługi sprawia, że deklaracja może zostać zrealizowana w dowolnym zakresie. Akapit z KPO, którego dotyczy ta uwaga, jest bardzo istotną deklaracją. Należy zatem zrobić wszystko, aby była ona wiarygodna, a przede wszystkim aby opisane zadania zostały zrealizowane: „Reforma zarysuje długoterminowe ramy określające kierunki i obszary rozwoju sektora transportu, które umożliwiają na ich podstawie wdrażanie długoterminowych planów rozwoju sieci transportowej w poszczególnych regionach kraju. Planowana jest nowelizacja ustawy o Publicznym Transporcie Zbiorowym oraz nowelizacja ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Reforma ma na celu zapewnienie długookresowego źródła finansowania usług transportu publicznego dla organizatorów na poziomie województw, powiatów i gmin.”	
719.	Krakowski Alarm Smogowy	woj. małopolskie	Komponent E	str. 205	Wśród inwestycyjnych działań należy uwzględnić wsparcie dla projektów dot. sieci transportu szynowego w miastach, w szczególności sieci tramwajowych.	W dużych ośrodkach miejskich opieranie się wyłącznie na transporcie autobusowym może być w wielu przypadkach nieekonomiczne. Na trasach o odpowiednio wysokich potokach pasażerskich inwestycja w sieć tramwajową może mieć wyższy stopień rentowności z punktu widzenia średnio- i długookresowej polityki finansowej. Pominięcie tego elementu sieci transportowych może doprowadzić do zapóźnień w rozwoju sieci transportowych w miastach. Jednoczesne postawienie wymogów w zakresie wymiany taboru na zeroemisyjny i pozbawienie miast wsparcia dla transportu tramwajowego może doprowadzić do znaczących opóźnień inwestycji w transport szynowy.	**Uwaga nieuwzględniona.** Tego rodzaju infrastruktura będzie mogła być współfinansowana w ramach polityki spójności
720.	Krakowski Alarm Smogowy	woj. małopolskie	Komponent E	str. 207	Należy wskazać sposoby wyrównania konkurencyjności transportu towarów kolejowego w porównaniu z transportem drogowym m.in. za pomocą opłat za korzystanie z dróg krajowych, które przeznaczone byłyby na rozwój transportu kolejowego.	Redukcja obciążeń kolejowych wynikających z opłaty za dostęp do sieci szlaków szynowych jest zbyt słabym narzędziem podnoszącym konkurencyjność transportu kolejowego. Transport drogowy towarów powinien zostać obciążony opłatami, w zależności od klasy pojazdu.	**Uwaga przyjęta do wiadomości**
721.	Krakowski Alarm Smogowy	woj. małopolskie	Komponent E	str. 208	Należy wskazać, o które „wąskie gardła” sieci kolejowej chodzi lub dokumenty na podstawie, których te miejsca zostaną wyłonione.	Dot.:” „Planowane działania obejmują modernizację istniejącej infrastruktury kolejowej, eliminację „wąskich gardeł” na sieci transportu kolejowego oraz utrzymanie i poprawę jakości (optymalizację) wykorzystania istniejącej infrastruktury	**Wyjaśnienie** Szczegółowy wybór konkretnych lokalizacji będzie zależał od przeprowadzonych analiz przez PKP PLK SA oraz decyzji Ministra

						kolejowej.”	Infrastruktury.
722.	Krakowski Alarm Smogowy	woj. małopolskie	Komponent E	str. 215	Należy wskazać, czy dojdzie do ujednolicenia i uproszczeń w systemie zniżek dla uprawnionych w transporcie publicznych. Konieczne jest również wpisanie do programu celu w postaci ogólnokrajowej platformy zawierającej rozkłady jazdy transportu publicznego i zbiorowego.	Należy uzupełnić zakres zadania obejmującego system zakupu biletów kolejowych o reformę ulg dla pasażerów transportu publicznego w kierunku ujednolicenia ich dla wszystkich rodzajów transportu publicznego. Rozwiązanie takie umożliwi skuteczne tworzenie spójnych sieci transportowych między gminnych lub subregionalnych, a także łączeniu sieci transportu autobusowego i kolejowego. Przewidziano - w ramach komponentu E - środki w wysokości 1 192 mln euro m.in. na działania związane z cyfryzacją. Wszystko w celu podniesienia komfortu podróży. Brakuje jednak deklaracji dotyczącej budowy systemu tzw. wspólnych biletów obowiązujących u różnych przewoźników. Obecnie tworzenie takie biletu jest utrudnione m.in. z powodu problemu w rozliczeniach ulg między przewoźnikami. Jednym z wyzwań dla podróżującego po Polsce transportem zbiorowym jest także brak dostępności rozkładu jazdy umożliwiającego planowanie podróży. Biorąc pod uwagę, jak uboga jest sieć transportu zbiorowego w Polsce, brak takiej wiedzy jest jedną z ważnych przyczyn obniżające atrakcyjność transportu zbiorowego.	**Uwaga nieuwzględniona** Zakres tej interwencji jest ogrniczony do przewozów kolejowych, co nie wyklucza osobnych prac w zakresie wspólnego systemu, ale poza wsaprciem z KPO.
723.	Gmina Zagórz	woj. podkarpackie	Komponent E	212-213	Wnioskujemy o rozszerzenie zakresu inwestycji E2.2.1. pn. „Bezpieczeństwo transportu” o działania inwestycje zmierzające do poprawy stanu dróg gminnych, co z jednej strony przełoży się na poprawę bezpieczeństwa, z drugiej zaś wpłynie na poprawę dostępności komunikacyjnej.	W ramach inwestycji pn. „Bezpieczeństwo transportu” przewiduje się przebudowę 250 miejsc niebezpiecznych, budowę 70 km drogowych obejść miejscowości oraz 300 zainstalowanych automatycznych urządzeń rejestrujących wykroczenia drogowe w okresie do I połowy 2026 r. Na ten cel jest planowana kwota 762 mln euro. Pozytywnie oceniamy proponowany element projektu Krajowego Planu Odbudowy tym bardziej, że możliwe jest również skorzystanie ze wsparcia w zakresie zeroemisyjnego transportu zbiorowego (inwestycja E1.1.2), bowiem gmina uczestniczy w opracowaniu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Jednak na bezpieczeństwo ruchu drogowego wpływają nie tylko obwodnice miast czy miejsca niebezpieczne. Znaczna część ruchu drogowego odbywa się również po drogach gminnych, których stan oraz parametry	**Uwaga nieuwzględniona.** Budowa obwodnic będzie dotyczyć dróg krajowych, zarządzanych przez Generalną Dyrekcję Dróg i Autostrad. Wybór konkretnych lokalizacji będzie dokonywany przez Ministerstwo Infrastruktury po szczegółowej analizie potrzeb związanych z bezpieczeństwem. Budowa dróg co do zasady nie jest kwalifikowalna w KPO, ze względu na brak spełnienia zasady niewyrządzania znacznej szkody środowisku. Wyjątkiem są cele bezpieczeństwa na drogach krajowych, gdzie natężenie ruchu uzasadnia realizację

						techniczne pozostawiają wiele do życzenia. Gmina Zagórz, podobnie jak pozostałe bieszczadzkie gminy, od lat zmaga się z ograniczoną dostępnością komunikacyjną. Problem jaki stanowią istniejące połączenia komunikacyjne jest istotny na tyle, że skutecznie marginalizuje gminę na polu gospodarczym, utrudniając jej rozwój.	takiego celu.
724.	Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego	woj. podlaskie	Komponent E	205	Należy doprecyzować zakres wsparcia w punkcie E1.1.2. Zeroemisyjny transport zbiorowy i wyraźnie wskazać czy obejmuje on zakup autobusów zero- i niskoemisyjnych dla obszarów dotychczas wykluczonych komunikacyjnie, czyli de facto tzw. przewozów regionalnych. Zapis: Realizowane będą inwestycje związane z wymianą ok. 1200 autobusów na zero- i nisko- emisyjne. Zakupione pojazdy będą realizowały zadania w zakresie zapewnienia transportu zbiorowego, również na terenach dotychczas wykluczonych komunikacyjnie.sugeruje możliwość zakupu autobusów dedykowanych dla obszarów wykluczonych komunikacyjnie. Jednocześnie w opisie celu wskazano: Przewiduje się, że w perspektywie do 2026 r. wzrośnie liczba wymienionego taboru autobusowego w miastach.	Zapisy są nieprecyzyjne.	**Wyjaśnienie** Zapisy zostały zmodyfikowane. W miastach tylko zeroemisyjne, poza miastami także niskoemisyjne.
725.	Urząd m.st. Warszawy	woj. mazowieckie	Komponent E	197-221	Wnioskuje się o uwzględnienie w działaniach planowanych do realizacji w ramach Komponentu E – Cel E1 "Zwiększenie udziału zeroemisyjnego transportu oraz przeciwdziałanie i zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko" IV etapu budowy II linii metra wraz z infrastrukturą towarzyszącą w Warszawie, zgodnie z nadrzędnym celem, któremu służyć ma KPO, czyli promowaniu spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej.	Wnioskowana inwestycja jest bezpośrednią kontynuacją trzech projektów, współfinansowanych z Funduszu Spójności w okresach programowania 2007-2013 oraz 2014-2020 i jednocześnie ostatnim etapem budowy II linii warszawskiego metra. Projekt wykazuje znaczne zaawansowanie rzeczowe (gotowość do rozpoczęcia robót budowlanych w 2021 roku, w grudniu 2020 r. złożono komplet wniosków o pozwolenie na budowę) i wysokie prawdopodobieństwo ukończenia w 2024 r. Projekt ma bardzo istotne znaczenie metropolitalne, oddziałując bezpośrednio na obsługę potoków pasażerskich z zachodniej i południowo-zachodniej części metropolii warszawskiej (wraz z dwoma zachodnimi dzielnicami Warszawy: Bemowem i Ursusem oznacza to ok. 550 tys. mieszkańców), a także obsługując centrum biurowe w dzielnicy Wola. Przedsięwzięcie to przyczynia się wprost do realizacji celów Komponentu E i odpowiada wprost na kluczowe wyzwania rozwojowe w obszarze transportu, odpowiada bezpośrednio na wyzwania zidentyfikowane w ramach Semestru europejskiego, ponieważ jako inwestycja o tak dużej skali i potencjale	**Uwaga nieuwzględniona.** Tego rodzaju infrastruktura będzie mogła być współfinansowana w ramach polityki spójności

						stanowić będzie silny bodziec pobudzający dalsze inwestycje i stymulujący rozwój gospodarczy. Przedsięwzięcie to jest także zgodne zaleceniami Rady w sprawie krajowego programu reform Polski na 2020 r. – CSR3 2020, pozwoli na kontynuację przedsięwzięcia wspieranego już w tak dużym stopniu ze środków europejskich i ostatecznie służyć będzie promowaniu zrównoważonego wzrostu gospodarczego i integracji gospodarek UE. Pozwoli ono także przeciwdziałać negatywnym skutkom trwającej pandemii COVID-19, w wyniku której wystąpiła rosnąca presja na system finansów publicznych, skutkująca znacznym ograniczeniem możliwości finansowania inwestycji publicznych.	
726.	Urząd m.st. Warszawy	woj. mazowieckie	Komponent E	197-221	Wnioskuje się o uwzględnienie wsparcia miejskiego transportu szynowego (metro, tramwaje, kolej miejska) w ramach środków na zeroemisyjny transport publiczny i/lub środków na zwiększenie konkurencyjności sektora kolejowego.	W chwili obecnej wsparcie w ramach KPO przewidziano jedynie na tabor autobusowy (elektryczny lub wodorowy) wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Nie przewidziano żadnego wsparcia dla miejskiego transportu szynowego, który jest kluczowy dla największych miast i ich obszarów funkcjonalnych/metropolitalnych. Trzeba brać pod uwagę, że transport szynowy w miejskich obszarach funkcjonalnych/metropolitalnych jest znacząco bardziej efektywny (zarówno jeśli chodzi o liczbę przewożonych pasażerów, jak i prędkość przejazdu) niż transport autobusowy. Udział metropolii warszawskiej (Kolei Mazowieckich, Szybkiej Kolei Miejskiej i Warszawskiej Kolei Dojazdowej) w liczbie pasażerów kolei w Polsce stanowi ok. 25-30%. Transport szynowy ma znacznie większe możliwości być realną konkurencją dla indywidualnego transportu samochodowego niż transport autobusowy. Miasta, w wyniku braku możliwości sfinansowania rozwoju sieci tramwajowej, metra, kolei miejskich, będą zmuszone do systematycznego ograniczania wydatków na usługi przewozowe. Zmniejszona oferta przewozowa, przy jednoczesnym oczekiwaniu przez społeczeństwo zapewnienia bardziej komfortowych warunków podróżowania (m.in. zwiększony dystans społeczny), spowodują zamiast spadku wzrost udziału transportu indywidualnego. Jedynie	**Uwaga uwzględniona.** Tabor szynowy (tramwaje) został dopisany do Komponentu E. Wsparcie będzie możliwe z części pożyczkowej.

						zwiększenie oferty oraz jakości przewozów pasażerskich w podróżach lokalnych może być alternatywą dla transportu indywidualnego. Jednocześnie w KPO jednym z głównych problemów wskazano zanieczyszczenie powietrza w wyniku dużej emisji liniowej, która występuje głównie w dużych aglomeracjach. Nie można poważnie mówić o ograniczaniu emisyjności w sektorze transportu bez wsparcia rozwoju sieci tramwajowych, metra i kolei w największych polskich miastach i ich obszarach metropolitalnych.	
727.	Urząd m.st. Warszawy	woj. mazowieckie	Komponent E	197-221	Wnioskuje się o dodanie zapisów dot. wdrożenia ogólnokrajowej karty transportu zbiorowego (na wzór Rejsekort w Danii oraz OV w Holandii), inicjację integracji rozkładowej, biletowej i taryfowej (intermodalność) - jak w Związkach Komunikacyjnych w Niemczech, z wykorzystaniem dobrych praktyk polskich, jak ŚKUP w GOP i PEKA w Poznaniu (inteligentna Postulowane zapisy mają na celu ułatwienie korzystania z transportu zbiorowego i poprawę jego dostępności (intermodalność i inteligentna mobilność) oraz poprawę jakości powietrza i redukcję transportu indywidualnego w centrach miast.mobilność)	priorytetyzacji prawnej transportu zbiorowego w centrach miast, umocowanie prawne stref czystego transportu oraz wspieranie finansowe i prawne rozwoju systemu obwodnic, sieci transportu szynowego i wymiany taboru.	**Wyjaśnienie** Zakres propozycji wykracza poza KPO.
728.	Urząd m.st. Warszawy	woj. mazowieckie	Komponent E	197-221	Komponent E skupia się na promocji zeroemisyjnego transportu zbiorowego (ale rozumianego wyłącznie jako autobusy elektryczne, czyli z pominięciem ruchu pieszych, rowerów czy tramwajów), poprawie dostępności transportowej (rozumianej wyłącznie jako modernizacja kolei, czyli z pominięciem inwestycji w transport w miastach) i bezpieczeństwa na drogach (rozumianego głównie jako budowa obwodnic i inne interwencje na drogach zamiejskich). W ramach opisanych powyżej priorytetów należy położyć większy nacisk na infrastrukturę dla pieszych i rowerów oraz poprawę bezpieczeństwa drogowego w miastach.	Możliwość skorzystania ze środków z KPO z pewnością przyczyniłaby się do przyspieszenia realizacji wnioskowanych działań w miastach, które dysponują szeregiem projektów, które są gotowe do realizacji w przypadku zapewnienia dodatkowych środków (np. z KPO).	**Wyjaśnienie** W ramach komponentu B przewidywane sa kompleksowe projekty dla miast, gdzie tego typu inwestycje mogą być częścią większych realizacji.
729.	Urząd m.st. Warszawy	woj. mazowieckie	Komponent E	197-221	Wnosi się o dokonanie stosownych zmian w opisie Komponentu E „Zielona, inteligentna mobilność" w celu umożliwienia miastom posiadającym sieci tramwajowe ubiegania się o wsparcie zakupu taboru tramwajowego oraz o dofinansowanie inwestycji w zakresie rozbudowy i modernizacji infrastruktury torowo-sieciowej i przystankowej. linie autobusowe spełniają natomiast rolę uzupełniającą i dowozową. W tym układzie istotne znaczenie ma także budowanie węzłów przesiadkowych, w których można dokonać zmiany środka transportu podczas wykonywanej podróży. Tym samym zawężenie zakresu możliwego	Zarówno w polskich, jak i europejskich miastach obserwowana jest tendencja do przywracania i rozbudowywania systemów komunikacji tramwajowej. W wielu miejscach zauważono, że likwidacja komunikacji szynowej z jednoczesną rozbudową układów drogowych prowadzi jedynie do zwiększenia natężenia ruchu drogowego, powodując tym samym wzrost kongestii oraz skutkując wyższą emisją zanieczyszczeń. Warto także zauważyć, że komunikacja tramwajowa jest zdecydowanie efektywniejsza od komunikacji autobusowej (wyższa przepustowość, lepsza	**Uwaga uwzględniona.** Tabor szynowy (tramwaje) został dopisany do Komponentu E. Wsparcie będzie możliwe z części pożyczkowej.

					dofinansowania wyłącznie do zakupu taboru autobusowego, z pominięciem wsparcia dla taboru tramwajowego oraz dla inwestycji poprawiających jakość transportu publicznego, szczególnie szynowego, wydaje się być nieuzasadnione. bowiem mieszkańcy mniejszych miast i miejscowości często pracują w większych miastach i przyjeżdżając do nich codziennie, tam spędzają prawie cały dzień, tak więc rozbudowa szynowych środków transportu służy nie tylko mieszkańcom dużych miast.	punktualność, większa prędkość komunikacyjna, mniejsze jednostkowe zużycie energii), dzięki czemu mocniej oddziałuje na kształtowanie się właściwych postaw komunikacyjnych, wpisujących się w założenia zrównoważonego rozwoju. Linie tramwajowe są traktowane przez mieszkańców miast jako coś stałego, w przeciwieństwie do linii autobusowych, które mogą pojawiać się i znikać. Z tego względu wzdłuż tras tramwajowych deweloperzy chętnie budują osiedla mieszkaniowe oraz punkty usługowe, a firmy lokalizują swoje zakłady produkcyjne. Bliskość przystanków tramwajowych oraz szybkość przejazdu tego środka transportu sprawiają, że mieszkańcy tych osiedli oraz pracownicy dojeżdżający do stref usługowych i przemysłowych, częściej wybierają transport publiczny niż w przypadku, gdy obszary te zlokalizowane są z dala od sprawnego systemu transportowego. A to ma niebagatelny wpływ na redukcję zanieczyszczeń powietrza, zatłoczenia komunikacyjnego, liczby wypadków – czyli tzw. kosztów zewnętrznych transportu i na środowisko. Nie bez znaczenia jest również fakt, że w większości miast posiadających sieci tramwajowe układ połączeń transportu zbiorowego oparty jest na schemacie zakładającym przewozy głównych potoków pasażerskich liniami tramwajowymi	
730.	Zarząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego / Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego	woj. kujawsko-pomorskie	Komponent E	200	Jest: „Realizacja celu będzie odbywać się poprzez poprawę stanu infrastruktury liniowej i punktowej. W wyniku realizacji tego celu zostaną zmodernizowane kolejowe ciągi komunikacyjne oraz realizowane będą zadania punktowe poprawiające niezawodność infrastruktury.” Powinno dołączyć się również modernizację „drogowych ciągów komunikacyjnych”. Realizacja dróg związana jest tylko z bezpieczeństwem – budowa obwodnic wyprowadzających ruch na zewnątrz miast W ramach działań związanych z poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego zakłada się budowę nowych obwodnic pozwalających na wyprowadzenie ruchu z obszarów zurbanizowanych. A problem złego stanu dróg wciąż istnieje i należy rozszerzyć ten zakres o działania drogowe.	Stan dróg wciąż jest niezadawalający, a są one często gwarantem powodzenia realizacji innych przedsięwzięć. Realizacja dróg winna mieć również wymiar gospodarczy – budowa dróg, w tym mostów, czy modernizacja dróg ze względu na realne szanse poprawy sytuacji gospodarczej czy społecznej obszarów o niższym poziomie rozwoju położonych w ich zasięgu.	**Wyjaśnienie** Budowa dróg co do zasady nie jest kwalifikowalna w KPO, ze względu na brak spełnienia zasady niewyrządzania znacznej szkody środowisku. Wyjątkiem są cele bezpieczeństwa na drogach krajowych, gdzie natężenie ruchu uzasadnia realizację takiego celu.
731.	Zarząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego /	woj. kujawsko-pomorskie	Komponent E	201	Ograniczony zasięg wsparcia dot. ITS tylko na drogach krajowych.	Rozszerzenie wsparcia na drogi wojewódzkie i powiatowe.	**Wyjaśnienie** Działa w zakresie ITS zostały znacznie ograniczone. Tego rodzaju infrastruktura będzie

	Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego						mogła być współfinansowana w ramach polityki spójności
732.	Urząd m.st. Warszawy	woj. mazowieckie	Komponent E	197-221	Wskazane byłoby uwzględnienie w KPO możliwości dofinansowania działań inwestycyjnych związanych z urządzeniami i obiektami wpływającymi na podniesienie stopnia wykorzystania ekologicznego publicznego transportu zbiorowego, takich jak parkingi P+R oraz intermodalne węzły przesiadkowe.	Bez zapewnienia mieszkańcom okolicznych gmin, zlokalizowanym wokół większych miast wygodnych węzłów przesiadkowych, nie zachęci ich do zamiany starych samochodów (diesli) na nowoczesną komunikację zbiorową. Wszystkie działania ukierunkowane na ekologię muszą uwzględniać aspekt wygodnej przesiadki dla mieszkańców dojeżdżających do większych miast.	**Uwaga nieuwzględniona.** Tego rodzaju infrastruktura będzie mogła być współfinansowana w ramach polityki spójności
733.	Zarząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego / Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego	woj. kujawsko-pomorskie	Komponent E	205	Wsparcie dotyczy wyłącznie zakupu autobusów.	Rozszerzenie wsparcia na tramwaje. W poprzednich perspektywach finansowanych duża część wsparcia została przeznaczona na modernizację i budowę linii tramwajowych. Zakup nowego taboru podniosłaby atrakcyjność tego typu transportu zbiorowego, który jest szybszy i bardziej efektywny niż autobusowy.	**Uwaga uwzględniona.** Tabor szynowy (tramwaje) został dopisany do Komponentu E. Wsparcie będzie możliwe z części pożyczkowej.
734.	Urząd m.st. Warszawy	woj. mazowieckie	Komponent E	203	W Opisie reformy, w akapicie dotyczącym obowiązku wprowadzenia strefy czystego transportu dodać "spełniające normę EURO 6" oraz dodać kolejny akapit: "Rada gminy, w uchwale ustanawiającej strefę czystego transportu, może ustanowić ograniczenie wjazdu do strefy pojazdów innych niż pojazdy, których katalog zostanie określony w ustawie".	Dopuszczenie do poruszania się po strefie czystego transportu pojazdów zasilanych gazem ziemnym może spowodować, że do takiej strefy będą mogły wjeżdżać pojazdy nie spełniające żadnej normy emisji, a wyposażone w dodatkowo zamontowaną instalacje LPG. Ponadto należy mieć na uwadze, że zanieczyszczenie powietrza powodują również cząstki stałe PM 10 i PM 2,5, które są emitowane również przez pojazdy elektryczne, gazowe, wodorowe. Pozwolenie samorządom na indywidualne kształtowanie takiej strefy pozwoli na bardziej elastyczne podejście, m.in. wyłączanie określonych rejonów z możliwości poruszania się po nich wszystkich pojazdów, za wyjątkiem autobusów oraz pojazdów mieszkańców oraz określonych w ustawie służb i jednostek.	**Wyjaśnienie** Szczegółowe regulacje w tym zakresie będą ustanowione na poziomie ustawy. Poza zakresem KPO.
735.	Zarząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego / Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-	woj. kujawsko-pomorskie	Komponent E	209-210	Sprzeczne wyliczenia budżetu / kosztów oraz brak wyliczeń kosztów dla taboru wewnątrzregionalnego.	W rozdziale E2.1.2. „Pasażerski tabor kolejowy” w sekcji „Koszty/koszt jednostkowy/sposób szacowania” wskazano koszt łączny 398 mln euro (w przybliżeniu 1,8 mld zł). Tymczasem wskazany poniżej koszt jednostkowy składu typu push&pull do przewozów międzywojewódzkich to 115 mln zł. KPO zakłada (s.209) kupno 38 takich	**Wyjaśnienie.** W KPO znalazły się czytelne zapisy o możliwości zakupu taboru pasażerskiego dla przewozów regionalnych, wraz z przypisaniem określonej kwoty. Wsparcie zakupu taboru będzie możliwe

	Pomorskiego					składów co daje kwotę ok. 4,4 mld zł (bez kosztów 45 lokomotyw wielosystemowych) oraz taboru wewnątrzregionalnego, których to kosztów w ogóle nie oszacowano), czyli dwuipółkrotność założonego budżetu. Ponadto używane sformułowanie „tabor do przewozów międzywojewódzkich" jest niezrozumiałe, bo w transporcie kolejowym do przewozów międzywojewódzkich używa się wszystkich typów pasażerskiego taboru kolejowego od szynobusu do składów Pendolino.	zarówno z części dotacyjnej, jak i pożyczkowej. Całkowita kwota na zakup taboru została zwiększona czterokrotnie.
736.	Zarząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego / Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego	woj. kujawsko-pomorskie	Komponent E	205-206, 209-210	Nietrafna interwencja w zakresie wsparcia dla transportu regionalnego (tabor kolejowy i tabor autobusowy). Apeluje się o reorientację interwencji w kierunku zwiększenia wpływu na unowocześnienie taboru transportu regionalnego.	W rozdziałach E1.1.2. oraz E2.1.2. deklaruje wsparcie dla unowocześnienia taboru transportu regionalnego. Niestety nie przekłada się to na realność deklarowanego wsparcia. Kolejowy tabor regionalny (E 2.1.2.) jest praktycznie wyrzucony poza budżet (zakładany łączny budżet to 398 mln euro = ok. 1,8 mld zł, tymczasem koszt zakupu składów dla przewozów międzywojewódzkich to 4,4 mld zł). Tak silne przekroczenie budżetu całego zadania oznacza brak wsparcia dla taboru regionalnego pomimo faktu, że jest on wymieniony jako pole interwencji. W zakresie taboru autobusowego (E.1.1.2.) KPO ogniskuje się na miejskim taborze autobusowym w postaci wsparcia pojazdów nisko- i zeroemisyjnych. W tym zakresie pominięto pozamiejski tabor regionalny, który częstokroć jest znacznie bardziej zdekapitalizowany i nieekologiczny, a jednocześnie to on w największej mierze decyduje o kwestiach wykluczenia transportowego.	**Wyjaśnienie.** W KPO znalazły się czytelne zapisy o możliwości zakupu taboru pasażerskiego dla przewozów regionalnych, wraz z przypisaniem określonej kwoty. Wsparcie zakupu taboru będzie możliwe zarówno z części dotacyjnej, jak i pożyczkowej. Całkowita kwota na zakup taboru została zwiększona czterokrotnie.
737.	Zarząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego / Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego	woj. kujawsko-pomorskie	Komponent E	212	Wparcie obwodnic nie powinno się ograniczać tylko do dróg krajowych.	Brak uzasadnienie dla ograniczania tego typu wsparcia tylko na drogi krajowe. Brakuje analizy dot. które obejścia miejscowości najbardziej zwiększą bezpieczeństwo i ograniczą ruch tranzytowy.	**Uwaga nieuwzględniona.** Budowa obwodnic będzie dotyczyć dróg krajowych, zarządzanych przez Generalną Dyrekcję Dróg i Autostrad. Wybór konkretnych lokalizacji będzie dokonywany przez Ministerstwo Infrastruktury po szczegółowej analizie potrzeb związanych z bezpieczeństwem. Budowa dróg co do zasady nie jest kwalifikowalna w KPO, ze względu na brak spełnienia

							zasady niewyrządzania znacznej szkody środowisku. Wyjątkiem są cele bezpieczeństwa na drogach krajowych, gdzie natężenie ruchu uzasadnia realizację takiego celu.
738.	Urząd m.st. Warszawy	woj. mazowieckie	Komponent E	203	Reforma E1.1. Wzrost wykorzystania transportu przyjaznego dla środowiska: "Zgodnie z Polityką Energetyczną Polski 2040, od 2025 r. każdy przetarg na autobus w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców powinien dotyczyć tylko zero- i nisko- emisyjnych autobusów (elektrycznych i wodorowych)." Uwaga: które z wymienionych w nawiasie to autobusy zeroemisyjne, a które niskoemisyjne? a zatem wydaje się, że autobus elektryczny i autobus napędzany wodorem to autobusy zeroemisyjne, żaden nich nie jest uznawany za autobus niskoemisyjny	Obowiązująca ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych definiuje autobus zeroemisyjny następująco: autobus w rozumieniu art. 2 pkt 41 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 110, 284, 568, 695, 1087 i 1517), wykorzystujący do napędu energię elektryczną wytworzoną z wodoru w zainstalowanych w nim ogniwach paliwowych lub wyłącznie silnik, którego cykl pracy nie prowadzi do emisji gazów cieplarnianych lub innych substancji objętych systemem zarządzania emisjami gazów cieplarnianych, o którym mowa w ustawie z dnia 17 lipca 2009 r. o systemie zarządzania emisjami gazów cieplarnianych i innych substancji (Dz. U. z 2020 r. poz. 1077), oraz trolejbus w rozumieniu art. 2 pkt 83 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym	**Uwaga uwzględniona** Zapisy zostały zmodyfikowane.
739.	Urząd m.st. Warszawy	woj. mazowieckie	Komponent E	205	Komponent E.1.1.2 "Zeroemisyjny transport zbiorowy" przewiduje inwestycje związane z wymianą autobusów na zero- i niskoemisyjne oraz rozbudowę infrastruktury do ładowania, natomiast nie przewiduje w ogóle infrastruktury umożliwiającej montaż/instalację urządzeń służących do zasilania tych autobusów (tworzenie pełnej infrastruktury dla prawidłowego funkcjonowania tych autobusów: serwis, naprawa, punkty obsługi - a nie tylko ładowanie).	Zaleca się uwzględnienie w KPO obok zakupu autobusów niskoemisyjnych także miejsc umożliwiających obsługę/serwis tych autobusów (infrastruktury służącej do prawidłowego funkcjonowania tych autobusów). Dodatkowo uwzględnić należy w KPO jst i ich podmioty jako beneficjentów.	**Wyjaśnienie** Nie jest możliwe objęcie wsparciem wszystkich dodatkowych elementów w ramach KPO.
740.	Urząd m.st. Warszawy	woj. mazowieckie	Komponent E	209	Zgodnie z charakterystyką komponentu E.2.1.2. "Pasażerski tabor kolejowy" zakres przedmiotowy projektu składa się z inwestycji w pasażerski tabor kolejowy do przewozów międzywojewódzkich i regionalnych z pominięciem przewozów metropolitalnych, co jest ograniczeniem dla większych miast i ich obszarów funkcjonalnych.	Zaleca się uwzględnienie w KPO także przewozów metropolitalnych skupionych wokół większych miast, ponieważ to w tych obszarach ze względu na dużą gęstość zaludnienia, duże skupiska miejsc pracy, duże skupiska miejsc zamieszkania i konieczność szybkiego przemieszczania się i ograniczenia emisji z transportu prywatnego, zachodzi potrzeba poszerzenia i wymiany taboru.	**Uwaga nieuwzględniona.** Tego rodzaju infrastruktura będzie mogła być współfinansowana w ramach polityki spójności
741.	Zarząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego / Urząd	woj. kujawsko-pomorskie	Komponent E	197-221	Brakuje tras rowerowych w miastach i ich obszarach funkcjonalnych.	Pandemia pokazała, że transport rowerowy jest zarówno bezpieczny pod kątem prawdopodobieństwa zarażania się COVID-19, a także ta forma aktywności zwiększa odporność człowieka. Ponadto budowa tras	**Wyjaśnienie** W ramach inwestycji A2.2.1 Bezpieczeństwo transportu przewidziano m.in. budowę ścieżek rowerowych

	Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego					rowerowych zwiększa bezpieczeństwo poruszania się rowerem, w szczególności w miastach.	
742.	Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego	woj. podlaskie	Komponent E	209	W ramach Komponentu E „Zielona, inteligentna mobilność" jest wymieniona inwestycja E2.1.2. Pasażerski tabor kolejowy. Zakres przedmiotowy projektu składa się z inwestycji w pasażerski tabor kolejowy do przewozów międzywojewódzkich i regionalnych - w ramach inwestycji na poziomie ponadregionalnym planowane jest wsparcie finansowe zakupu taboru - 38 pociągów PUSH-PULL 7-wagonowych składów piętrowych wraz z 45 lokomotywami wielosystemowymi. Tabor do przewozów międzywojewódzkich – projekty wskazane indywidualnie. Tabor do przewozów regionalnych – procedura konkursowa. W przypadku przewozów międzywojewódzkich jest wskazany faktyczny beneficjent - PKP Intercity i konkretna wartość inwestycji, w przypadku przewozów regionalnych - brak jakichkolwiek konkretów. W ramach Komponentu E „Zielona, inteligentna mobilność" jest wymieniona inwestycja E2.1.2. Pasażerski tabor kolejowy. Zakres przedmiotowy projektu składa się z inwestycji w pasażerski tabor kolejowy do przewozów międzywojewódzkich i regionalnych - w ramach inwestycji na poziomie ponadregionalnym planowane jest wsparcie finansowe zakupu taboru - 38 pociągów PUSH-PULL 7-wagonowych składów piętrowych wraz z 45 lokomotywami wielosystemowymi. Tabor do przewozów międzywojewódzkich – projekty wskazane indywidualnie. Tabor do przewozów regionalnych – procedura konkursowa. W przypadku przewozów międzywojewódzkich jest wskazany faktyczny beneficjent - PKP Intercity i konkretna wartość inwestycji, w przypadku przewozów regionalnych - brak jakichkolwiek konkretów.	Nie jest zrozumiałe dlaczego oba rodzaje przewozów zostały potraktowane w różny sposób w zakresie procedury naboru. W przypadku przewozów regionalnych odpowiednie dane były wskazane w projektach zgłoszonych do KPO, a finalnie ujęte w odpowiedniej wiązce.	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
743.	Urząd m.st. Warszawy	woj. mazowieckie	Komponent E	213	Komponent E.2.2.2 "Cyfryzacja transportu" wdrażany będzie m.in. przez GDDKiA, PKP i PKP PLK i jest dedykowany wdrożeniu kompleksowego systemu zakupu biletów w kolejowym transporcie pasażerskim, co jest ograniczeniem dla systemu biletowego w metropolii. Należałoby rozszerzyć cel o możliwość wdrażania rozwiązań cyfrowych również w ptz w miastach i aglomeracjach.	Zaleca się uwzględnienie w KPO także systemu biletowego dla kolei metropolitalnych. Poprawie ekologii może istotnie służyć także dofinansowanie nowoczesnych systemów zarządzania ptz, aplikacji dla użytkowników (sprzedaż biletów, planery podróży, łączenie usług transportu zbiorowego z systemami UTO), czy takich systemów jak projekt Zintegrowanej Karty Miejskiej. Projekt obejmie wdrożenie nowego systemu biletowego opartego na koncie, wykorzystującego nowe nośniki biletu, umożliwiającego planowanie podróży „od drzwi do drzwi" z wykorzystaniem	**Uwaga nieuwzględniona** W ramach KPO system zakupu biletów ograniczony jest do przewozów kolejowych dla transportu międzymiastowego.

						różnych środków transportu (multimodalność) i płatności za usługę (tj. płatności Pay-as-You-Go, w skr. PAYG). Nośniki (w postaci aplikacji mobilnej, inteligentnej karty, karty bankowej EMV) oprócz funkcji identyfikacyjnej będą umożliwiały opłatę za usługę. Docelowo system powinien umożliwiać identyfikację użytkownika oraz płatność ZKM za usługi miejskie obejmujące transport, kulturę, edukację, sport i rekreację. Mieszkańcy oraz inni użytkownicy usług miejskich będą mieli możliwość uczestnictwa w programach lojalnościowych.Oczekiwane byłoby też dofinansowanie rozwiązań ITS takich jak systemy wymiany danych pomiędzy pojazdami ptz a sterownikami sygnalizacji ulicznej dla uzyskiwania priorytetu w ruchu, systemy nadzoru nad funkcjonowaniem pojazdów, systemy informacji dla pasażerów dostępne online.	
744.	Urząd m.st. Warszawy	woj. mazowieckie	Komponent E	214	E2.2.2. Cyfryzacja transportu: jest powołanie się na zasady dyrektywy UE 2012/34 jako na przesłankę zgodności z "traktatem".	Brak informacji o jaki traktat chodzi, brak terminu w Spisie skrótów.	**Uwaga uwzględniona**
745.	Urząd Gminy Wieliszew	woj. mazowieckie	Komponent E	197-221	Uwzględnienie wsparcia miejskiego transportu szynowego (metro, tramwaje, kolej miejska) w ramach środków na zeroemisyjny transport publiczny i/lub środków na zwiększenie konkurencyjności sektora kolejowego.	W chwili obecnej wsparcie w ramach KPO przewidziano jedynie na tabor autobusowy (elektryczny lub wodorowy) wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Nie przewidziano żadnego wsparcia dla miejskiego transportu szynowego, który jest kluczowy dla największych miast i ich obszarów funkcjonalnych/metropolitalnych. Trzeba brać pod uwagę, że transport szynowy w miejskich obszarach funkcjonalnych/metropolitalnych jest znacząco bardziej efektywny (zarówno jeśli chodzi o liczbę przewożonych pasażerów, jak i prędkość przejazdu) niż transport autobusowy. Udział metropolii warszawskiej (Kolei Mazowieckich, Szybkiej Kolei Miejskiej i Warszawskiej Kolei Dojazdowej) w liczbie pasażerów kolei w Polsce stanowi ok. 25-30%. Transport szynowy ma znacznie większe możliwości być realną konkurencją dla indywidualnego transportu samochodowego niż transport autobusowy. Jednocześnie w KPO jednym z głównych problemów wskazano zanieczyszczenie powietrza w wyniku dużej emisji liniowej, która występuje głównie w dużych aglomeracjach. Nie można	**Uwaga uwzględniona.** Tabor szynowy (tramwaje) został dopisany do Komponentu E. Wsparcie będzie możliwe z części pożyczkowej.

						poważnie mówić o ograniczaniu emisyjności w sektorze transportu bez wsparcia rozwoju sieci tramwajowych, metra i kolei w największych polskich miastach i ich obszarach metropolitalnych.	
746.	Zarząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego / Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego	woj. kujawsko-pomorskie	Komponent E	212-213	W przygotowanym dokumencie brakuje jasnego wskazania na możliwość realizacji inwestycji związanych z budową, przebudową dróg, w tym budowy dróg do terenów inwestycyjnych, zwłaszcza na drogach innych niż krajowe.	W przypadku inwestycji E2.2.1. Bezpieczeństwo transportu wskazano, iż „Celem inwestycji jest zwiększenie poziomu bezpieczeństwa ruchu, w szczególności jego niechronionych uczestników, jak również eliminacja ruchu tranzytowego z obszarów o zwartej zabudowie mieszkaniowej (obwodnice dróg na drogach krajowych)". Ponadto dalsze zapisy KPO wskazują m.in., iż „w przypadku inwestycji drogowych realizowane będą zadania skupiające się na poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego w miejscowościach szczególnie dotkniętych niedogodnościami ruchu tranzytowego, poprawy skuteczności karania za przewinienia drogowe oraz punktowych inwestycjach poprawiających bezpieczeństwo na drogach krajowych poza siecią TEN-T. Projekty inwestycyjne, skupione na budowie drogowej sieci TEN-T na terenie Polski będą finansowane z Polityki Spójności.” Województwo Kujawsko-Pomorskie w ramach spójności terytorialnej zgłosiło liczne inwestycje związane z budową, przebudową dróg. Mając na uwadze konieczność zapewnienie odpowiedniej spójności terytorialnej, jak również poprawę bezpieczeństwa na lokalnych drogach, czy zapewnienie odpowiedniej infrastruktury dojazdowej do terenów inwestycyjnych wskazane byłoby również zapewnienie możliwość włączenia tego typu zadań do reform planowanych w ramach KPO i jasnego wskazania na możliwość ich finansowania z Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności.	**Uwaga nieuwzględniona.** Tego rodzaju infrastruktura będzie mogła być współfinansowana w ramach polityki spójności
747.	Urząd Miasta w Wałbrzychu, uwaga zgłaszana w imieniu gmin: Nowa Ruda, Głuszyca, Walim, Jedlina-Zdrój, Świdnica Miejska i Wiejska,	woj. dolnośląskie	Komponent E	197-221	Pominięcie transportu rowerowego w opisie niskoemisyjnych i zeroemisyjnych rozwiązań transportowych spowodowało w ramach komponentu E brak wsparcia na rzecz inwestycji w rozbudowę dróg i tras rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Należy uwzględnić środki na działania inwestycyjne w sektorze transportu rowerowego w szerszym zakresie, niż tylko działania uzupełniające w komponencie B. Wsparcie powinno dotyczyć tras zarówno na obszarach miejskich,	Transport rowerowy ma zasadnicze znaczenie dla redukcji emisji zanieczyszczeń powietrza wywołanych transportem samochodowym. Bez infrastruktury rowerowej będącej uzupełnieniem komunikacji zbiorowej i ruchu pieszego, zmiana przyzwyczajeń osób przemieszczających się indywidualnym transportem samochodowym nie będzie możliwa, bez względu na regulacje prawne i	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu

	Kamienna Góra Miejska i Wiejska, Radków, Lubawka, Stare Bogaczowice, Dobromierz, Strzegom, Świebodzice, należących do Aglomeracji Wałbrzyskiej				w ramach aglomeracji a także na terenach wiejskich.	akcje informacyjno-promocyjne. Transport rowerowy, szczególnie na obszarach miejskich, jak również na terenach wiejskich, ma nie tylko wymiar środowiskowy, ale także przyczynia się do uspokojenia ruchu drogowego, niwelacji problemów wynikłych z braku miejsc parkingowych czy okresowych zatorów drogowych oraz przyczynia się do redukcji emisji hałasu. W sytuacji pandemii, sieci tras rowerowych są doskonałym narzędziem do indywidualnego aktywnego wypoczynku, zastępują indywidualne środki transportu samochodowego, przyczyniając się do znaczącej redukcji zanieczyszczeń powietrza, bez ryzyka naruszania reżimu sanitarnego.	(Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
748.	Fundacja ClientEarth Prawnicy dla Ziemi	woj. mazowieckie	Komponent E	197-221	W ramach KPO pominięto inwestycje w infrastrukturę dla aktywnej mobilności (ruch rowerowy i pieszy) oraz mechanizmy finansujące zakup rowerów elektrycznych i cargo. KPO w niewystarczającym stopniu przewiduje wsparcie dla regionalnego transportu kolejowego. Przygotowany przez polski rząd Krajowy Plan Odbudowy nie jest poddawany strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko.	Doceniamy wsparcie dla zeroemisyjnego transportu publicznego w ramach KPO. Jednocześnie uważamy za błędne nieuwzględnienie w Planie jako priorytetu regionalnych połączeń kolejowych, które mogłyby realnie odpowiedzieć na problem wykluczenia transportowego oraz nadużywanie wysokoemisyjnych samochodów prywatnych przez osoby zamieszkujące tereny pozamiejskie. Plan w swoim obecnym kształcie zakłada nadmierne wsparcie dla międzywojewódzkich połączeń kosztem połączeń regionalnych, które mają kluczowe znaczenie dla codziennego funkcjonowania mieszkańców wielu rejonów Polski. Za ogromne zaniedbanie uważamy fakt, że KPO niemal całkowicie pomija wsparcie dla tzw. aktywnej mobilności, czyli ruchu pieszego i rowerowego. Słowo rower pada w KPO dosłownie dwa razy. Tymczasem aktywna mobilność powinna stanowić podstawowy kierunek dla transformacji nawyków mobilnościowych. Uważamy, że w ramach KPO należy wydzielić środki na wsparcie aktywnej mobilności (np. drogi dla rowerów, rowery elektryczne, w tym rowery cargo), która nie generuje szkodliwych emisji, a przy tym jest korzystna dla zdrowia i tania. W dobie pandemii COVID-19, liczne europejskie miasta postawiły na transport rowerowy jako kluczowy środek transportu, umożliwiający zachowanie odpowiedniego dystansu.	**Wyjaśnienie** Zapisy w komponencie „E" KPO wskazują na możliwość finansowania modernizacji regionalnych linii kolejowych. Kwota na linie kolejowe została zwiększona.

749.	Osoba prywatna	woj. małopolskie	Komponent E	197-221	Tabor kolejowy dla metra w Krakowie. Tabor kolejowy dla METRA jednocześnie UNIWERSALNY to znaczy taki, który jednocześnie można wykorzystywać JEDNOCZEŚNIE w KOLEI AGLOMERACYJNEJ.	UNIWERSALNY TABOR KOLEJOWY DLA METRA I KOLEI AGLOMERACYJNEJ. To bardzo ekologiczne rozwiązanie. Jeśli połączymy KOLEJ AGLOMERACYJNĄ w JEDNO rozwiązanie transportowe z METREM, obniży to koszt i przyspieszy budowę. Okaże się także, że niekonieczne będzie budowy wielu linii Metra. Jeśli popatrzyć na rozwiązania w Metrze Londyńskim, Paryskim, Nowojorskim, Kijowskim, Moskiewskim i w Sankt Petersburgu zobaczymy, że w bardzo wielu miejscach metra te wychodzą jeśli to tylko możliwe na powierzchnię i realizowane są częściowo jak zwykłe kolejki miejskie, czy aglomeracyjne. Tylko u nas istnieje takie przekonanie, że jak Metro, to musi być pod ziemią. Otóż nie musi. Dlatego też ten tabor winien być uniwersalny i to powinna uwzględniać konstrukcja takiego taboru. W pełni zelektryfikowany docelowo oparty w przyszłości o OZE, będzie całkowicie bezemisyjny.	**Uwaga nieuwzględniona.** Tego rodzaju infrastruktura będzie mogła być współfinansowana w ramach polityki spójności
750.	PKN ORLEN S.A.	woj. mazowieckie	Komponent E	110	Wyszczególnienie oraz ujęcie projektu inwestycji w biogazownie realizowanej przez spółkę ORLEN Południe w KPO oraz w programie parasolowym.	Obecnie trwająca rewizja europejskich przepisów dot. rynku gazu (w ramach wdrożenia Europejskiego Zielonego Ładu) zakłada, że biometan i inne odnawialne gazy mają stanowić około 2/3 paliw gazowych w koszyku energetycznym do 2050 r. Zgodnie z przyjętą strategią do roku 2030 Grupa ORLEN prowadzi inwestycje w budowę efektywnego ekonomicznie i energetycznie systemu odnawialnych źródeł energii w tym sieci biogazowni realizowanej przez spółkę ORLEN Południe. W ramach tego projektu docelowo do roku 2030 ma zostać uruchomionych 46 biogazowni, których biogaz stanowić będzie istotne paliwo zabezpieczające realizacje NCW dla grupy PKN ORLEN już po roku 2025 r. Powstały z biogazu biometan może być zarówno zatłaczany do sieci dystrybucyjnej oraz stanowić bazę do produkcji bioLNG oraz bioCNG i wykorzystywany w ten sposób do celów transportowych. Projekt kreuje również możliwość użycia biowodoru z biometanu jako paliwa do samochodów FCV (Fuel Cell Vehicle), które w przyszłości będą stanowiły znaczny odsetek ilości pojazdów. Zgodnie z powyższym projekt wpisuje się w inwestycje E1.1.1 tj. Wsparcie przemysłu dla gospodarki niskoemisyjnej.	**Wyjaśnienie** Uwaga nie dotyczy komponentu E

751.	PKN ORLEN S.A.	woj. mazowieckie	Komponent E	197	Filar głównie skupia się na transporcie publicznym, co stanowi znaczące zawężenie percepcji rozwoju elektromobilności. Aby rynek elektromobilności rozwijał się w podobnym tempie jak na zachodzi konieczna jest jego stymulacja. Możliwa stymulacja poprzez stworzenie długoterminowego programu dofinansowania do pojazdów elektrycznych dla osób fizycznych, jak i przedsiębiorstw. Zakup pojazdów elektrycznych na szerszą skalę umożliwi rozwój branży motoryzacyjnej w kraju (pakiety akumulatorów, produkcja części) oraz rozwój podmiotów gospodarczych zajmujących się produkcją stacji ładowania oraz części do tych urządzeń. Większy udział pojazdów elektrycznych na rynku polskim pozwoli również na większą utylizację infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych, co pozwolili na uzyskanie opłacalności ekonomicznej takich inwestycji, a tym samym na szybszy ich rozwój w kraju.	Narracja w filarze E. wskazuje, że w obszarze elektromobilności dotacje zostaną przeznaczone tylko dla transportu zbiorowego. Skupienie finansowania na transporcie publicznym stanowi znaczące zwężenie percepcji rozwoju tego rynku. Brakuje uwzględnienia rynku pojazdów osobowych i ogólnodostępnych stacji ładowania dla nich. Zapewnienie wsparcia finansowego zarówno dla transportu zbiorowego jaki segmentu pojazdów osobowych zapewni optymalny rozwój rynku.	**Wyjaśnienie** W ramach KPO realizowane sa cele w zakresie promocji transportu publicznego., a także w zakresie zwiększenia elektromobilności indywidualnej poprzez inwestycje w obszarze przemysłu dla rozwiązan elektromobilnych. Nie wszystkie jednak rodzaje inwestycji będą mogły być realizowane z KPO, dostępne będą także inne środki UE.
752.	PKN ORLEN S.A.	woj. mazowieckie	Komponent E	202-205	209	a) str. 202 - Proponowane jest stworzenie profilów edukacyjnych pod kątem tematyki zeroemisyjnej/elektromobilności/wodoromobilności na potrzeby kształcenia przyszłych kadr (szkoły wyższe i średnie). • Technologie akumulatorowe. • Elektromobilność – infrastruktura ładowania (stacje ładowania, energoelektronika, elektrotechnika) pojazdy elektryczne (silniki elektryczne	**Uwaga nieuwzględniona.** Tego rodzaju projekty będą mogła być współfinansowana w ramach polityki spójności
753.	PKN ORLEN S.A.	woj. mazowieckie	Komponent E	197	brak Filar E. Zielona, inteligentna mobilność głównie skupia się na transporcie publicznym, co stanowi znaczące zawężenie percepcji rozwoju elektromobilności. Aby rynek elektromobilności rozwijał się w podobnym tempie jak na zachodzi konieczna jest jego stymulacja. Możliwa stymulacja poprzez stworzenie długoterminowego programu dofinansowania do pojazdów elektrycznych dla osób fizycznych, jak i przedsiębiorstw.	brak	**Wyjaśnienie** Odpowiednie systemy zachęt będą wprowadzone
754.	Śląska Koalicja Rowerowa	woj. śląskie	Komponent E	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 w zakresie transportu rowerowego będącego w pełni zero-emisyjnym środkiem transportu.		**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

					Miasta liderujące pod względem udziału ruchu rowerowego w podróżach osiągają poziom ok. 7%, w czasie, gdy potencjał (pod w warunkiem powstania w miastach funkcjonalnego systemu tras) można szacować na poziom ok. 15-20% (na podstawie zbliżonych uwarunkowaniami miasto wschodnio niemieckich). Skokowy wzrost zainteresowania transportem rowerowym w sytuacji pandemii udowodnił odporność tego środka transportu na kolejne fale pandemii. Wyzwaniem w tym zakresie jest zwiększenie udziału rowerów w transporcie. Warto również zwrócić uwagę na gwałtowny wzrost rynku handlu internetowego oraz konsolidację silnego rynku logistycznego, która wytwarza rosnącą presję na ruch w miastach – w metropoliach udział ruchu dostawczego w ruchu kołowym stale wzrasta. Zgodnie z zaleceniami europejskimi należy poszukiwać alternatywnych sposobów na zaspokajanie potrzeb logistycznych w miastach, w tym poprzez promocję i ułatwienie korzystania z lekkich pojazdów elektrycznych oraz wspomaganych elektrycznie rowerów towarowych, tak przez małe jak i duże firmy lub instytucje w logistyce tzw. ostatniej mili. Cel (Objective): Zwiększenie udziału rowerów w transporcie. Cel zostanie osiągnięty poprzez zwiększenie długości i spójności sieci dróg rowerowych w taki sposób, aby podróż rowerem była uznawana za bezpieczną, wygodną i efektywną. Przewiduje się, że w perspektywie do 2026 r. wzrośnie 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. samodzielne drogi rowerowe, drogi rowerowe towarzyszące inwestycjom drogowym, parkingi rowerowe. 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 boksów 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 zakupu rowerów towarowych dla odbiorców indywidualnych i przedsiębiorców celem realizacji dostaw na tzw. ostatniej mili transportem zeroemisyjnym. Populacja docelowa (Target population): administracja publiczna jako ośrodek tworzący i wdrażający projekt		
755.	Śląska Koalicja Rowerowa	woj. śląskie	Komponent E	197	Dodanie komponentu E1.1.3 „Wsparcie rozwoju infrastruktury rowerowej”	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. 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	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						obecnie od 36,4 do 50,6 mln zł, w przypadku dróg ekspresowych średni koszt to ok. 41 mln zł za kilometr, zaś w przypadku dróg niższej klasy wartość ta waha się od ok. 9 do 24,2 mln zł. Dane podawane przez spółkę CPK wskazują, że 1 km linii konwencjonalnej na 10 mln zł, a linii dużych prędkości na 50 mln zł. Z kolei koszt budowy 1 km linii metra wynosi 470 mln zł, a koszt budowy 1 km linii tramwajowej waha się od 10 do 25 mln zł. (dane Urzędu m. st. Warszawy). Jednocześnie budowa drogi rowerowej zaś to koszt około 2 mln za 1 km. (dane samorządów na podstawie cenników Budżetów Obywatelskich) Na podstawie powyższego zestawienia widać więc, że przeznaczenie nawet niewielkich środków w porównaniu do pozostałych rodzajów infrastruktury transportowej, daje ogromne przełożenie na przyrost ilości dróg rowerowych. Zaznaczyć przy tym należy, że nie należy rozpatrywać procesu inwestycyjnego jedynie z punktu widzenia kosztów, ale także rezultatów i kosztów utrzymania. Z tego punktu widzenia wskazać należy, że utrzymanie infrastruktury rowerowej jest nieporównywalnie tańsze. Drogi rowerowe co do zasady przenoszą mniejsze obciążenia, w efekcie są trwalsze niż drogi dla samochodów, zaś jedyne koszty to zimowe utrzymanie przejezdności. Warto również pamiętać, że każda budowa infrastruktury, a zatem i przetworzenie krajobrazu, niesie za sobą długotrwałe skutki środowiskowe i społeczne takie jak wzrost emisji pyłów i spalin, hałas, tworzenie efektów barier dla ludzi i zwierząt, a także wypadki drogowe. Porównując powyższe efekty należy wskazać, że rower jako środek transportu jest wolny od większości negatywnych efektów funkcjonowania infrastruktury transportowej. Jednocześnie rozbudowa infrastruktury dedykowanej indywidualnemu ruchowi samochodowemu pogłębia przepaść pomiędzy efektywnością wyboru samochodów i innych środków transportu, co w warunkach racjonalnych wyborów indywidualnych jednostek prowadzi do wzrostu liczby samochodów i w efekcie do stymulowania szeregu negatywnych zjawisk towarzyszących transportowi	

						samochodowemu takich jak wypadki drogowe, korki, emisja substancji szkodliwych (tzw. smog fotochemiczny), co jest niekorzystne dla wspólnego interesu społeczności. Jednocześnie – w wymiarze indywidualnym – nadmierne użytkowanie samochodu w długofalowej perspektywie powoduje pogorszenie stanu zdrowia ze względu na mniejszą ilość ruchu (tzw. nie rekreacyjnej mobilności aktywnej), co wprost przekłada się na wzrost zapadalności na takie schorzenia jak choroby serca, otyłość, choroby narządów ruchu. Emisja smogu fotochemicznego zaś ma bezpośredni wpływ na choroby układu oddechowego, nerwowego oraz choroby oczu. Koszty te – wraz z rosnącymi kosztami leczenia i rehabilitacji ofiar wypadków drogowych – na trwałe obciążać będą krajowy system ochrony zdrowia, co będzie uwydatniać się w przyszłych pokoleniach wraz ze starzeniem się społeczeństwa i pogarszaniem stanu środowiska. Stworzenie warunków do rozwoju infrastruktury rowerowej będzie przeciwdziałać powyżej wskazanym negatywnym zjawiskom, ponieważ w mniejszym stopniu obciążać będzie budżety jednostek finansów publicznych kosztami utrzymania, będzie generować mniejsze koszty środowiskowe i społeczne, jak również – dzięki tworzeniu warunków do aktywnej mobilności nie rekreacyjnej – korzystnie oddziaływać na ograniczanie negatywnych zjawisk w obszarze zdrowia publicznego.	
756.	PKN ORLEN S.A.	woj. mazowieckie	Komponent E	204	Brak wskazania konkretnego zakresu inwestycji, zgodnie z przedstawionym wcześniej przez Ministerstwo programem parasolowym: Wsparcie przemysłu dla gospodarki niskoemisyjnej.	brak	**Wyjaśnienie** Zapisy w tym zakresie zostały zmodyfikowane
757.	PKN ORLEN S.A.	woj. mazowieckie	Komponent E	-	- W odniesieniu do opublikowanego przez Ministerstwo Klimatu i Środowiska projektu Strategii Wodorowej Polski – istotnym jest by zachować spójność obydwu dokumentów, nawet jeżeli całość wdrożenia Strategii nie będzie finansowana ze środków KPO.	-	**Uwaga ogólna**
758.	Śląska Koalicja Rowerowa	woj. śląskie	Komponent E	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	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	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu

					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.	wykluczeniem komunikacyjnym m.in. za pomocą zrównoważonych i cyfrowych rozwiązań minimalizujących negatywne oddziaływanie na środowisko. Należy z całą mocą podkreślić, że choć elektryczne autobusy wyczerpują do pewnego stopnia znamiona "zrównoważonego" elementu systemu transportowego, to nie można uznać ich za element "bezpieczny" i "odporny". Co więcej, właśnie transport publiczny - niezależnie od trakcji, czy źródła napędu w przypadku pandemii i związanego z nią obowiązku zachowania dystansu społecznego - podlega największym obostrzeniom. W sytuacji konieczności jednoczesnej poprawy warunków aerosanitarnych oraz wymogu zachowywania dystansu społecznego to właśnie transport rowerowy staje się kluczowym elementem pozwalającym zachować odporność, przy jednoczesnym utrzymaniu poziomu mobilności mieszkańców. Zwraca się jednak ponownie uwagę na fakt, że w większości polskich miast jego wykorzystanie jest tłamszone ze względu na brak infrastruktury, która umożliwia realizację podróży w sposób bezpieczny, wygodny i efektywny. Zgodnie z badaniami CBOS aż 64% Polaków nie czuje się bezpiecznie jadąc rowerem. To istotne ograniczenie w rozwoju transportu rowerowego. Podkreślić należy także fakt, ze wymiana taboru autobusowego komunikacji miejskiej w niewielkim stopniu przyczyni się do redukcji emisji substancji szkodliwych. Autobusy nie 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	B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						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)	
759.	Śląska Koalicja Rowerowa	woj. śląskie	Komponent E	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 publicznego	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. 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	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						związanych z utrzymaniem i funkcjonowaniem określonej oferty transportowej. Zgodnie z danymi GDDKiA koszt budowy 1 km autostrady wynosi obecnie od 36,4 do 50,6 mln zł, w przypadku dróg ekspresowych średni koszt to ok. 41 mln zł za kilometr, zaś w przypadku dróg niższej klasy wartość ta waha się od ok. 9 do 24,2 mln zł. Dane podawane przez spółkę CPK wskazują, że 1 km linii konwencjonalnej na 10 mln zł, a linii dużych prędkości na 50 mln zł. Z kolei koszt budowy 1 km linii metra wynosi 470 mln zł, a koszt budowy 1 km linii tramwajowej waha się od 10 do 25 mln zł. (dane Urzędu m. st. Warszawy). Jednocześnie budowa drogi rowerowej zaś to koszt około 2 mln za 1 km. (dane samorządów na podstawie cenników Budżetów Obywatelskich) Na podstawie powyższego zestawienia widać więc, że przeznaczenie nawet niewielkich środków w porównaniu do pozostałych rodzajów infrastruktury transportowej, daje ogromne przełożenie na przyrost ilości dróg rowerowych. Zaznaczyć przy tym należy, że nie należy rozpatrywać procesu inwestycyjnego jedynie z punktu widzenia kosztów, ale także rezultatów i kosztów utrzymania. Z tego punktu widzenia wskazać należy, że utrzymanie infrastruktury rowerowej jest nieporównywalnie tańsze. Drogi rowerowe co do zasady przenoszą mniejsze obciążenia, w efekcie są trwalsze niż drogi dla samochodów, zaś jedyne koszty to zimowe utrzymanie przejezdności. Warto również pamiętać, że każda budowa infrastruktury, a zatem i przetworzenie krajobrazu, niesie za sobą długotrwałe skutki środowiskowe i społeczne takie jak wzrost emisji pyłów i spalin, hałas, tworzenie efektów barier dla ludzi i zwierząt, a także wypadki drogowe. Porównując powyższe efekty należy wskazać, że rower jako środek transportu jest wolny od większości negatywnych efektów funkcjonowania infrastruktury transportowej. Jednocześnie rozbudowa infrastruktury dedykowanej indywidualnemu ruchowi samochodowemu pogłębia przepaść pomiędzy efektywnością wyboru samochodów i innych środków transportu, co w warunkach racjonalnych	

						wyborów indywidualnych jednostek prowadzi do wzrostu liczby samochodów i w efekcie do stymulowania szeregu negatywnych zjawisk towarzyszących transportowi samochodowemu takich jak wypadki drogowe, korki, emisja substancji szkodliwych (tzw. smog fotochemiczny), co jest niekorzystne dla wspólnego interesu społeczności. W wymiarze indywidualnym – nadmierne użytkowanie samochodu w długofalowej perspektywie powoduje pogorszenie stanu zdrowia ze względu na mniejszą ilość ruchu (tzw. nie rekreacyjnej mobilności aktywnej), co wprost przekłada się na wzrost zapadalności na takie schorzenia jak choroby serca, otyłość, choroby narządów ruchu. Emisja smogu fotochemicznego zaś ma bezpośredni wpływ na choroby układu oddechowego, nerwowego oraz choroby oczu. Koszty te – wraz z rosnącymi kosztami leczenia i rehabilitacji ofiar wypadków drogowych – na trwałe obciążać będą krajowy system ochrony zdrowia, co będzie uwydatniać się w przyszłych pokoleniach wraz ze starzeniem się społeczeństwa i pogarszaniem stanu środowiska. Warto również zwrócić uwagę na gwałtowny wzrost rynku handlu internetowego oraz konsolidację silnego rynku logistycznego, która wytwarza rosnącą presję na ruch w miastach – w metropoliach udział ruchu dostawczego w ruchu kołowym stale wzrasta. Zgodnie z zaleceniami europejskimi należy poszukiwać alternatywnych sposobów na zaspokajanie potrzeb logistycznych w miastach, w tym poprzez promocję i ułatwienie korzystania z lekkich pojazdów elektrycznych oraz wspomaganych elektrycznie rowerów towarowych, tak przez małe jak i duże firmy lub instytucje w logistyce tzw. ostatniej mili. 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.	
760.	Śląska Koalicja Rowerowa	woj. śląskie	Komponent E	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 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. 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	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						wskazują, że 1 km linii konwencjonalnej na 10 mln zł, a linii dużych prędkości na 50 mln zł. Z kolei koszt budowy 1 km linii metra wynosi 470 mln zł, a koszt budowy 1 km linii tramwajowej waha się od 10 do 25 mln zł. (dane Urzędu m. st. Warszawy). Jednocześnie budowa drogi rowerowej zaś to koszt około 2 mln za 1 km. (dane samorządów na podstawie cenników Budżetów Obywatelskich) Na podstawie powyższego zestawienia widać więc, że przeznaczenie nawet niewielkich środków w porównaniu do pozostałych rodzajów infrastruktury transportowej, daje ogromne przełożenie na przyrost ilości dróg rowerowych. Zaznaczyć przy tym należy, że nie należy rozpatrywać procesu inwestycyjnego jedynie z punktu widzenia kosztów, ale także rezultatów i kosztów utrzymania. Z tego punktu widzenia wskazać należy, że utrzymanie infrastruktury rowerowej jest nieporównywalnie tańsze. Drogi rowerowe co do zasady przenoszą mniejsze obciążenia, w efekcie są trwalsze niż drogi dla samochodów, zaś jedyne koszty to zimowe utrzymanie przejezdności. Warto również pamiętać, że każda budowa infrastruktury, a zatem i przetworzenie krajobrazu, niesie za sobą długotrwałe skutki środowiskowe i społeczne takie jak wzrost emisji pyłów i spalin, hałas, tworzenie efektów barier dla ludzi i zwierząt, a także wypadki drogowe. Porównując powyższe efekty należy wskazać, że rower jako środek transportu jest wolny od większości negatywnych efektów funkcjonowania infrastruktury transportowej. Warto również zwrócić uwagę na gwałtowny wzrost rynku handlu internetowego oraz konsolidację silnego rynku logistycznego, która wytwarza rosnącą presję na ruch w miastach – w metropoliach udział ruchu dostawczego w ruchu kołowym stale wzrasta. Zgodnie z zaleceniami europejskimi należy poszukiwać alternatywnych sposobów na zaspokajanie potrzeb logistycznych w miastach, w tym poprzez promocję i ułatwienie korzystania z lekkich pojazdów elektrycznych oraz wspomaganych elektrycznie rowerów towarowych, tak przez małe jak i duże firmy lub instytucje w logistyce tzw. ostatniej mili.	

						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.	
761.	Śląska Koalicja Rowerowa	woj. śląskie	Komponent E	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 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.	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
762.	Śląska Koalicja Rowerowa	woj. śląskie	Komponent E	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 miasto wschodnio niemieckich). Skokowy wzrost zainteresowania transportem rowerowym w sytuacji pandemii udowodnił odporność tego środka transportu na kolejne fale pandemii. Wyzwaniem w tym zakresie jest zwiększenie udziału rowerów w transporcie, w tym w systemie dostaw tzw. ostatniej mili.	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.	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

763.	Śląska Koalicja Rowerowa	woj. śląskie	Komponent E	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 to będzie ograniczeniem poruszania się w ww. strefach pojazdów wysokoemisyjnych. Do stref wjazd będą miały jedynie pojazdy osobowe elektryczne, wodorowe oraz napędzane gazem ziemnym oraz rowery. Dodanie w sekcji „Charakterystyka (Nature, type, size of reform):" punktu: Nowelizacja ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych w celu objęcia jej zapisami także samodzielnych inwestycji w ciągi pieszo-rowerowe. W wielu przypadkach zachodzi potrzeba budowy samodzielnej inwestycji w postaci drogi rowerowej, ciągu pieszo-rowerowego, chodnika lub utworzenia pieszego szlaku turystycznego i inwestycje te napotykają na przeszkody związane np. z nieuregulowanym stanem własnościowym. Sprzeciw nawet jednego właściciela działki często doprowadza do wieloletniego paraliżu ważnej inwestycji rowerowej lub pieszej.	W wielu przypadkach zachodzi potrzeba budowy samodzielnej inwestycji w postaci drogi rowerowej, ciągu pieszo-rowerowego, chodnika lub utworzenia pieszego szlaku turystycznego i inwestycje te napotykają na przeszkody związane np. z nieuregulowanym stanem własnościowym. Sprzeciw nawet jednego właściciela działki często doprowadza do wieloletniego paraliżu ważnej inwestycji rowerowej lub pieszej. Jest to szczególnie istotne w sytuacji, gdy wiele polskich województw na czele z Małopolską realizuje ambitne plany budowy sieci dróg rowerowych i ciągów pieszo-rowerowych. Na szczególną uwagę zasługuje program Velo Małopolska, w ramach którego powstaje 1000 kilometrów asfaltowych dróg rowerowych, z których korzystać mogą również inni użytkownicy (piesi, rolkarze, zimą – narciarze biegowi). Z wielu względów kluczową kwestią jest zapewnienie spójności powstającej sieci tras pieszo-rowerowych. O ile posiadacze rowerów górskich są w stanie przejechać również po nawierzchni szutrowej czy dzikiej ścieżce śródpolnej, to już np. dla rolkarzy czy użytkowników rowerów szosowych każda nawet najmniejsza przerwa w spójności tras oznacza brak możliwości kontynuacji podróży. W wielu przypadkach takie przerwy niweczą wysiłek włożony w powstanie całego systemu, gdyż może być on w pełni funkcjonalny dopiero wtedy, gdy będzie on spójny dokładnie na tej samej zasadzie, na jakiej funkcjonuje infrastruktura drogowa. Na podobny problem zwracają uwagę samorządy, chcące rozwiązać problem braku chodników na obrzeżach miast i na terenach wiejskich. Często ich budowa wzdłuż ruchliwej drogi jest niemożliwa lub utrudniona ze względu na konieczność wykupu niewielkiego paska gruntu wzdłuż drogi. Według pojawiającej się często interpretacji nie da się skorzystać ze specustawy drogowej w przypadku, gdy celem jest jedynie budowa chodnika odseparowanego pasem zieleni od jezdni, bez przebudowy samej jezdni i wykonania odwodnienia. Tymczasem uzależnianie budowy chodnika od wielokrotnie droższej przebudowy jezdni przeczy celowi, jakiego	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						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.	
764.	Śląska Koalicja Rowerowa	woj. śląskie	Komponent E	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 przez wymianę taboru, podniesienie wymogów dot.	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. Wpisanie komponentu rowerowego do zapisów KPO w tym punkcie jest spójne z pozostałymi propozycjami w tym zakresie i wpisuje się wprost z prezentowane założenia	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

					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.	reform.	
765.	Śląska Koalicja Rowerowa	woj. śląskie	Komponent E	216	[8. Zasada „niewyrządzania znaczącej szkody" – „do no significant harm"] Uzupełnienie opisu o kwestie inwestycji w transport rowerowy. Podobnie jak w przypadku wpływu na klimat w odniesieniu do zanieczyszczeń, wdrożenie planowanych działań przyczyni się do ich ograniczenia poprzez promowanie i rozwój niskoemisyjnych środków transportu oraz transportu rowerowego. Oraz Ponadto należy podkreślić, że zadania związane z rozwojem elektromobilności, transportu rowerowego oraz wsparciem rozwoju sieci stacji ładowania pojazdów elektrycznych oraz tankowania paliwami alternatywnymi nie wpłyną na zmiany klimatu, pozwolą na prostszą adaptację do nadchodzących zmian klimatycznych.	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. 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.	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
766.	Śląska Koalicja Rowerowa	woj. śląskie	Komponent E	218	[Tabela 1a i 1b. Wpływ na transformację ekologiczną i cyfrową] 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.	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
767.	Śląska Koalicja Rowerowa	woj. śląskie	Komponent E	219	[9. Kamienie milowe, wskaźniki, harmonogram realizacji] Uzupełnienie o kwestie inwestycji w transport rowerowy. E1.1.3 „Wsparcie rozwoju infrastruktury rowerowej" - budowa 1000 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	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania

						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.	miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
768.	Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.	woj. pomorskie	Komponent E	210	E2.1.3. Projekty intermodalne – „Celem inwestycji jest poprawa efektywności usług transportu intermodalnego co pozwoli na dalsze zwiększanie udziału tego typu transportu w przewozach towarowych. (…) Realizowane będą inwestycje wpisujące się w cele określone w opracowywanym dokumencie kierunkowym dla obszaru transportu intermodalnego. Podejmowane inwestycje będą obejmowały zarówno działania punktowe w obszarze budowy, rozbudowy i unowocześnienia terminali przeładunkowych, bocznic prowadzących do terminali i bocznic w terminalach, a także w odniesieniu do urządzeń wykorzystywanych do przeładunku. Realizowane działania będą skoncentrowane na terminalach drogowo-kolejowych zlokalizowanych na sieci TEN-T.” Wnioskujemy o doprecyzowanie zapisu dotyczącego rodzaju infrastruktury, jaka będzie objęta wsparciem oraz rozszerzenie katalogu tej infrastruktury o: place składowe, parkingi, place manewrowe, infrastrukturę drogową (dojazdową) na terminalu intermodalnym.	Składowe terminali drogowo-kolejowych (zwłaszcza tych o funkcji intermodalnej) to infrastruktura nie tylko kolejowa ale także drogowa. Zapisy projektu powinny precyzyjnie regulować kwestię tych branż, tak aby było możliwe otrzymanie wsparcia zarówno na infrastrukturę kolejową ale także drogową, w tym tą powiązaną typu parkingi, place składowo-manewrowe oraz magazyny. Uważamy, że nie da się zbudować funkcjonalnego terminalu intermodalnego opartego wyłącznie na infrastrukturze kolejowej.	**Uwaga nieuwzględniona.** Tego rodzaju infrastruktura będzie mogła być współfinansowana w ramach polityki spójności
769.	Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.	woj. pomorskie	Komponent E	204-205	„Inwestycja będzie realizowana poprzez dokapitalizowanie funkcjonującego na rynku instrumentu finansowego - istniejącego funduszu. Fundusz będzie wspierał kapitałowo lub dłużnie przedsięwzięcia inwestycyjne przedsiębiorstw, związane z rozwojem w Polsce przemysłu dla rozwiązań zeroemisyjnych w zakresie zrównoważonej mobilności, w tym: - instalacji przemysłowych ukierunkowanych na rozwiązania zeroemisyjne Emisja szkodliwych odpadów: dwutlenku węgla, pyłów oraz tlenku siarki przez statki i promy dokujące w portach, to coraz większy problem ekologiczny. Statki przewożą dziś 90 proc. światowych towarów i generują przy tym 15 proc globalnej emisji tlenku azotu. Sposobem na znaczące ograniczenie tego typu zanieczyszczeń jest	- instalacji zabezpieczających dostęp do źródeł energii, w tym magazynów i centrów dystrybucji.” Wnioskujemy o dopisanie do zakresu interwencji „instalacji do zasilania jednostek pływających z lądu - Onshore Power Supply.	**Uwaga nieuwzględniona.** Tego rodzaju infrastruktura będzie mogła być współfinansowana w ramach polityki spójności

					zasilanie dokujących statków energią elektryczną z lądu, zamiast pokładowymi silnikami diesla. Na świecie widoczny jest dziś trend przechodzenia na zasilanie statków z lądu. Zasilanie w energie elektryczną z lądu statków przebywających w portach (w tym jednostki pasażerskie i wycieczkowe) pozwoli na wyłączenie agregatów prądotwórczych na jednostkach, tym samym zmniejszając emisję do atmosfery szkodliwych cząstek stałych oraz dwutlenku węgla.		
770.	Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.	woj. pomorskie	Komponent E	213	E2.2.2. Cyfryzacja transportu. „Celem inwestycji jest unowocześnienie systemu transportowego i wdrożenia cyfrowych rozwiązań poprawiających efektywność wykorzystania infrastruktury transportowej. Inwestycje obejmują wdrażanie nowoczesnych systemów zarządzania systemami transportowymi." Wnioskujemy o możliwość wdrożenia cyfrowych rozwiązań w ramach infrastruktury kolejowej znajdującej się na terenach portów.	Porty morskie w Polsce mają strategiczny charakter dla gospodarki, w dobie pandemii są jej motorem. Infrastruktura transportowa (w tym kolejowa) jest bardzo często wąskim gardłem w łańcuchu dostaw do i z portu. Unowocześnienie systemu transportowego na ternie portu przyczyni się do zwiększenia potencjału przeładunkowego oraz zwiększy bezpieczeństwo transportu.	**Uwaga nieuwzględniona.** Tego rodzaju infrastruktura będzie mogła być współfinansowana w ramach polityki spójności
771.	Urząd Miasta Katowice	woj. śląskie	Komponent E	201	E1.1.2. Zeroemisyjny transport zbiorowy Zwiększenie liczby oraz udziału taboru autobusowego zasilanego paliwami alternatywnymi Rozwój infrastruktury ładowania/tankowania paliw alternatywnych E2: Rozszerzenie zakresu wsparcia o transport szynowy – tramwaje	W rozwinięciu celu, wskazano jedynie transport autobusowy w dużych miastach oraz aglomeracjach miejskich niskoemisyjny transport zbiorowy to przede wszystkim tramwaje.	**Uwaga uwzględniona.** Tabor szynowy (tramwaje) został dopisany do Komponentu E. Wsparcie będzie możliwe z części pożyczkowej.
772.	Gliwicka Rada Rowerowa	woj. śląskie	Komponent E	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 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 miasto wschodnio niemieckich). Skokowy wzrost zainteresowania transportem rowerowym w sytuacji pandemii udowodnił odporność tego środka transportu na kolejne fale pandemii. Wyzwaniem w tym zakresie jest zwiększenie udziału	jednostki samorządu terytorialnego jako odbiorcy wsparcia	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

					rowerów w transporcie. Warto również zwrócić uwagę na gwałtowny wzrost rynku handlu internetowego oraz konsolidację silnego rynku logistycznego, która wytwarza rosnącą presję na ruch w miastach – w metropoliach udział ruchu dostawczego w ruchu kołowym stale wzrasta. Zgodnie z zaleceniami europejskimi należy poszukiwać alternatywnych sposobów na zaspokajanie potrzeb logistycznych w miastach, w tym poprzez promocję i ułatwienie korzystania z lekkich pojazdów elektrycznych oraz wspomaganych elektrycznie rowerów towarowych, tak przez małe jak i duże firmy lub instytucje w logistyce tzw. ostatniej mili. Cel (Objective): Zwiększenie udziału rowerów w transporcie. Cel zostanie osiągnięty poprzez zwiększenie długości i spójności sieci dróg rowerowych w taki sposób, aby podróż rowerem była uznawana za bezpieczną, wygodną i efektywną. Przewiduje się, że w perspektywie do 2026 r. wzrośnie 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. samodzielne drogi rowerowe, drogi rowerowe towarzyszące inwestycjom drogowym, parkingi rowerowe. 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 boksów 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 zakupu rowerów towarowych dla odbiorców indywidualnych i przedsiębiorców celem realizacji dostaw na tzw. ostatniej mili transportem zeroemisyjnym. Populacja docelowa (Target population): administracja publiczna jako ośrodek tworzący i wdrażający projekt		
773.	Gliwicka Rada Rowerowa	woj. śląskie	Komponent E	197	Dodanie komponentu E1.1.3 „Wsparcie rozwoju infrastruktury rowerowej”	Pandemia COVID-19 i wymóg stosowania dystansu społecznego pokazał jak ważna jest infrastruktura rowerowa w transporcie miejskim. Rower to jedyny środek transportu, który jednocześnie umożliwia zachowanie dystansu społecznego i nie wpływa destrukcyjnie na środowisko. Ponadto, tworzenie infrastruktury rowerowej jest dużo tańsze niż rozbudowa połączeń drogowych. Zestawiając dane z GDDKiA z danymi samorządów (na podstawie cenników budowy dróg rowerowych z Budżetów Obywatelskich) koszt budowy 1 km autostrady odpowiada od 18,2km do 25,2 km drogi dla rowerów, 1 km drogi niższej klasy niż ekspresowej przekłada się na drogę dla rowerów o długości od 4,5 km do 12,1 km. Powyżej przedstawione koszty dotyczą tylko wybudowania danej infrastruktury. Należy wziąć pod uwagę również koszty jej utrzymania. Drogi dla rowerów charakteryzują się dużo niższymi kosztami eksploatacji w porównaniu z pozostałymi typami infrastruktury. Poza kosztami wybudowania i utrzymania dochodzą koszty społeczne. Premiowanie infrastruktury drogowej kosztem rowerowej zachęca społeczeństwo do poruszania się nieefektywnym transportem samochodowym. Powoduje to nadmierny ruch samochodowy (zwłaszcza w centrach miast), spadek liczby pasażerów komunikacji zbiorowej oraz wzrost zanieczyszczeń generowany ruchem samochodowym. W przypadku zwiększonego ruchu samochodowego wzrasta również prawdopodobieństwo wypadków drogowych, które to generują kolejne koszty (w tym bardzo wysokie koszty leczenia ofiar wypadków). Premiowanie ruchu samochodowego buduje również niezdrowe nawyki transportowe wśród społeczeństwa. Nadużywanie samochodu w długim okresie	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						pogorsza stan zdrowia z powodu ograniczenia ilości ruchu. To przekłada się na większą liczbę chorób serca czy otyłość (jest to kolejny koszt, który jest przenoszony na służbę zdrowia). Większy ruchu rowerowy i rozwój infrastruktury rowerowej ograniczy powyższe negatywne skutki. Ponadto, długofalowo infrastruktura rowerowa będzie tańsza w utrzymaniu dla finansów publicznych. Koszty generowane przez ruch rowerowy będą dużo niższe dla społeczeństwa. Dodatkowo, poprzez aktywność fizyczną generowaną przez rowery może przynieść oszczędności dla państwowego systemu ochrony zdrowia, które są tak bardzo potrzebne w po pandemicznym okresie.	
774.	Gliwicka Rada Rowerowa	woj. śląskie	Komponent E	197	Dodanie komponentu E1.1.3 „Wsparcie rozwoju infrastruktury rowerowej”	Pandemia COVID-19 i wymóg stosowania dystansu społecznego pokazał jak ważna jest infrastruktura rowerowa w transporcie miejskim. Rower to jedyny środek transportu, który jednocześnie umożliwia zachowanie dystansu społecznego i nie wpływa destrukcyjnie na środowisko. Ponadto, tworzenie infrastruktury rowerowej jest dużo tańsze niż rozbudowa połączeń drogowych. Zestawiając dane z GDDKiA z danymi samorządów (na podstawie cenników budowy dróg rowerowych z Budżetów Obywatelskich) koszt budowy 1 km autostrady odpowiada od 18,2km do 25,2 km drogi dla rowerów, 1 km drogi niższej klasy niż ekspresowej przekłada się na drogę dla rowerów o długości od 4,5 km do 12,1 km. Powyżej przedstawione koszty dotyczą tylko wybudowania danej infrastruktury. Należy wziąć pod uwagę również koszty jej utrzymania. Drogi dla rowerów charakteryzują się dużo niższymi kosztami eksploatacji w porównaniu z pozostałymi typami infrastruktury. Poza kosztami wybudowania i utrzymania dochodzą koszty społeczne. Premiowanie infrastruktury drogowej kosztem rowerowej zachęca społeczeństwo do poruszania się nieefektywnym transportem samochodowym. Powoduje to nadmierny ruch samochodowy (zwłaszcza w centrach miast), spadek liczby pasażerów komunikacji zbiorowej oraz wzrost zanieczyszczeń generowany ruchem samochodowym. W	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						przypadku zwiększonego ruchu samochodowego wzrasta również prawdopodobieństwo wypadków drogowych, które to generują kolejne koszty (w tym bardzo wysokie koszty leczenia ofiar wypadków). Premiowanie ruchu samochodowego buduje również niezdrowe nawyki transportowe wśród społeczeństwa. Nadużywanie samochodu w długim okresie pogorsza stan zdrowia z powodu ograniczenia ilości ruchu. To przekłada się na większą liczbę chorób serca czy otyłość (jest to kolejny koszt, który jest przenoszony na służbę zdrowia). Większy ruchu rowerowy i rozwój infrastruktury rowerowej ograniczy powyższe negatywne skutki. Ponadto, długofalowo infrastruktura rowerowa będzie tańsza w utrzymaniu dla finansów publicznych. Koszty generowane przez ruch rowerowy będą dużo niższe dla społeczeństwa. Dodatkowo, poprzez aktywność fizyczną generowaną przez rowery może przynieść oszczędności dla państwowego systemu ochrony zdrowia, które są tak bardzo potrzebne w po pandemicznym okresie.	
775.	Gliwicka Rada Rowerowa	woj. śląskie	Komponent E	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 publicznego	Pandemia COVID-19 i wymóg stosowania dystansu społecznego pokazał jak ważna jest infrastruktura rowerowa w transporcie miejskim. Rower to jedyny środek transportu, który jednocześnie umożliwia zachowanie dystansu społecznego i nie wpływa destrukcyjnie na środowisko. Ponadto, tworzenie infrastruktury rowerowej jest dużo tańsze niż rozbudowa połączeń drogowych. Zestawiając dane z GDDKiA z danymi samorządów (na podstawie cenników budowy dróg rowerowych z Budżetów Obywatelskich) koszt budowy 1 km autostrady odpowiada od 18,2km do 25,2 km drogi dla rowerów, 1 km drogi niższej klasy niż ekspresowej przekłada się na drogę dla rowerów o długości od 4,5 km do 12,1 km. Powyżej przedstawione koszty dotyczą tylko wybudowania danej infrastruktury. Należy wziąć pod uwagę również koszty jej utrzymania. Drogi dla rowerów charakteryzują się dużo niższymi kosztami eksploatacji w porównaniu z pozostałymi typami infrastruktury. Poza kosztami wybudowania i utrzymania dochodzą koszty	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						społeczne. Premiowanie infrastruktury drogowej kosztem rowerowej zachęca społeczeństwo do poruszania się nieefektywnym transportem samochodowym. Powoduje to nadmierny ruch samochodowy (zwłaszcza w centrach miast), spadek liczby pasażerów komunikacji zbiorowej oraz wzrost zanieczyszczeń generowany ruchem samochodowym. W przypadku zwiększonego ruchu samochodowego wzrasta również prawdopodobieństwo wypadków drogowych, które to generują kolejne koszty (w tym bardzo wysokie koszty leczenia ofiar wypadków). Premiowanie ruchu samochodowego buduje również niezdrowe nawyki transportowe wśród społeczeństwa. Nadużywanie samochodu w długim okresie pogorsza stan zdrowia z powodu ograniczenia ilości ruchu. To przekłada się na większą liczbę chorób serca czy otyłość (jest to kolejny koszt, który jest przenoszony na służbę zdrowia). Większy ruchu rowerowy i rozwój infrastruktury rowerowej ograniczy powyższe negatywne skutki. Ponadto, długofalowo infrastruktura rowerowa będzie tańsza w utrzymaniu dla finansów publicznych. Koszty generowane przez ruch rowerowy będą dużo niższe dla społeczeństwa. Dodatkowo, poprzez aktywność fizyczną generowaną przez rowery może przynieść oszczędności dla państwowego systemu ochrony zdrowia, które są tak bardzo potrzebne w po pandemicznym okresie.	
776.	Gliwicka Rada Rowerowa	woj. śląskie	Komponent E	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 to będzie ograniczeniem poruszania się w ww. strefach pojazdów wysokoemisyjnych. Do stref wjazd będą miały jedynie pojazdy osobowe elektryczne, wodorowe oraz napędzane gazem ziemnym oraz rowery. Dodanie w sekcji „Charakterystyka (Nature, type, size of reform):" punktu: Nowelizacja ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych w celu objęcia jej zapisami także samodzielnych inwestycji w ciągi pieszo-	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	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

					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.	1000 kilometrów asfaltowych dróg rowerowych, z których korzystać mogą również inni użytkownicy (piesi, rolkarze, zimą – narciarze biegowi). Z wielu względów kluczową kwestią jest zapewnienie spójności powstającej sieci tras pieszo-rowerowych. O ile posiadacze rowerów górskich są w stanie przejechać również po nawierzchni szutrowej czy dzikiej ścieżce śródpolnej, to już np. dla rolkarzy czy użytkowników rowerów szosowych każda nawet najmniejsza przerwa w spójności tras oznacza brak możliwości kontynuacji podróży. W wielu przypadkach takie przerwy niweczą wysiłek włożony w powstanie całego systemu, gdyż może być on w pełni funkcjonalny dopiero wtedy, gdy będzie on spójny dokładnie na tej samej zasadzie, na jakiej funkcjonuje infrastruktura drogowa. Na podobny problem zwracają uwagę samorządy, chcące rozwiązać problem braku chodników na obrzeżach miast i na terenach wiejskich. Często ich budowa wzdłuż ruchliwej drogi jest niemożliwa lub utrudniona ze względu na konieczność wykupu niewielkiego paska gruntu wzdłuż drogi. Według pojawiającej się często interpretacji nie da się skorzystać ze specustawy drogowej w przypadku, gdy celem jest jedynie budowa chodnika odseparowanego pasem zieleni od jezdni, bez przebudowy samej jezdni i wykonania odwodnienia. Tymczasem uzależnianie budowy chodnika od wielokrotnie droższej przebudowy jezdni przeczy celowi, jakiego oczekują mieszkańcy narażeni na chodzenie do pracy, szkoły lub sklepu poboczem ruchliwej drogi. O ile koszt samego chodnika w wielu przypadkach jest do udźwignięcia przez lokalne samorządy, to realizacja takiej inwestycji w pakiecie z przebudową drogi często oznacza, że mieszkańcy latami nie mogą doczekać się zapewnienia im podstawowych potrzeb w zakresie bezpiecznego przemieszczania się pieszo po swojej wsi lub osiedlu. W kontekście wyzwań, jakie przyniosła pandemia COVID-19 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.	
777.	Gliwicka Rada Rowerowa	woj. śląskie	Komponent E	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 to będzie ograniczeniem poruszania się w ww. strefach pojazdów wysokoemisyjnych. Do stref wjazd będą miały jedynie pojazdy osobowe elektryczne, wodorowe oraz napędzane gazem ziemnym oraz rowery. Dodanie w sekcji „Charakterystyka (Nature, type, size of reform):" punktu: Nowelizacja ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych w celu objęcia jej zapisami także samodzielnych inwestycji w ciągi pieszo-rowerowe. W wielu przypadkach zachodzi potrzeba budowy samodzielnej inwestycji w postaci drogi rowerowej, ciągu pieszo-rowerowego, chodnika lub utworzenia pieszego szlaku turystycznego i inwestycje te napotykają na przeszkody związane np. z nieuregulowanym stanem własnościowym. Sprzeciw nawet jednego właściciela działki często doprowadza do wieloletniego paraliżu ważnej inwestycji rowerowej lub pieszej.	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	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						zasadzie, na jakiej funkcjonuje infrastruktura drogowa. Na podobny problem zwracają uwagę samorządy, chcące rozwiązać problem braku chodników na obrzeżach miast i na terenach wiejskich. Często ich budowa wzdłuż ruchliwej drogi jest niemożliwa lub utrudniona ze względu na konieczność wykupu niewielkiego paska gruntu wzdłuż drogi. Według pojawiającej się często interpretacji nie da się skorzystać ze specustawy drogowej w przypadku, gdy celem jest jedynie budowa chodnika odseparowanego pasem zieleni od jezdni, bez przebudowy samej jezdni i wykonania odwodnienia. Tymczasem uzależnianie budowy chodnika od wielokrotnie droższej przebudowy jezdni przeczy celowi, jakiego oczekują mieszkańcy narażeni na chodzenie do pracy, szkoły lub sklepu poboczem ruchliwej drogi. O ile koszt samego chodnika w wielu przypadkach jest do udźwignięcia przez lokalne samorządy, to realizacja takiej inwestycji w pakiecie z przebudową drogi często oznacza, że mieszkańcy latami nie mogą doczekać się zapewnienia im podstawowych potrzeb w zakresie bezpiecznego przemieszczania się pieszo po swojej wsi lub osiedlu. W kontekście wyzwań, jakie przyniosła pandemia COVID-19 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.	

778.	Partnerstwo Razem dla rozwoju	woj. mazowieckie	Komponent E	205-206	E1.1.2. Zeroemisyjny transport zbiorowy - do premiowanych podmiotów dopisać: partnerstwa (i/lub członków tych partnerstw), biorące udział w pilotażowym projekcie Centrum Wsparcia Doradczego, realizowanym przez Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej, oraz podmioty/ osoby działające na obszarach tych partnerstw, albo - część środków przeznaczyć na projekty pozakonkursowe realizowane przez partnerstwa (i/lub członków tych partnerstw), biorące udział w pilotażowym projekcie Centrum Wsparcia Doradczego, realizowanym przez Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej, oraz podmioty/ osoby działające na obszarach tych partnerstw,	Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej jest w trakcie realizacji pilotażowego projektu Centrum Wsparcia Doradczego. Do projektu zakwalifikowano 38 Partnerstw, powstałych głównie z gmin zagrożonych trwałą marginalizacją oraz miast powiatowych, liczących do 20 tys. mieszkańców. Przy wsparciu ekspertów ze Związku Miast Polskich, Partnerstwa uczą się współpracy, dokonują wnikliwej diagnozy swojego obszaru, w celu opracowania strategii terytorialnych oraz wypracowania i realizacji wspólnych przedsięwzięć, rozwiązujących lub niwelujących ich problemy. Partnerstwa te wymagają priorytetowego traktowania, ponieważ skupiają zmarginalizowane obszary, wymagające szczególnego wsparcia, tym bardziej, że w wyniku pandemii COVID-19 ich sytuacja gospodarcza, społeczna, środowiskowa i instytucjonalna pogorszyła się. Stopień zaawansowania prac nad strategią, oraz wsparcie eksperckie gwarantują, że wypracowane przez partnerstwa projekty będą realne do realizacji w krótkim czasie i będą odpowiadały na zdiagnozowane problemy. Wskazana reforma/inwestycja odpowiada na zdefiniowane przez partnerstwo problemy do rozwiązania.	**Uwaga nieuwzględniona** W ramach tej inwestycji przewidywane są wyłącznie konkursy na zakup taboru.
779.	Partnerstwo Razem dla rozwoju	woj. mazowieckie	Komponent E	212-213	E2.2.1. Bezpieczeństwo transportu - do premiowanych podmiotów dopisać: partnerstwa (i/lub członków tych partnerstw), biorące udział w pilotażowym projekcie Centrum Wsparcia Doradczego, realizowanym przez Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej, oraz podmioty/ osoby działające na obszarach tych partnerstw, albo - część środków przeznaczyć na projekty pozakonkursowe realizowane przez partnerstwa (i/lub członków tych partnerstw), biorące udział w pilotażowym projekcie Centrum Wsparcia Doradczego, realizowanym przez Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej, oraz podmioty/ osoby działające na obszarach tych partnerstw	Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej jest w trakcie realizacji pilotażowego projektu Centrum Wsparcia Doradczego. Do projektu zakwalifikowano 38 Partnerstw, powstałych głównie z gmin zagrożonych trwałą marginalizacją oraz miast powiatowych, liczących do 20 tys. mieszkańców. Przy wsparciu ekspertów ze Związku Miast Polskich, Partnerstwa uczą się współpracy, dokonują wnikliwej diagnozy swojego obszaru, w celu opracowania strategii terytorialnych oraz wypracowania i realizacji wspólnych przedsięwzięć, rozwiązujących lub niwelujących ich problemy. Partnerstwa te wymagają priorytetowego traktowania, ponieważ skupiają zmarginalizowane obszary, wymagające szczególnego wsparcia, tym bardziej, że w wyniku pandemii COVID-19 ich sytuacja gospodarcza, społeczna,	**Uwaga nieuwzględniona** Działania z akresu bezpieczeństwa transportu ukierunkowane są na konkretne cele, realizujące założenia reformy i strategii w tym obszarze. Wskazane podmioty uprawnione są nadzorowane przez Ministerstwo Infrastruktury.

						środowiskowa i instytucjonalna pogorszyła się. Stopień zaawansowania prac nad strategią, oraz wsparcie eksperckie gwarantują, że wypracowane przez partnerstwa projekty będą realne do realizacji w krótkim czasie i będą odpowiadały na zdiagnozowane problemy. Wskazana reforma/inwestycja odpowiada na zdefiniowane przez partnerstwo problemy do rozwiązania.	
780.	Gliwicka Rada Rowerowa	woj. śląskie	Komponent E	216	Uzupełnienie opisu o kwestie inwestycji w transport rowerowy. Podobnie jak w przypadku wpływu na klimat w odniesieniu do zanieczyszczeń, wdrożenie planowanych działań przyczyni się do ich ograniczenia poprzez promowanie i rozwój niskoemisyjnych środków transportu oraz transportu rowerowego. Oraz Ponadto należy podkreślić, że zadania związane z rozwojem elektromobilności, transportu rowerowego oraz wsparciem rozwoju sieci stacji ładowania pojazdów elektrycznych oraz tankowania paliwami alternatywnymi nie wpłyną na zmiany klimatu, pozwolą na prostszą adaptację do nadchodzących zmian klimatycznych.	Rower jest zero-emisyjnym środkiem transportu, który jednocześnie zapewnia dystans społeczny. W kontekście zmian jakie spowodowała pandemia jest to bardzo ważny element. Przykłady miast zachodniej Europy oraz Stanów Zjednoczonych, które wskazywały jako ograniczenie pandemii m.in. poprzez tworzenie dróg i pasów rowerowych. 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.	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
781.	Gliwicka Rada Rowerowa	woj. śląskie	Komponent E	219	Uzupełnienie o kwestie inwestycji w transport rowerowy. E1.1.3 „Wsparcie rozwoju infrastruktury rowerowej” - budowa 1000 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.	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
782.	Gliwicka Rada Rowerowa	woj. śląskie	Komponent E	219-220	Uzupełnienie o kwestie inwestycji w transport rowerowy. E1.1.3 „Wsparcie rozwoju infrastruktury rowerowej” - budowa 1000 km dróg rowerowych – do I kw. 2026 - wsparcie zakupu 1000 rowerów towarowych – do I kw.	Transport rowerowy w pełni przyczynia się do realizacji celów środowiskowych i klimatycznych poprzez redukcję emisji substancji szkodliwych i hałasu. Jednocześnie	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów

					2026 Oraz analogicznego zapisu w matrycy. Za realizację wskaźnika odpowiedzialne będzie MI.	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.	kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
783.	Osoba prywatna	woj. małopolskie	Komponent E	?	Doprowadzenie SZEROKICH TORÓW do Krakowa - Nowej Huty do strefy Nowa Huta Przyszłości. Cel: stworzenie miejsca logistycznego i dystrybucji w tym Rejonie. To nie jest tworzenie takiego przedsięwzięcia od nowa, tylko stworzenia odnogi od istniejącej trasy. Nie jest to duża odległość. Nastawienie na obsługę importu i eksportu towarów do Chin drogą kolejową. Proszę rozważyć również stworzenie ODNOGI szerokopasmowej drogi kolejowej do lotniska w Balicach.	Covid wstrząsnął gospodarką światową. Podobnie na mniejszą skalę wstrząsnął ostatni przypadek zablokowania Kanału Suezkiego przez kontenerowiec, który osiadł na mieliźnie. Koncerny i duży światowe firmy zrozumiały, że nie tylko należy dywersyfikować źródła dostawale również kanały dostaw. I tutaj pojawia się nam współczesny Jedwabny Szlak, czyli po prostu droga kolejowa Chiny - Europa. Istnieje już jedno miejsce w Polsce (szerokie tory), gdzie rozładowuje się pociągi towarowe z Chin. Masa towarowa z Chin jest po prostu NIEOGRANICZONA i kolejne miejsce przeładunku chińskich towarów na mapie Polski jest pożądane.Kraków dysponuje czymś unikalnym. Terenem inwestycyjnym dedykowanym pod LOGISTYKĘ Kraków Nowa Huta Przyszłości. Teren ten przylega do rozległego TERENU KOLEJOWEGO, który jest największą górka rozrządową w Polsce, obsługującym dawniej molocha Kombinat Huty im. Lenina. Teren ten dedykowany pod rozwój logistyki i składowania jest już po ustaleniach planów zagospodarowania przestrzennego. Kolej jest (może nieco wymaga remontu i dostosowania), teren jest - wymaga jedynie uzbrojenia i zaoferowania poważnym inwestorom. Zadaniem byłoby doprowadzenie SZEROKICH TORÓW kolejowych do tego miejsca	**Wyjaśnienie** Środki są przeznaczone na modernizację linii międzywojewódzkich i regionalnych o największym potencjale. Wybór konkretnych odcinków do finansowania z KPO będzie zależał także od stanu przygotowania i możliwości realizacji do połowy 2026 r.
784.	Urząd Miasta Gdyni	woj. pomorskie	Komponent E	212	Ze względu na realizację celów inwestycji ‘E2.2.1. Bezpieczeństwo transportu’, wśród których	Dostosowanie potencjalnych działań w kontekście celów wyznaczonych do	**Uwaga nieuwzględniona.** Budowa obwodnic będzie

					wyszczególniono m.in. 'eliminację ruchu tranzytowego z obszarów o zwartej zabudowie mieszkaniowej', postuluje się usunięcie zapisu dotyczącego obwodnic dróg na drogach krajowych, dopuszczając możliwość realizacji obwodnic na drogach niższej kategorii, którymi ruch tranzytowy wyprowadzany jest z obszarów o zwartej zabudowie mieszkaniowej do dróg krajowych.	osiągniecia poprzez realizację poszczególnych inwestycji.	dotyczyć dróg krajowych, zarządzanych przez Generalną Dyrekcję Dróg i Autostrad. Wybór konkretnych lokalizacji będzie dokonywany przez Ministerstwo Infrastruktury po szczegółowej analizie potrzeb związanych z bezpieczeństwem. Budowa dróg co do zasady nie jest kwalifikowalna w KPO, ze względu na brak spełnienia zasady niewyrządzania znacznej szkody środowisku. Wyjątkiem są cele bezpieczeństwa na drogach krajowych, gdzie natężenie ruchu uzasadnia realizację takiego celu.
785.	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego	woj. śląskie	Komponent E	201, 206-211	Należy włączyć zagadnienie związane z mobilnością rowerową do pkt E.2.1. Zwiększenie konkurencyjności sektora kolejowego, poprzez rozszerzenie celu inwestycji o następujący (tabela – str 201): Wsparcie efektywności rozwoju transportu publicznego poprzez budowę i integrację sieci infrastruktury rowerowej z zeroemisyjnym transportem kolejowym. ;W konsekwencji czego należy przewidzieć (str 206-211) pakiet i budżet na inwestycje związane z zeroemisyjnym transportem rowerowym.;;		
786.	Gmina Olsztyn	woj. warmińsko-mazurskie	Komponent E	19	W komponencie E skupiono się tylko na promocji elektromobilności, natomiast całkowicie pominięto ruch rowerowy i pieszy.	W KPO pominięto najbardziej ekologiczne sposoby poruszania się, tj. podróże piesze i rowerowe. Rozwój łańcuchów ekomobilności w powyższym zakresie z całą pewnością pełniej dostosowuje się do sytuacji kryzysowych niż wysokokosztowe inwestycje w elektromobilności. W dobie pandemii mieszkańcy chętniej wybierają podróż rowerem czy pieszo, rezygnując z ryzykownej (w społecznym odbiorze, bo niekoniecznie potwierdzają to badania naukowe) podróży transportem publicznym. Należy wykorzystać ten sprzyjający trend, który pozwoli zmienić wzorce podróżowania w kierunku bardziej zrównoważonej mobilności.	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
787.	Gmina Siechnice	woj. dolnośląskie	Komponent E	208-2010	W ramach zadań E2.1.1 „Linie kolejowe" oraz E2.1.2 „Pasażerski transport kolejowy" wnioskuje się o ujęcie w części „Wdrażanie" Samorządów Województw.	Samorządy Województw prowadząc politykę wspierania rozwoju regionalnego przejmują od lat w swój zarząd linie kolejowe oraz poprzez spółki własne organizują transport kolejowy. Wykluczenie ich z możliwości wdrażania inwestycji związanych z liniami	**Wyjaśnienie** Zapisy w komponencie „E" KPO wskazują na możliwość finansowania modernizacji regionalnych linii kolejowych. Kwota na linie kolejowe

						kolejowymi oraz zakupem taboru kolejowego będzie miało negatywny wpływ na zwiększenie konkurencyjności sektora kolejowego, co stanowi jeden ze zdiagnozowanych celów KPO.	została zwiększona. W KPO znalazły się czytelne zapisy o możliwości zakupu taboru pasażerskiego dla przewozów regionalnych, wraz z przypisaniem określonej kwoty. Wsparcie zakupu taboru będzie możliwe zarówno z części dotacyjnej, jak i pożyczkowej. Całkowita kwota na zakup taboru została zwiększona czterokrotnie.
788.	Stowarzyszenie Metropolia Krakowska	woj. małopolskie	Komponent E	208	Konieczność doprecyzowania, iż w ramach planowanej interwencji możliwe będzie również dofinansowanie parkingów typu P&R oraz ciągów pieszo-rowerowych prowadzących do przystanków kolejowych.	Oprócz interwencji w same linie kolejowe i tabor, w celu zapewnienia odpowiedniego komfortu oraz bezpieczeństwa korzystania z alternatywnych środków mobilności konieczne jest zapewnienie odpowiedniej infrastruktury towarzyszącej. Bez parkingów typu P&R na których możliwe będzie pozostawienie samochodów (szczególnie w przypadku osób mieszkających w miejscowościach, w których brak jest komunikacji publicznej) oraz odpowiednio bezpiecznych ścieżek pieszo-rowerowych (szczególnie na tak zwanym ostatnim kilometrze) sama modernizacja infrastruktury nie przyniesie pożądanych rezultatów.	**Uwaga nieuwzględniona.** Tego rodzaju infrastruktura będzie mogła być współfinansowana w ramach polityki spójności
789.	Stowarzyszenie Metropolia Krakowska	woj. małopolskie	Komponent E	197	Konieczność rozszerzenia możliwości wsparcia na budowę, rozbudowę oraz modernizację infrastruktury miejskiego transportu szynowego oraz zakup taboru tramwajowego.	Komponent dotyczący „Zielonej, inteligentnej mobilności" pomija jedno z kluczowych zadań w miastach i obszarach podmiejskich, które ma wpływ na rozwój zrównoważonego, bezpiecznego i odpornego systemu transportowego zapewniającego odpowiednią obsługę potrzeb gospodarki i społeczeństwa a mianowicie budowę, rozbudowę i modernizację infrastruktury miejskiej sieci szynowej (np. tramwajowej), która jest podstawą funkcjonowania zrównoważonego transportu publicznego w miastach, również średnich, a także obszarach podmiejskich. Bez odpowiedniego wsparcia tego typu inwestycji, w tym również dofinansowania zakupu taboru tramwajowego, samo podejmowanie działań w zakresie zeroemisyjnego transportu kołowego, w bardzo niskim stopniu przyczyni się do realizacji celów dokumentu.	**Uwaga w części uwzględniona.** Tabor szynowy (tramwaje) został dopisany do Komponentu E. Wsparcie będzie możliwe z części pożyczkowej.

790.	Gmina Olsztyn	woj. warmińsko-mazurskie	Komponent E	199	Tiret pierwszy – w opisie komponentu w zakresie dążenia do zwiększenia udziału zrównoważonych form mobilności zupełnie pomijane są najbardziej ekologiczne formy przemieszczenia się tj. podróże piesze i rowerowe.	Niezrozumiałe jest pominiecie tych form przemieszczania się, zwłaszcza że ich wsparcie jest najmniej kosztochłonne, a z drugiej strony w społecznym odbiorze są uważane za bardziej bezpieczne w okresie pandemii. Proponuje się zatem uzupełnienie komponentu o infrastrukturę dla pieszych i rowerzystów.	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
791.	Gmina Olsztyn	woj. warmińsko-mazurskie	Komponent E	201	W reformach (E1.1) Wzrost wykorzystania transportu przyjaznego dla środowiska w ustawie o elektromobilności i paliwach alternatywnych należy przewidzieć rozszerzenie definicji pojazdu elektrycznego o tabor tramwajowy.	Celem ustawy jest wzrost neutralności klimatycznej transportu oraz poprawa ekologiczności sektora transportu. Głównym paliwem alternatywnym wymienionym w ustawie jest energia elektryczna, a mimo to przepisy całkowicie pomijają komunikację tramwajową. Celem powinien być nie sam zakup pojazdów elektrycznych, ale określony efekt ekologiczny, który jest w stanie zapewnić również komunikacja tramwajowa.	**Uwaga uwzględniona.** Tabor szynowy (tramwaje) został dopisany do Komponentu E. Wsparcie będzie możliwe z części pożyczkowej.
792.	Marszałek Województwa Lubelskiego	woj. lubelskie	Komponent E	211	Opis reform i inwestycji w poszczególnych komponentach planu, Opis reform i inwestycji w poszczególnych komponentach planu, komponent E „Zielona, inteligentna mobilność", „E2.2. Zwiększenie bezpieczeństwa transportu" Powszechnie obowiązujące przepisy prawa nie wskazują wyjaśnienia pojęcia ronda, jest to określenie potoczne. Znane jest natomiast określenie „skrzyżowanie o ruchu okrężnym" przy zastosowaniu pionowego znaku drogowego C-12. Jednocześnie w uzupełnieniu należy wskazać, że skrzyżowanie o ruchu okrężnym stanowi jeden z rodzajów skrzyżowania, gdzie przecięcie/ połączenie się dróg realizowane jest na jednym poziomie.	Zastąpienie treści „Przewidywane przedsięwzięcia obejmują punktowe działania inwestycyjne poprawiające bezpieczeństwo ruchu drogowego takie jak: przebudowa skrzyżowań, przejazdów drogowo-kolejowych, dobudowa lewoskrętów, budowa rond, chodników, ścieżek rowerowych, zatok autobusowych, kładek, doświetlanie przejść dla pieszych czy montaż znaków aktywnych" przez zastosowanie prawidłowej terminologii. Sugerowana zmieniona treść powinna brzmieć: „Przewidywane przedsięwzięcia obejmują punktowe działania inwestycyjne poprawiające bezpieczeństwo ruchu drogowego takie jak: przebudowa skrzyżowań, przejazdów drogowo-kolejowych, dobudowa lewoskrętów, budowa skrzyżowań o ruchu okrężnym, chodników, ścieżek rowerowych, zatok autobusowych, kładek, doświetlanie przejść dla pieszych czy montaż znaków aktywnych." Lub „Przewidywane przedsięwzięcia obejmują punktowe działania inwestycyjne poprawiające bezpieczeństwo ruchu drogowego takie jak: przebudowa	**Wyjaśnienie** Dokument adresowany jest do szerokiego grona odbiorców. Terminologia ujęta w zapisach jest powszechnie stosowana i uzywana. Zapisy w KPO sa w tym zakresie jasne i jednoznaczne.

						skrzyżowań, przejazdów drogowo-kolejowych, dobudowa lewoskrętów, skrzyżowań z wyspą centralną, chodników, ścieżek rowerowych, zatok autobusowych, kładek, doświetlanie przejść dla pieszych czy montaż znaków aktywnych". Fakultatywnie należy usunąć treść „budowa rond".	
793.	Marszałek Województwa Lubelskiego	woj. lubelskie	Komponent E	212	Opis reform i inwestycji w poszczególnych komponentach planu, Opis reform i inwestycji w poszczególnych komponentach planu, komponent E „Zielona, inteligentna mobilność", „E2.2.1. Bezpieczeństwo transportu" Funkcjonujący dualizm w zakresie obowiązującego ograniczenia prędkości w terenie zabudowanym polegający na zróżnicowaniu prędkości dopuszczalnej do 50 km/h w godz. 5:00-23:00 i 60 km/h w godz. 23:00-5:00 jest działaniem zasadnym bowiem przyczynia się do zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska kongestii. Znane i dostępne dane statystyczne nie potwierdzają przekonania jakoby podwyższenie dopuszczalnej prędkości do 60 km/h niekorzystnie wpływa na zwiększenie odsetka kolizji i wypadków drogowych, których skutki istotnie wpływałyby choćby na długotrwałą niezdolność do pracy, lub skutek śmiertelny wypadku. W związku z tym zasadne jest wycofanie treści z projektu KPO.	W treści dot. charakterystyki, w kontekście wdrożenia reform obejmujących zmiany regulacyjne wskazano, że „Ponadto projektowane rozwiązania uchylą przepis podwyższający prędkość w terenie zabudowanym do 60 km/h w godzinach nocnych (23:00-5:00) oraz uregulują kwestie obowiązku zachowania odpowiednich odstępów pomiędzy pojazdami na autostradach i drogach ekspresowych". Zasadne jest ograniczenie zmian legislacyjnych poprzez wycofanie się z uchylenia przepisu podwyższającego prędkość w terenie zabudowanym do 60 km/h w godzinach nocnych (23:00-5:00).	**Uwaga nieuwzględniona** Zapisy są dostosowane do zmian legislacyjnych w tym zakresie.
794.	Gmina Olsztyn	woj. warmińsko-mazurskie	Komponent E	201	W inwestycjach w zeroemisyjny transport zbiorowy (E1.1.2) pominięta została możliwość inwestowania w transport tramwajowy, co wydaje się niezrozumiałe w kontekście celów KPO.	Inwestycje w transport tramwajowy są kosztowne, ale przynoszą wysokie zyski w postaci dużej efektywności w przewozie pasażerów, także w porównaniu z transportem autobusowym. Ponadto są to inwestycje trwalsze – infrastruktura tramwajowa wpisuje się na stałe w krajobraz miasta i trudno ją zmieniać lub likwidować w przypadku chwilowych, koniunkturalnych potrzeb. Podsumowując: niskoemisyjność tramwaju jest taka sama jak autobusu przy wyższej efektywności przewozowej i znacznie wyższej stabilności oferty. Pominięcie jej w interwencji dotyczącej zielonej mobilności ograniczy możliwości osiągnięcia celów KPO.	**Uwaga uwzględniona.** Tabor szynowy (tramwaje) został dopisany do Komponentu E. Wsparcie będzie możliwe z części pożyczkowej.
795.	Gmina Olsztyn	woj. warmińsko-mazurskie	Komponent E	203	Tiret czwarty dotyczący nowelizacji ustawy o publicznym transporcie zbiorowym powinien uwzględniać możliwości integracji biletowo-taryfowej czy tworzenie wspólnej sieci transportu publicznego dla miejskiego obszaru funkcjonalnego.	Za takim zmianami w PTZ powinny iść jednolite zasady dopłat do biletów obejmujące na tych samych zasadach miasta powyżej 100 tys. mieszkańców i obszar funkcjonalny, aby na stałe zapewnić optymalne, a nie sporadyczne funkcjonowanie linii autobusowych kursujących po mało zagęszczonych obszarach funkcjonalnych.	**Wyjaśnienie** Kwestie te są w kompetencji samorządów i nie ma przeszkód, aby tworzyć takie wspólne inicjatywy. Nie wymaga zmian w KPO.

796	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego	woj. śląskie	Komponent E	201	E2.1.2. - jako cel inwestycji zapisano "Odnowa taboru …"", natomiast w dokumencie "Skrócony opis KPO" zapisano na str. 5 "Modernizacja taboru kolejowego" - czy faktycznie chodzi o modernizację starego taboru, czy o odnowienie parku taborowego poprzez zastąpienie starego nowym?	Poprzez modernizację starego taboru szczególnie serii EN57 nigdy nie osięgnie się takiego samego poziomu bezpieczeństwa i komfortu jak w obecnie produkowanych pojazdach kolejowych. Tak więc należy inwestować w nowy tabor, a nie w modernizację taboru przestarzałego konstrukcyjnie.	**Wyjaśnienie** Zakup taboru dotyczy tylko nowych jednostek, nie obejmuje modernizacji starego taboru. W tym zakresie opis E2.1.2 nie wymaga zmian.
797.	Gmina Olsztyn	woj. warmińsko-mazurskie	Komponent E	209	Wyzwania w tym zakresie, szczególnie te związane z zachęceniem społeczeństwa do zmiany zachowań komunikacyjnych, wymagają ścisłej współpracy z samorządami jeżeli chodzi o plany kolei dotyczące zwiększenia częstotliwości kursowania pociągów, utworzenia zaplecza technicznego i infrastruktury umożliwiającej przesiadanie się (P&R, B&R, dostosowanie rozkładu jazdy komunikacji gminnej do rozkładu jazdy pociągów).	Brak przepływu informacji pomiędzy przewoźnikami kolejowymi a gminami powoduje niespójności w zamierzeniach inwestycyjnych samorządów i w efekcie utrudnia pełną integrację transportową.	**Uwaga ogólna** Poza zakresem KPO.
798.	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego	woj. śląskie	Komponent E	198	Rozszrzenie zakresu pkt E1.1.2. o zeroemisyjne rowery elektryczne	Do nazwy Inwestycji E1.1.2. dopisać zwrot „lub indywidualny” i w celu inwestycji dopisać „Rozwój infrastruktury rowerowej oraz sieci miejskich wypożyczalnia e-bików", które znacznie zwiększają komfort i zasięg poruszania się w obszarach miejskich na rowerze. Beneficjentem tego punktu mogą być jednostki samorządowe, ale także przedsiębiorstwa, które zechcą stworzyć własne wypożyczalnie rowerów elektrycznych dla pracowników.;;	**Uwaga nieuwzględniona** Celem tego działania jest promocja transportu publicznego.
799.	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego	woj. śląskie	Komponent E	197	Dodanie w pkt E.1.1.1 słowa "rowery elektryczne"	Elektromobilność to cały zbiór elektrycznych środków transportu i ograniczanie się tylko do samochodów nie jest logiczne. Samochody nie są tak skuteczne w transporcie miejskim jak rowery. Rozwój rowerów elektrycznych następuje bardzo szybko i mamy już polskie marki e-bików, ale nigdy nie zaszkodzi zainwestować w ich rozwój. Na bazie tego zapisu można spróbować zorganizować miejskie wypożyczalnie rowerów elektrycznych zlokalizowane przy centrach przesiadkowych i przy dworcach kolejowych, dzięki którym pasażerowie nie muszą koniecznie przesiadać się z auta do środka transportu zbiorowego, ale także na indywidualny środek transportu jakim jest rower. Taka forma jest bezpieczniejsza czasach pandemii i zdrowsza. Rozwój wypożyczalni e-bików przyczyni się także do zwiększenia sprzedaży, a to docelowo może zachęcić polskie firmy rowerowe w inwestowanie w produkcję rowerów	**Wyjaśnienie** Zakres działania E1.1.1 jest bardzo szeroki. Nie wyklucza się wiec wsparcia przedsiębiorstw, związanych z produkcja w obszarze części do rowerów elektrycznych.

						elektrycznych. ;;	
800.	Gmina Miasto Szczecin	woj. zachodniopomorskie	Komponent E	202	Inwestowanie w nisko i zeroemisyjną komunikację publiczna jest jak najbardziej słuszne. Pomija jednak wyzwanie jakim jest rosnący ruch cargo wewnątrz dużych miast związanym z rozwojem e-handlu.	Zmiana struktury handlu z jednej strony jest zgodna z globalnym trendem, ale jest także efektem pandemii i pochodną lockdownowych ograniczeń w przemieszczaniu się Polaków.	**Uwaga nieuwzględniona** Kwestie transportu towarowego nie są celem w zakresie KPO, nie wynikają z przewidywanych reform.
801.	Związek Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć	woj. mazowieckie	Komponent 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	**Wyjaśnienie** W KPO nie ma zapisów dotyczących wsparcia dla transportu śródlądowego.

						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	
802.	Gmina Miasto Szczecin	woj. zachodniopomorskie	Komponent E	202	Inwestowanie w nisko i zeroemisyjną komunikację publiczna jest jak najbardziej słuszne. Pomija jednak wyzwanie jakim jest rosnący ruch cargo wewnątrz dużych miast związanym z rozwojem e-handlu.	Zmiana struktury handlu z jednej strony jest zgodna z globalnym trendem, ale jest także efektem pandemii i pochodną lockdownowych ograniczeń w przemieszczaniu się Polaków.	**Uwaga nieuwzględniona** Kwestie transportu towarowego nie są celem w zakresie KPO, nie wynikają z przewidywanych reform.
803.	Gmina Miasto Szczecin	woj. zachodniopomorskie	Komponent E	205	Zbyt wąskie podejście do wsparcia zeroemisyjnego transportu zbiorowego.	W odniesieniu do zeroemisyjnego transportu zbiorowego (inwestycja E.1.1.2) projekt KPO ogranicza się do taboru autobusowego i infrastruktury tankowania/ładowania. Tymczasem transport zeroemisyjny to również transport szynowy (tramwajowy) wymagający zarówno inwestycji taborowych jak i infrastrukturalnych (tylko w skali Szczecina potrzeby w tym zakresie na najbliższych kilka lat szacowane są na blisko 2 mld zł). Z drugiej zaś strony zeroemisyjny tabor autobusowy charakteryzuje się innymi parametrami od autobusów konwencjonalnych (większa wysokość, częściowo inne czynności serwisowe) – ograniczanie wsparcia do samych pojazdów i infrastruktury ładowania pomija kwestie związane z koniecznością modernizacji infrastruktury postojowo-serwisowej. Brak dofinansowania w tym zakresie (konieczność ponoszenia tych wydatków w całości ze środków własnych) wpływa niekorzystnie na rachunek ekonomiczny inwestycji w autobusy zeroemisyjne.	**Uwaga uwzględniona.** Tabor szynowy (tramwaje) został dopisany do Komponentu E. Wsparcie będzie możliwe z części pożyczkowej
804.	Urząd Miasta Ełku	woj. warmińsko-mazurskie	Komponent E	206	E.1.1.2. W punkcie Populacja docelowa należałoby dodać także spółki miejskie.	W przypadku niektórych samorządów transportem publicznym zajmują się w ich imieniu spółki miejskie, w których udziałowcami są jedynie samorządy. Podstawową działalnością Spółki jest	**Wyjaśnienie** Pojecie „ samorząd" obejmuje także podmioty, które są tworzone przez jst.

						świadczenie usług w zakresie lokalnego transportu zbiorowego.	
805.	Gmina Miasto Szczecin	woj. zachodniopomorskie	Komponent E	205	Zbyt wąskie podejście do wsparcia zeroemisyjnego transportu zbiorowego.	W odniesieniu do zeroemisyjnego transportu zbiorowego (inwestycja E.1.1.2) projekt KPO ogranicza się do taboru autobusowego i infrastruktury tankowania/ładowania. Tymczasem transport zeroemisyjny to również transport szynowy (tramwajowy) wymagający zarówno inwestycji taborowych jak i infrastrukturalnych (tylko w skali Szczecina potrzeby w tym zakresie na najbliższych kilka lat szacowane są na blisko 2 mld zł). Z drugiej zaś strony zeroemisyjny tabor autobusowy charakteryzuje się innymi parametrami od autobusów konwencjonalnych (większa wysokość, częściowo inne czynności serwisowe) – ograniczanie wsparcia do samych pojazdów i infrastruktury ładowania pomija kwestie związane z koniecznością modernizacji infrastruktury postojowo-serwisowej. Brak dofinansowania w tym zakresie (konieczność ponoszenia tych wydatków w całości ze środków własnych) wpływa niekorzystnie na rachunek ekonomiczny inwestycji w autobusy zeroemisyjne.	**Uwaga uwzględniona.** Tabor szynowy (tramwaje) został dopisany do Komponentu E. Wsparcie będzie możliwe z części pożyczkowej
806	Gmina Olsztyn	woj. warmińsko-mazurskie	Komponent E	209	Zakres inwestycji to tabor pasażerski, 7-wagonowe składy piętrowe. W przypadku niektórych regionów wielką zmianą na plus byłoby funkcjonowanie regularnych kursów mniejszych składów np. szynobusów.	Dotyczy to tych województw, w których nie obserwuje się dużych napełnień w przewozach, a konieczne jest zbudowanie solidnej oferty przewozów kolejowych.	**Wyjaśnienie** W KPO znalazły się czytelne zapisy o możliwości zakupu taboru pasażerskiego dla przewozów regionalnych, wraz z przypisaniem określonej kwoty. Wsparcie zakupu taboru będzie możliwe zarówno z części dotacyjnej, jak i pożyczkowej. Całkowita kwota na zakup taboru została zwiększona czterokrotnie. Szczegółowe zapisy co do rodzaju taboru zostaną określone na poziomie konkursów.
807.	Gmina Olsztyn	woj. warmińsko-mazurskie	Komponent E	213	W ramach inwestycji przewiduje się szereg zadań związanych z wdrożeniem systemów informatycznych i teleinformatycznych w transporcie. Wnosimy o dodanie możliwości utworzenia i wdrożenia modelu ruchu dla obszaru miasta pow. 100 tys. mieszkańców.	Jest to niezwykle istotne narzędzie z punktu widzenia planistycznego, w obszarach rozbudowy mieszkalnictwa i terenów przemysłowych oraz dla organizacji transportu zbiorowego.	**Uwaga nieuwzględniona.** Tego rodzaju infrastruktura będzie mogła być współfinansowana w ramach polityki spójności

808.	Gmina Lesznowola	woj. mazowieckie	Komponent E	197-221	Uwzględnienie wsparcia miejskiego transportu szynowego (metro, tramwaje, kolej miejska) w ramach środków na zeroemisyjny transport publiczny i/lub środków na zwiększenie konkurencyjności sektora kolejowego.	W chwili obecnej wsparcie w ramach KPO przewidziano jedynie na tabor autobusowy (elektryczny lub wodorowy) wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Nie przewidziano żadnego wsparcia dla miejskiego transportu szynowego, który jest kluczowy dla największych miast i ich obszarów funkcjonalnych/metropolitalnych. Trzeba brać pod uwagę, że transport szynowy w miejskich obszarach funkcjonalnych/metropolitalnych jest znacząco bardziej efektywny (zarówno jeśli chodzi o liczbę przewożonych pasażerów, jak i prędkość przejazdu) niż transport autobusowy. Udział metropolii warszawskiej (Kolei Mazowieckich, Szybkiej Kolei Miejskiej i Warszawskiej Kolei Dojazdowej) w liczbie pasażerów kolei w Polsce stanowi ok. 25-30%. Transport szynowy ma znacznie większe możliwości być realną konkurencją dla indywidualnego transportu samochodowego niż transport autobusowy. Jednocześnie w KPO jednym z głównych problemów wskazano zanieczyszczenie powietrza w wyniku dużej emisji liniowej, która występuje głównie w dużych aglomeracjach. Nie można poważnie mówić o ograniczaniu emisyjności w sektorze transportu bez wsparcia rozwoju sieci tramwajowych, metra i kolei w największych polskich miastach i ich obszarach metropolitalnych.	**Uwaga uwzględniona.** Tabor szynowy (tramwaje) został dopisany do Komponentu E. Wsparcie będzie możliwe z części pożyczkowej.
809.	Gmina Miasto Szczecin	woj. zachodniopomorskie	Komponent E	212	Nie wystarczająca skala interwencji w zakresie wsparcia budowy obwodnic.	Z punktu widzenia Szczecina i Pomorza Zachodniego fundamentalne znaczenie ma budowa Zachodniego Drogowego Obejścia Szczecina (51 km drogi krajowej S6, o szacunkowym koszcie budowy przekraczającym 4 mld zł). Pomimo rządowych zapowiedzi ogłoszenia przetargu dot. tej inwestycji w dalszym ciągu nie przedstawiono źródła jej finansowania (wciąż formalnie aktualna jest realizacja w formule PPP, pomimo że zrezygnowano z niej w odniesieniu do wszystkich innych inwestycji drogowych), ani tym bardziej nie stworzono mechanizmu finansowania dróg dojazdowych. KPO wydaje się narzędziem, które w wymiarze finansowym zapewnia potencjalnie środki na realizację ww. przedsięwzięć. Tymczasem zapisy programu w odniesieniu do obwodnic wskazują na	**Uwaga nieuwzględniona.** Budowa obwodnic będzie dotyczyć dróg krajowych, zarządzanych przez Generalną Dyrekcję Dróg i Autostrad. Wybór konkretnych lokalizacji będzie dokonywany przez Ministerstwo Infrastruktury po szczegółowej analizie potrzeb związanych z bezpieczeństwem. Budowa dróg co do zasady nie jest kwalifikowalna w KPO, ze względu na brak spełnienia zasady niewyrządzania znacznej szkody środowisku. Wyjątkiem są cele bezpieczeństwa na drogach krajowych, gdzie natężenie

						budowę w skali całego kraju jedynie 70 km tego typu dróg w cenie średniej 6,6 mln Euro za km. Potrzeby infrastrukturalne w zakresie inwestycji drogowych zostały tym samym KPO zmarginalizowane. Województwo Zachodniopomorskiego w ubiegłym roku złożyło do Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej projekty p.n. „Budowa zachodniej drogowej obwodnicy miasta Szczecina jako zielonego korytarza" oraz „Budowa infrastruktury uzupełniającej dla Zachodniego Drogowego Obejścia Szczecina" – obecne zapisy KPO wydają się pomijać to przedsięwzięcie.	ruchu uzasadnia realizację takiego celu.
810.	Stowarzyszenie Ekologiczne EKO-UNIA	woj. dolnośląskie	Komponent E	199	uzupełnienie do części Dążenie do zwiększenia udziału zrównoważonych form mobilności. Zmniejszenie presji na środowisko. Miasta i aglomeracje winny zaplanować spójne, całościowe systemy sprawnego transportu publicznego (szynowego i kołowego – również z wykorzystaniem istniejącej infrastruktury PKP) uzupełniony promocją ruchu i ścieżek rowerowych. Pojazd indywidualny (również elektryczny i niskoemisyjny) nie może stanowić trzonu tej koncepcji. Ludzie wjeżdżają do centrum miasta pojazdami indywidualnymi z powodu braku innej możliwości. Narażają się często na stanie w korkach i oddychanie spalinami. Obwodnice nie mogą być jedynym sposobem załatwienia problemu. Zorientowanie planów miasta na zaspokojenie potrzeb motoryzacji indywidualnej (rozbudowa dróg i parkingów) to brnięcie w nierozwiązywalne problemy i trwałe uszczuplanie przestrzeni publicznej. Tego rodzaju spójne plany i programy winny być warunkiem wsparcia interwencji z KPO- dziś w coraz bardziej dramatycznych okolicznościach katastrofy klimatycznej, pandemicznej i smogowej (45-50 tys. ofiar zanieczyszczenia powietrza rocznie- średniej wielkości miasto!). Wydatki z Funduszu Odbudowy powinny być poprzedzone solidnymi reformami stanowiącymi odpowiedź na kryzys obecny i przyszłe. W zero emisyjnym transporcie - opartym o elektryczność z OZE w koncepcji elektroprosumeryzmu (www.ppte2050.pl) - te strategiczne cele reform, to: 1)konsekwentna defaworyzacja transportu indywidualnego (zakaz importu aut starszych niż 5 lat, ograniczenie i podrożenie miejsc parkingowych z jednej strony oraz zachęty do korzystania ze sprawnej, częstej, wygodnej komunikacji publicznej ze strony drugiej) 2) rozwój spójnych systemów elektrycznej (wodorowej) sprawnej, wygodnej komunikacji publicznej (elektrobusy, tramwaje, kolej) wspieranej rowerami i zachętami do	Zeroemisyjny transport oparty na energii elektrycznej z OZE (zielonym wodorze) to strategiczny cel pozwalający oprzeć się na „polskim słońcu, wietrze i biogazie". Uniezależnia państwo od trudnego politycznie i strategicznie powiązania z Rosją i innymi zewnętrznymi dostawcami paliw kopalnych. Ma olbrzymie znaczenie gospodarcze. Strumień środków do tej pory wydawany na zakup zewnętrzny paliw i energii zostaje w polskiej gospodarce i jej podmiotach (wg koncepcji elektroprosumeryzmu ten strumień środków przy- jak najbardziej możliwym- przejściu na 100 % OZE, to ok 200 mld zł rocznie - www.ppte2050.pl). Nie bagatelne znaczenie ma wydajność tego transportu. W koncepcji elektroprosumeryzmu wskazuje się, że elektryfikacja transportu wprowadza 3-krotnie wyższą sprawność samochodu elektrycznego w porównaniu z samochodem z silnikiem spalinowym. Zatem mamy do czynienia z innowacją przełomową połączoną z oszczędnością środowiska i kosztów. A także z poprawą konkurencyjności gospodarki i podmiotów wchodzących na ścieżkę elektroprosumeryzmu w transporcie. Taki transport ma wreszcie pozytywne znaczenie ekologiczno- klimatyczne i zdrowotne redukując zanieczyszczenia smogowe i gazy cieplarniane i przybliżając nas do neutralności klimatycznej- celu polityki UE i Zielonego Ładu.	**Wyjaśnienie** W zakresie KPO nacisk położony jest na promocje transportu publicznego oraz elektromobilności indywidualnej. Działania będą zgodne z nowa legislacją i polityką państwa w tym zakresie.

					podróży pieszych 3) rozbudowa systemów komunikacji publicznej- elektrobusów, szynobusów pokrywającej przestrzenie kraju wykluczone transportowo 4) wprowadzenie dostępnych systemów (wynajmu) czasowego korzystania z aut elektrycznych w podróżach miejskich i pozamiejskich równolegle z politykó zniechęcania do posiadania aut indywidualnych 5) rozwój innowacyjnych kierunków rozwoju transportu i maszyn zeroemisyjnych obejmujący min. specjalizację na : a) maszyny i urządzenia rolnicze b) system pojazdów dostawczych oraz aut obsługujących min handel i przesyłki zdalne c) systemy logistyczne dla pojazdów elektryczne (wodorowe) na wynajem do miast i ruchu pozamiejskiego		
811.	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego	woj. śląskie	Komponent E	197	Brak wsparcia dla krajowej sieci tras rowerowych	Regiony przygotowały spójną koncepcję sieci regionalnych tras rowerowych, która mogła by być podstawą krajowej sieci tras rowerowych. KPO jest doskonałą okazją do zrealizowania tej koncepcji z jednego źródła finansowania. Dodatkowo rower to w pełni zeroemisyjny środek transportu, a rozwój infrastruktury rowerowej wpisuje się w 100% w oczekiwania KE w zakresie zeroemisyjnej mobilności.	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
812.	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego	woj. śląskie	Komponent E	197	Dodanie w pkt E.1.1.1 słowa "rowery elektryczne"	Elektromobilność to cały zbiór elektrycznych środków transportu i ograniczanie się tylko do samochodów nie jest logiczne. Samochody nie są tak skuteczne w transporcie miejskim jak rowery. Rozwój rowerów elektrycznych następuje bardzo szybko i mamy już polskie marki e-bików, ale nigdy nie zaszkodzi zainwestować w ich rozwój. Na bazie tego zapisu można spróbować zorganizować miejskie wypożyczalnie rowerów elektrycznych zlokalizowane przy centrach przesiadkowych i przy dworcach kolejowych, dzięki którym pasażerowie nie muszą koniecznie przesiadać się z auta do środka transportu zbiorowego, ale także na indywidualny środek transportu jakim jest rower. Taka forma jest bezpieczniejsza czasach pandemii i zdrowsza. Rozwój wypożyczalni e-bików przyczyni się także do zwiększenia sprzedaży, a to docelowo może zachęcić polskie firmy rowerowe w inwestowanie w produkcję rowerów	**Uwaga nieuwzględniona.** Tego rodzaju infrastruktura będzie mogła być współfinansowana w ramach polityki spójności. Niemniej jednak zapisy w ramach tego działania nie wykluczają mozwlości wsaprcia przedsiębiorstw produkujących części dla rowerów elekrycznych.

						elektrycznych.	
813.	Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki, Polska Federacja Organizacji Rowerowych	woj. mazowieckie	Komponent E	13	1.2. Wyzwania rozwojowe - należy uzupełnić o informację: 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.	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

814.	Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki, Polska Federacja Organizacji Rowerowych	woj. mazowieckie	Komponent E	23	1.4.1. Zgodność KPO z 6 filarami wynikającymi z art. 3 rozporządzenia ws. RRF - 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.	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
815.	Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki, Polska Federacja Organizacji Rowerowych	woj. mazowieckie	Komponent E	34-35	2. POWIĄZANIE Z SEMESTREM EUROPEJSKIM - 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.	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
816.	Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki, Polska Federacja Organizacji Rowerowych	woj. mazowieckie	Komponent E	39	2. POWIĄZANIE Z SEMESTREM EUROPEJSKIM - 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	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.	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być

					energię, z uwzględnieniem różnic regionalnych, komponentu E „Zielona, inteligentna mobilność", reformy E1.1 „Wzrost wykorzystania transportu przyjaznego dla środowiska".		realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
817.	Gmina Miasto Szczecin	woj. zachodniopomorskie	Komponent E	nie dotyczy	nie dotyczy Brakuje odniesień do konkretnych działań mających na celu ograniczenie wykluczenia komunikacyjnego poza ośrodkami miejskimi, co ma istotne znaczenie dla otoczenia Szczecina.	nie dotyczy	**Uwag ogólna**
818.	Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki, Polska Federacja Organizacji Rowerowych	woj. mazowieckie	Komponent E	41	2. POWIĄZANIE Z SEMESTREM EUROPEJSKIM - 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.	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
819.	Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki, Polska Federacja Organizacji Rowerowych	woj. mazowieckie	Komponent E	44	2. POWIĄZANIE Z SEMESTREM EUROPEJSKIM - 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.	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
820.	Starostwo Powiatowe w Bytowie	woj. pomorskie	Komponent E	Do pkt. 1: 197, do pkt. 2: str. 20	AD 1 Zmiana zapisu: Cele szczegółowe: E1. Zwiększenie udziału zeroemisyjnego transportu oraz przeciwdziałanie i zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko. Na zapis: E1 Zwiększenie udziału zeroemisyjnego i niskoemisyjnego transportu oraz przeciwdziałanie i zmniejszenie negatywnego	" Na zapis: „wsparcie kwotą 1 031 mln euro programu kompleksowej wymiany taboru autobusowego (w miastach, ich obszarach funkcjonalnych i poza nimi) na tabor nisko i zeroemisyjny oraz infrastrukturę towarzyszącą, służącą zarówno poborowi	**Wyjaśnienie** Zapisy zostały zmodyfikowane.

					oddziaływania transportu na środowisko W konsekwencji ujednolicenie wszystkich zapisów dotyczących inwestycji w tabor autobusowy, tak aby obok taboru zeroemisyjnego zaznaczony został tabor niskoemisyjny. Między innymi zaktualizowanie nazwy: E1.1.2. Zeroemisyjny i niskoemisyjny transport zbiorowy itd. AD 2 Zmiana zapisu: „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" W konsekwencji zmiana wszystkich zapisów, w taki sposób, aby obok miast i ich obszarów funkcjonalnych, znalazły się obszary poza nimi (transport regionalny)	energii, jak i serwisowaniu taboru	
821.	Stowarzyszenie Szczecińskiego Obszaru Metropoliatlnego	woj. zachodniopomorskie	Komponent E	201, 205-206	Należy uwzględnić środki na wsparcie transportu szynowego. Komponent E „Zielona, inteligentna mobilność" Uwaga do str. 201 (tabela Opis reform i interwencji) oraz do opisu wsparcia E1.1.2. Zeroemisyjny transport zbiorowy strona 205 – 206	Rozwój transportu szynowego jest kluczowy dla obszarów funkcjonalnych miast wojewódzkich. Zablokowanie możliwości pozyskania środków z KPO na inwestycje związane z poprawą stanu infrastruktury szynowej oraz zakupem nowego taboru szynowego realnie wpływa na pogorszenie rozwoju transportu w dużych miastach.	**Uwaga uwzględniona.** Tabor szynowy (tramwaje) został dopisany do Komponentu E. Wsparcie będzie możliwe z części pożyczkowej.
822.	Gmina Wiązowna	woj. mazowieckie	Komponent E	197-221	Uwzględnienie wsparcia miejskiego transportu szynowego (metro, tramwaje, kolej miejska) w ramach środków na zeroemisyjny transport publiczny i/lub środków na zwiększenie konkurencyjności sektora kolejowego.	W chwili obecnej wsparcie w ramach KPO przewidziano jedynie na tabor autobusowy (elektryczny lub wodorowy) wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Nie przewidziano żadnego wsparcia dla miejskiego transportu szynowego, który jest kluczowy dla największych miast i ich obszarów funkcjonalnych/metropolitalnych. Trzeba brać pod uwagę, że transport szynowy w miejskich obszarach funkcjonalnych/metropolitalnych jest znacząco bardziej efektywny (zarówno jeśli chodzi o liczbę przewożonych pasażerów, jak i prędkość przejazdu) niż transport autobusowy. Udział metropolii warszawskiej (Kolei Mazowieckich, Szybkiej Kolei Miejskiej i Warszawskiej Kolei Dojazdowej) w liczbie pasażerów kolei w Polsce stanowi ok. 25-30%. Transport szynowy ma znacznie większe możliwości być realną konkurencją dla indywidualnego transportu samochodowego niż transport autobusowy. Jednocześnie w KPO jednym z głównych problemów wskazano zanieczyszczenie powietrza w wyniku dużej emisji liniowej, która występuje głównie w dużych aglomeracjach. Nie można poważnie mówić o ograniczaniu emisyjności	**Uwaga uwzględniona.** Tabor szynowy (tramwaje) został dopisany do Komponentu E. Wsparcie będzie możliwe z części pożyczkowej.

						w sektorze transportu bez wsparcia rozwoju sieci tramwajowych, metra i kolei w największych polskich miastach i ich obszarach metropolitalnych.	
823.	Urząd Gminy Aleksandrów Kujawski	woj. kujawsko-pomorskie	Komponent E	197-200	Zmiany dotyczące celów szczegółowych 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 transportu indywidualnego. Krajowy Plan Odbudowy przewiduje zbyt małe środki finansowe przeznaczone na elektromobilność , brak również zadań mających na celu rozwój mobilności dla osób niepełnosprawnych	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 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".	**Uwaga ogólna**
824.	Gmina Miasto Szczecin	woj. zachodniopomorskie	Komponent E	nie dotyczy	nie dotyczy Zwiększenie udziału zeroemisyjnego transportu oraz przeciwdziałanie i zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko.	nie dotyczy	**Uwag ogólna**
825.	Fundacja WWF Polska	woj. mazowieckie	Komponent E	201	Czy mierzony będzie efekt modernizacji linii kolejowych polegający na skróceniu czasu przejazdu i/lub zwiększeniu przepustowości?	Odpowiednia ocena skutków reform opierać się powinna na odpowiednim doborze wskaźników.	**Wyjaśnienie** Kwestia doboru odpowiednich wskaźników była przedmiotem szczegółowych ustaleń Z KE. Wskaźniki zostały zmodyfikowane.
826.	Fundacja WWF Polska	woj. mazowieckie	Komponent E	201	E 2.1.3. Jaki jest cel inwestycji? Jakiego poziomu przewozów intermodalnych spodziewamy się w ich wyniku?	Odpowiednia ocena skutków reform opierać się powinna na odpowiednim doborze wskaźników.	**Wyjaśnienie** Kwestia doboru odpowiednich wskaźników była przedmiotem szczegółowych ustaleń Z KE. Wskaźniki zostały zmodyfikowane.
827.	Fundacja WWF Polska	woj. mazowieckie	Komponent E	201	Czy modernizacja taboru będzie prowadziła do zwiększenia liczby i/lub częstotliwości połączeń kolejowych? Jak będzie to mierzone?	Odpowiednia ocena skutków reform opierać się powinna na odpowiednim doborze wskaźników.	**Wyjaśnienie** Kwestia doboru odpowiednich wskaźników była przedmiotem szczegółowych ustaleń Z KE. Wskaźniki zostały zmodyfikowane.
828.	Fundacja WWF Polska	woj. mazowieckie	Komponent E	201	E 2.1.2. Czy celem inwestycji jest zmniejszenie liczby wypadków, czy jedynie budowa dodatkowych dróg? Jak mierzony będzie wpływ inwestycji na bezpieczeństwo?	Odpowiednia ocena skutków reform opierać się powinna na odpowiednim doborze wskaźników.	**Wyjaśnienie** Kwestia doboru odpowiednich wskaźników była przedmiotem szczegółowych ustaleń Z KE. Wskaźniki zostały zmodyfikowane.
829.	Urząd Miasta Opola	woj. opolskie	Komponent E	213	Interwencja w KPO zakłada zwiększenie poziomu bezpieczeństwa ruchu, w szczególności jego niechronionych uczestników, jak również eliminację ruchu tranzytowego z obszarów o zwartej zabudowie mieszkaniowej (obwodnice dróg na drogach krajowych).	W KPO wskazano, że we wdrażaniu inwestycji uczestniczyć będzie GDDKiA. W granicach miast na prawach powiatu zarządcą wszystkich dróg publicznych, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych, są prezydenci	**Uwaga nieuwzględniona.** Budowa obwodnic będzie dotyczyć dróg krajowych, zarządzanych przez Generalną Dyrekcję Dróg i Autostrad.

					W KPO wskazano, że „podmiotami uczestniczącymi we wdrażaniu inwestycji będzie Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad oraz Główny Inspektor Transportu Drogowego". Interwencja z funduszy KPO powinna być skierowana także do miast na prawach powiatu. Należy uzupełnić zapisy KPO o zapisy w tym zakresie.	miast. KPO powinno jednoznacznie wskazywać, że interwencja skierowana będzie także na drogi krajowe w miastach na prawach powiatu.	Wybór konkretnych lokalizacji będzie dokonywany przez Ministerstwo Infrastruktury po szczegółowej analizie potrzeb związanych z bezpieczeństwem. Budowa dróg co do zasady nie jest kwalifikowalna w KPO, ze względu na brak spełnienia zasady niewyrządzania znacznej szkody środowisku. Wyjątkiem są cele bezpieczeństwa na drogach krajowych, gdzie natężenie ruchu uzasadnia realizację takiego celu.
830.	Poseł do Parlamentu Europejskiego	woj. podlaskie	Komponent E	197	E2. Zwiększenie dostępności transportowej, bezpieczeństwa i cyfrowych rozwiązań. Dodać E2.3. Likwidacja białych plam transportu publicznego Inwestycje: Dodać E2.3.1. Uruchomienie połączeń autobusowych sołectw ich pozbawionych Dodać E2.3.2. Rozwój transportu rowerowego	Uzasadnienie E.2.3 E.2.3.1 Szacuje się, że ok. 26% (Instytutu Rozwoju Wsi i Rolnictwa PAN dane za 2018 r) sołectw w skali kraju jest pozbawionych jakiegokolwiek transportu autobusowego. Na obszarze wielu powiatów nie ma żadnych połączeń autobusowych w dni wolne. Stan taki powoduje wykluczenie komunikacyjne dużej części społeczeństwa zamieszkałego zwłaszcza na obszarach wiejskich. Uzasadnienie E2.3.2.: Transport rowerowy jest alternatywnym środkiem transportu do transportu publicznego i prywatnego spalinowego. Pozwala na uzupełnienie transportu spalinowego na krótszych dystansach. Przy organizacji transportu rowerowego należy stworzyć sieć wypożyczalni rowerów w tym elektrycznych i stacji ładowania. Rowery powinny pozwolić na rozwój transportu na obszarach wiejskich pomiędzy sołectwami i wewnątrz miast. W systemie powinny być także dostępne rowery trójkołowe umożliwiające transport większych ładunków na przykład zakupów.	**Wyjaśnienie** Wsparcie zakupu taboru autobusowego będzie możliwe w ramach otwartej i konkurencyjnej procedury konkursowej. Nie wyklucza to możliwości pozyskania wsparcia na cele związane z obsługą linii na terenach wykluczonych komunikacyjnie. Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
831.	Gmina Bogatynia	woj. dolnośląskie	Komponent E	199	Obszarem szczególnie wymagającym wsparcia są wsie i małe miasta, w których przywrócenie infrastruktury połączeń kolejowych oraz rozwój komunikacji zbiorowej mogły by przynieść wymierne efekty ekologiczne, jak również przeciwdziałać wykluczeniu mieszkańców tych obszarów.	Duże i średnie miasta już w chwili obecnej są dość dobrze skomunikowane jeżeli chodzi o transport zbiorowy. Zgoła odmienna sytuacja panuje w miejscowościach małych, oddalonych od większych ośrodków miejskich, gdzie często linie kolejowe zostały zlikwidowane, a publiczny transport zbiorowy, realizowany w większości przez małych, lokalnych przedsiębiorców,	**Wyjaśnienie** Wsparcie zakupu taboru autobusowego będzie możliwe w ramach otwartej i konkurencyjnej procedury konkursowej. Nie wyklucza to możliwości pozyskania wsparcia na cele związane z obsługą linii na terenach

						pozostawia bardzo wiele do życzenia. Dlatego też przywracanie szybkich połączeń kolejowych w oparciu o nowoczesny tabor, a także poprawa jakości usług publicznego kołowego transportu zbiorowego w tych obszarach mogłyby skłonić mieszkańców do zmiany środka komunikacji z indywidualnego na zbiorowy, a dla wielu osób stanowiły by niejako "otwarcie drzwi" umożliwiając sprawne przemieszczanie się poza miejscem swojego zamieszkania.	wykluczonych komunikacyjnie.
832.	Polskie Stowarzyszenie Rowerowe, organizacja polskiej branży i przemysłu rowerowego	woj. mazowieckie	Komponent E	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 uwarunkowaniami miasto wschodnio niemieckich). Skokowy wzrost zainteresowania transportem rowerowym w sytuacji pandemii udowodnił odporność tego środka transportu na kolejne fale pandemii. Wyzwaniem w tym zakresie jest zwiększenie udziału rowerów w transporcie. Warto również zwrócić uwagę na gwałtowny wzrost rynku handlu internetowego oraz konsolidację silnego rynku logistycznego, która wytwarza rosnącą presję na ruch w miastach – w metropoliach udział ruchu dostawczego w ruchu kołowym stale wzrasta. Zgodnie z zaleceniami europejskimi należy poszukiwać alternatywnych sposobów na zaspokajanie potrzeb logistycznych w miastach, w tym poprzez promocję i ułatwienie korzystania z lekkich pojazdów elektrycznych oraz wspomaganych elektrycznie rowerów towarowych, tak przez małe jak i duże firmy lub instytucje w logistyce tzw. ostatniej mili. Cel (Objective): Zwiększenie udziału rowerów w transporcie. Cel zostanie osiągnięty poprzez zwiększenie długości i spójności sieci	jednostki samorządu terytorialnego jako odbiorcy wsparcia	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

					dróg rowerowych w taki sposób, aby podróż rowerem była uznawana za bezpieczną, wygodną i efektywną. Przewiduje się, że w perspektywie do 2026 r. wzrośnie liczba długość i spójność systemy dróg rowerowych w miastach i na obszarach funkcjonalnych. Jednocześnie zakłada się wsparcie zakupu rowerów towarowych dla odbiorców indywidualnych i przedsiębiorców celem realizacji dostaw na tzw. ostatniej mili transportem zeroemisyjnym. Wprowadzenie powyższych rozwiązań skutkować będzie znaczną redukcją rocznej emisji CO2. Charakterystyka (Nature, type, size of investment): Realizowane będą związane z rozbudową infrastruktury rowerowej, tj. samodzielnych dróg rowerowych, dróg rowerowych towarzyszących inwestycjom drogowym, parkingów rowerowych, ciągów pieszo-rowerowych. Planuje się budowę dróg rowerowych, które umożliwią mieszkańcom przemieszczanie się rowerem w sposób wygodny, bezpieczny i efektywny. Rozbudowie sieci dróg rowerowych będzie towarzyszyć budowa infrastruktury integrującej rower z innymi środkami transportu (kolej, miejski i regionalny transport zbiorowy) w postaci parkingów lub boxów rowerowych w punktach węzłowych. Powstała synergia umożliwi z inwestycjami rozwijającymi transport publiczny pozwoli na stworzenie zeroemisyjnej i bezpiecznej w kontekście pandemii alternatywy dla samochodów indywidualnych. Efektem działań będzie upowszechnienie roweru jako środka transportu, co pozwoli na poprawę jakości powietrza w szczególności w miastach i ich obszarach funkcjonalnych, a zatem miejscach szczególnie narażonych na występowanie tzw. smogu fotochemicznego pochodzącego ze spalania paliw i pylenia części eksploatacyjnych. Wdrażanie (Implementation): Wsparcie kompleksowych projektów inwestycyjnych w wybranych w drodze konkursu miastach oraz miejskich obszarach funkcjonalnych. Instytucją organizującą konkurs oraz zapewniającą nadzór nad finansowaniem inwestycji będzie Centrum Unijnych Projektów Transportowych. Jednocześnie zakłada się wsparcie zakupu rowerów towarowych dla odbiorców indywidualnych i przedsiębiorców celem realizacji dostaw na tzw. ostatniej mili transportem zeroemisyjnym. Populacja docelowa (Target population): administracja publiczna jako ośrodek tworzący i wdrażający projekt		
833.	Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki, Instytut na rzecz Ekorozwoju	woj. mazowieckie	Komponent E	206-207	E2.1. Zwiększenie konkurencyjności sektora kolejowego - “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	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,	**Uwaga nieuwzględniona** Kwestie operacyjne związane z funkcjonowaniem przewozów nie są objęte zakresem KPO

					zdania zwrotu “poprzez zwiększenie liczby pociągów pasażerskich i intermodalnych kursujących po istniejących i nowych liniach kolejowych”.	że powinna “zatrzymać trend spadkowy udziału kolei w przewozach”. Dlatego proponuje się konkretyzację zapisu.	
834.	Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki, Instytut na rzecz Ekorozwoju	woj. mazowieckie	Komponent E	206-207	E2.1. Zwiększenie konkurencyjności sektora kolejowego - “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.	**Uwaga nieuwzględniona** Na kwestie popytowe wpływa wiele czynników, zarówno takich na które możemy mieć wpływ poprzez reformę jak i takich, które są niezależne od konkretnych działań. Nie jest możliwe zobowiązanie do wzrostu w tym zakresie.
835.	Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki, Instytut na rzecz Ekorozwoju	woj. mazowieckie	Komponent E	207	E2.1. Zwiększenie konkurencyjności sektora kolejowego - 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.	**Uwaga nieuwzględniona** Kwestie operacyjne związane z funkcjonowaniem przewozów nie są objęte zakresem KPO
836.	Polski Klub Ekologiczny Okręg	woj. mazowieckie	Komponent E	208	E.2.1.1 Linie kolejowe - Dodanie sformułowania po słowach “dlatego niezbędne jest dalsze podejmowanie	Strategia Mobilności UE zakłada do 2030 roku przewozy pasażerskie na odległościach do	**Uwaga nieuwzględniona** Kwesti elektryfikacji nie jest

	Mazowiecki, Instytut na rzecz Ekorozwoju				działań w zakresie poprawy stanu infrastruktury kolejowej" - "w szczególności jej elektryfikacji".	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.	kluczowa w zakresie działań w ramach KPO, choć stanowi część przewidywanych interwencji.
837.	Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki, Instytut na rzecz Ekorozwoju	woj. mazowieckie	Komponent E	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 euro	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.	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
838.	Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki, HEAL Polska	woj. mazowieckie	Komponent E	200	Należy wprowadzić promocję i zachęty dla aktywności pieszej i rowerowej w celu minimalizowania szkodliwych dla zdrowia emisji z transportu 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	Należy zaproponować wsparcie projektów mających na celu poprawę zdrowia (w tym psychicznego) i dobrobytu mieszkańców miast: zazielenianie przestrzeni miejskiej, ochrona ekosystemów i terenów zielonych w miastach (zblokowanie tzw. "betonozy"), promocja aktywnej mobilności, budowa infrastruktury dla pieszych i rowerzystów, nadanie priorytetu ruchowi pieszemu i rowerowemu nad samochodowym (w tym m.in. zwężanie ulic, by zapewnić przestrzeń	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy

					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.	na ścieżki rowerowe i szersze chodniki).	infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
839.	Instytut Rozwoju Terytorialnego	woj. dolnośląskie	Komponent E	19-20, 205-206	wymiana taboru autobusowego powinna brać również pod uwagę zastępowanie linii autobusowych trolejbusowymi lub tramwajowymi	wykorzystanie systemów transportowych opartych na zasilaniu prądem świeżym jest równie (lub nawet bardziej, biorąc pod uwagę efektywność baterii) celowe, jak zmiana napędu autobusów na elektryczny - wykorzystanie energii słonecznej do dziennego zasilania sieci tramwajowej czy trolejbusowej jest dużo efektywniejsze aniżeli do nocnego ładowania autobusów.	**Wyjaśnienie.** Tabor szynowy (tramwaje) został dopisany do Komponentu E. Wsparcie będzie możliwe z części pożyczkowej.
840.	Instytut Rozwoju Terytorialnego	woj. dolnośląskie	Komponent E	19-20, 208-210	wsparcie sektora kolejowego powinno brać również pod uwagę linie kolejowe dla ruchu pasażerskiego i tabor dla ruchu aglomeracyjnego	przeniesienie ruchu pasażerskiego z dróg na kolej może być najefektywniej (najwięcej podróży w stosunku do kosztu inwestycji) dokonane właśnie w aglomeracjach (między innymi ze względu na występowanie kongestii na drogowych podejściach do aglomeracji)	**Uwaga nieuwzględniona.** Tego rodzaju infrastruktura będzie mogła być współfinansowana w ramach polityki spójności
841.	Instytut Rozwoju Terytorialnego	woj. dolnośląskie	Komponent E	199	należy podkreślić rolę konkurencyjnego czasu przejazdu transportu zbiorowego	wraz z rozwojem społeczeństw, podstawowym kryterium wyboru transportu zbiorowego staje się konkurencyjny w stosunku do samochodu czas przejazdu - jest to istotniejsze aniżeli nowy tabor, wyposażony w nowoczesne rozwiązania z zakresu cyfryzacji	**Uwaga ogólna**
842.	Instytut Rozwoju Terytorialnego	woj. dolnośląskie	Komponent E	199	w udziale pojazdów elektrycznych w taborze transportu zbiorowego należy wskazywać także tramwaje i trolejbusy	pomijanie roli tramwajów i trolejbusów może prowadzić do nieefektywnych projektów zastępowania np. sieci trolejbusowej sieciami autobusów elektrycznych (taki kuriozalny projekt pojawił się w Republice Czeskiej)	**Uwaga nieuwzględniona** Wskaźnik odnosi się do wsaprcia zakupu autobusów. Trolejbusy nie są objęte wsaprciem w KPO.
843.	Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki,	woj. mazowieckie	Komponent E	206	3. Opis Reform i Inwestycji, opis reform a. Reformy, Reforma E1.1. Wzrost wykorzystania transportu przyjaznego dla środowiska, pkt. b. Inwestycje - Dodanie	W kontekście wyzwań, jakie przyniosła pandemia COVID-19 konieczne jest nie tylko zapewnienie niskoemisyjnego, ale także	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako

	Polska Federacja Organizacji Rowerowych				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	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 super-addytywny 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.	jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

					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.		
844.	Agencja Rozwoju Przemysłu SA	woj. mazowieckie	Komponent E		Rozwój górnictwa metali ziem rzadkich i innych pierwiastków używanych w przemyśle, w tym poprzez finansowanie badań geologicznych.	np. na potrzeby produkcji nośników energii (baterie) – potencjalna możliwość uruchomienia kopalni przez ŚKSM lub w kooperacji z firmą produkującą baterie	**Uwaga nieuwzględniona** Uwaga nie odnosi się do KPO
845.	Instytut Rozwoju Terytorialnego	woj. dolnośląskie	Komponent E	208-209	inwestycje powinny być realizowane przez PKP PLK oraz innych zarządców	PKP PLK nie są jedynym zarządcą publicznej sieci kolejowej o znaczeniu regionalnym	**Wyjaśnienie** Zapisy w komponencie „E" KPO wskazują na możliwość finansowania modernizacji regionalnych linii kolejowych. Kwota na linie kolejowe została zwiększona.
846.	Instytut Rozwoju Terytorialnego	woj. dolnośląskie	Komponent E	211-212	wśród instytucji odpowiedzialnych za wdrażanie powinni być również zarządcy sieci kolejowej	za przejazdy kolejowo-drogowe, uwzględnione w programie, nie odpowiadają zarządcy dróg, lecz linii kolejowych	**Wyjaśnienie** Działanie w tym obszarze ukierunkowane jest na likwidację miejsce niebezpiecznych z punktu widzenia kierowców i pieszych.

847.	Instytut Rozwoju Terytorialnego	woj. dolnośląskie	Komponent E	213-215	kompleksowy system zakupu biletów w kolejowym transporcie pasażerskim powinien być rozszerzony na ponadlokalny transport autobusowy oraz uzupełniony o system wyszukiwania połączeń kolejowych i autobusowych	ponadlokalny system transportu publicznego konkurencyjny w stosunku do samochodu nie może opierać się wyłącznie na kolei - konieczna jest pełna integracja zarówno na poziomie informacji o ofercie (rozkłady jazdy kolei i autobusów), jak również zakupu biletów na przejazd	**Wyjaśnienie** W ramach KPO nie przewiduje się poszerzenia systemu poza przewoźników kolejowych. Nie wyklucza to takich prac z innych środków unijnych czy krajowych.
848.	Agencja Rozwoju Przemysłu SA	woj. mazowieckie	Komponent E				**Brak uwagi**
849.	Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki, Polska Federacja Organizacji Rowerowych	woj. mazowieckie	Komponent E	197	1. Opis Komponentu, Podsumowanie komponentu „Zielona, inteligentna mobilność" - 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	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						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.	
850.	Instytut Rozwoju Terytorialnego	woj. dolnośląskie	Komponent E	212-213	Podmiotami uczestniczącymi we wdrażaniu powinny być również zarządy dróg wojewódzkich	Z uwagi na charakter dróg wojewódzkich, które stanowią powiązania istotnych ośrodków miejskich w regionach zapisy powinny uwzględniać również tą kategorię dróg np. w zależności od rejestrowanego natężenia ruchu zgodnie z GPR.	**Uwaga nieuwzględniona.** Budowa obwodnic będzie dotyczyć dróg krajowych, zarządzanych przez Generalną Dyrekcję Dróg i Autostrad. Wybór konkretnych lokalizacji będzie dokonywany przez Ministerstwo Infrastruktury po szczegółowej analizie potrzeb związanych z bezpieczeństwem. Budowa dróg co do zasady nie jest kwalifikowalna w KPO, ze względu na brak spełnienia zasady niewyrządzania znacznej szkody środowisku. Wyjątkiem są cele bezpieczeństwa na drogach krajowych, gdzie natężenie ruchu uzasadnia realizację takiego celu.

851.	Urząd Marszałkowski Woj. Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie	woj. warmińsko-mazurskie	Komponent E	Rozdział I II OPIS REFORM I INWESTYCJI W POSZCZEGÓLNYCH KOMPONENTACH PLANU Komponent E „Zielona, inteligentna mobilność”, str. 197	Jest: „Powyższy kierunek działań musi być uzupełniany dodatkowymi zadaniami lokalnymi i punktowymi, powalającymi na osiągnięcie efektu sieciowego realizowanych działań”. Proponuje się: „Powyższy kierunek działań musi stanowić powiązanie zadań krajowych, regionalnych, lokalnych, w tym punktowych powalających na osiągnięcie efektu sieciowego realizowanych działań”.	Cytowany fragment nie wskazuje, czy ten kierunek działań będzie realizowany na sieci krajowej czy regionalnej, na poziomie krajowym czy regionalnym, itp. Fragment jest niezrozumiały stąd propozycja przeredagowania.	**Wyjaśnienie** Zapisy zostały zmodyfikowane.
852.	Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki, Polska Federacja Organizacji Rowerowych	woj. mazowieckie	Komponent E	202	3. Opis Reform i Inwestycji, opis reform a. Reformy, Reforma E1.1. Wzrost wykorzystania transportu przyjaznego dla środowiska - 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	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
853.	Urząd Marszałkowski Woj. Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie	woj. warmińsko-mazurskie	Komponent E	Rozdział I II OPIS REFORM I INWESTYCJI W POSZCZEGÓLNYCH KOMPONENTACH PLANU 2.	40.Niezrozumiała demarkacja z polityką spójności 2021-2027 w zakresie bezpieczeństwa drogowego.	W KPO proponuje się: „W wyniku realizacji tego celu zostaną zmodernizowane kolejowe ciągi komunikacyjne oraz realizowane będą zadania punktowe poprawiające niezawodność infrastruktury. W ramach działań związanych z poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego zakłada się budowę nowych obwodnic pozwalających na wyprowadzenie ruchu z obszarów zurbanizowanych”. W polityce spójności	**Wyjaśnienie** Zapisy w zakresie demarkacji umożliwiają elastyczność. Szczegółowe kwestie zostaną ustalone z KE.

				Główne Wyzwania i Cele, Komponent E2. Zwiększenie dostępności transportowej, bezpieczeństwa i cyfrowych rozwiązań, str. 200		planuje się: - działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa, - poprawę dostępności miast i ich odciążenie od ruchu samochodowego, w szczególności tranzytowego (Umowa Partnerstwa projekt z 18.01.2021). Pozostawienie zapisów w takiej formie, bez doprecyzowania demarkacji, powoduje problemy w programowaniu kolejnej perspektywy finansowej UE.	
854.	Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki, Polska Federacja Organizacji Rowerowych	woj. mazowieckie	Komponent E	218	Komponent E „Zielona, inteligentna mobilność" Tabela 1a i 1b. Wpływ na transformację ekologiczną i cyfrową - 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.	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
855.	Gmina Myślenice	woj. małopolskie	Komponent E	197-221	Proszę o uwzględnienie w KPO trzech inwestycji tj. budowa połączenia kolejowego Myślenice-Kraków oraz budowa zachodniej i wschodniej obwodnicy miasta Myślenice. Proszę o uwzględnienie w KPO trzech inwestycji tj. budowa połączenia kolejowego Myślenice-Kraków oraz budowa zachodniej i wschodniej obwodnicy miasta Myślenice.	Myślenice są trzecim co do wielkości miastem w Polsce bez dostępu do infrastruktury kolejowej. Budowa linii kolejowej byłaby alternatywnym wobec zatłoczonej i niewydolnej "Zakopianki" rozwiązaniem transportowym, zapewniającym równy dostęp do środków transportu. Pro środowiskowa, zwiększająca bezpieczeństwo podróżnych i wpisująca się w zrównoważony rozwój terenów metropolitarnych inwestycja, stanowiłaby również odpowiedź na potrzeby rozwojowe mieszkańców oraz turystów. Aktualnie trwają prace projektowe nad	**Uwaga nieuwzględniona** Wybór konkretnych projektów będzie miał miejsce na etapie wdrażania KPO.

						węzłem na „Zakopiance" w Jaworniku. Połączenie tego węzła z drogą wojewódzką ograniczy ruch tranzytowy przez centrum Myślenic. Kolejną inwestycją, umożliwiającą wyprowadzenie ruchu samochodowego z centrum Myślenic byłaby obwodnica zachodnia łącząca się z realizowanym przez GDDKiA węzłem przy ul. Sobieskiego na „Zakopiance". Wszystkie ww. działania służyłyby poprawie bezpieczeństwa, zmianie nawyków transportowych społeczeństwa, oraz uatrakcyjnieniu oferty publicznych środków transportu, co oprócz poprawy jakości życia skutkować będzie ograniczeniem emisji zanieczyszczeń środowiska.	
856.	Urząd Marszałkowski Woj. Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie	woj. warmińsko-mazurskie	Komponent E	Rozdział ł II OPIS REFORM I INWESTYCJI W POSZCZEGÓLNYCH KOMPONENTACH PLANU 2. Główne Wyzwania i Cele, Komponent E2. Zwiększenie dostępności transportowej, bezpieczeństwa i cyfrowych rozwiązań, str. 201, 213-215	41.Proponuje się zmianę: W ramach kluczowych inwestycji zakłada się: rozwój Inteligentnych Systemów Transportowych (ITS) na drogach publicznych (dla dróg krajowych kontynuacja Krajowego Systemu Zarządzania Ruchem realizowanego ze środków CEF przez GDDKiA), wsparcie systemów zarządzania ruchem i komunikacją kolejową (np. ERTMS), rozwiązania informatyczne i organizacyjne sprzyjające międzygałęziowej integracji transportu, szerokiej informacji cyfrowej dla użytkowników (np. inwestycję w systemy rozliczeniowo-biletowe w kraju). Proponuje się zmianę: W ramach inwestycji przewiduje się: - wdrożenie na ok. 520 km dróg publicznych usług ITS zapewniających przekazywanie i informacji uczestnikom ruchu. Proponuje się zmianę: ITS na drogach publicznych. Proponuje się zmianę: Zwiększenie poziomu bezpieczeństwa ruchu, w szczególności jego niechronionych uczestników, jak również eliminacja ruchu tranzytowego z obszarów o zwartej zabudowie mieszkaniowej (obwodnice miast) wraz z utworzeniem sieci magazynów konserwatorskich. Proponuje się zmianę: Podmiotami uczestniczącymi we wdrażaniu inwestycji będzie Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, odpowiedni zarządcy dróg publicznych oraz PKP PLK SA i PKP S.A. Proponuje się zmianę: Inwestycje drogowe – W przypadku inwestycji drogowych realizowane będą zadania skupiające się na poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego w miejscowościach szczególnie dotkniętych niedogodnościami ruchu tranzytowego, poprawy skuteczności karania za przewinienia drogowe oraz punktowych inwestycjach poprawiających bezpieczeństwo na drogach publicznych poza siecią TEN-T. Projekty inwestycyjne, skupione na budowie drogowej sieci TEN-T na terenie Polski będą finansowane z Polityki Spójności.	Kluczowymi wyzwaniami w tym obszarze zwiększenia bezpieczeństwa transportu są: zapewnienie dostępności transportowej, utworzenie spójnego systemu transportowego opartego na sieci infrastruktury transportowej charakteryzującej się wysoką jakością i dostępnością dla klientów. Aby możliwa była realizacja wyzwań dotyczących sieci infrastruktury transportowej, koniecznym jest rozszerzenie dopuszczalnych inwestycji na drogach innych kategorii a nie ograniczenie ich jedynie do dróg krajowych (nie tylko drogi krajowe składają się na sieć infrastruktury transportowej).	**Uwaga nieuwzględniona.** Budowa obwodnic będzie dotyczyć dróg krajowych, zarządzanych przez Generalną Dyrekcję Dróg i Autostrad. Wybór konkretnych lokalizacji będzie dokonywany przez Ministerstwo Infrastruktury po szczegółowej analizie potrzeb związanych z bezpieczeństwem. Budowa dróg co do zasady nie jest kwalifikowalna w KPO, ze względu na brak spełnienia zasady niewyrządzania znacznej szkody środowisku. Wyjątkiem są cele bezpieczeństwa na drogach krajowych, gdzie natężenie ruchu uzasadnia realizację takiego celu.

857.	Urząd Marszałkowski Woj. Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie	woj. warmińsko-mazurskie	Komponent E	Rozdział ł II OPIS REFORM I INWESTYCJI W POSZCZEGÓLNYCH KOMPONENTACH PLANU Demarkacja Celu E1 z innymi źródłami finansowania, str. 206	42.Niezrozumiały zapis dotyczący demarkacji.	W KPO wskazuje się, że: „Autobusy zero- i nisko- emisyjne - ze środków Polityki Spójności oraz innych instrumentów UE wsparcie będzie udzielane dla organizatorów transportu publicznego w miastach posiadających przyjęte Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej". Natomiast Umowa Partnerstwa (projekt z 18.01.2021) w obszarze CP 2 wskazuje, że „preferowane będą ośrodki miejskie, w których stosowane będzie zintegrowane podejście (…) poprzez tworzenie i realizację SUMP". Takie brzmienie daje preferencje, ale nie wyklucza innych miast. Takie ustalenie demarkacji nie jest zgodne z projektem UP.	**Wyjaśnienie** Zapisy w zakresie demarkacji umożliwiają elastyczność. Szczegółowe kwestie zostaną ustalone z KE. Zapisy w zakresie tego obszaru zostały zmodyfikowane.
858.	Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki, Polska Federacja Organizacji Rowerowych	woj. mazowieckie	Komponent E	219	9. Kamienie milowe, wskaźniki, harmonogram realizacji - 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.	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
859.	Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki, Polska Federacja Organizacji Rowerowych	woj. mazowieckie	Komponent E	219, 220	9. Kamienie milowe, wskaźniki, harmonogram realizacji - 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	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						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	
860.	Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki, Polska Zielona Sieć, Fundacja Greenmind, KRR	woj. mazowieckie	Komponent 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	**Wyjaśnienie** W KPO nie ma planowanego wsparcia transportu śródlądowego.

						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	
861.	Instytut Rozwoju Terytorialnego	woj. dolnośląskie	Komponent E	201, 206-211	Należy włączyć zagadnienie związane z mobilnością rowerową do pkt E.2.1. Zwiększenie konkurencyjności sektora kolejowego, poprzez rozszerzenie celu inwestycji o następujący (tabela – str. 201): Wsparcie efektywności rozwoju transportu publicznego poprzez budowę i integrację sieci infrastruktury rowerowej z zeroemisyjnym transportem kolejowym. W konsekwencji czego należy przewidzieć (str. 206-211) pakiet i budżet na inwestycje związane z zeroemisyjnym transportem rowerowym.	Mobilność rowerowa realizując cele KPO, wpisuje się w komponent E Zielona, inteligentna mobilność – E2 - Zwiększenie dostępności transportowej, bezpieczeństwa i cyfrowych rozwiązań. Konieczne jest zatem włączenie w zakres inwestycji KPO rozwoju bezpiecznej infrastruktury rowerowej na potrzeby zeroemisyjnego transportu rowerowego, jako jednej z gałęzi zrównoważonego systemu transportu w ogóle. Mobilność rowerowa jest doskonałą konkurencją dla samochodów na krótkich dystansach: 4-6 km (dla rowerów elektrycznych - 10-15 km), a integracja jej z transportem kolejowym znacznie wydłuża ten dystans i podnosi jego konkurencyjność. Dlatego obie te formy transportu – kolejowy i rowerowy, jako najbardziej przyjazne środowisku (zeroemisyjne), winny być traktowane w projekcie KPO priorytetowo.	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
862.	Stowarzyszenie Gmin i Powiatów Subregionu Południowego Województwa Śląskiego Aglomeracja Beskidzka z siedzibą w Bielsku-Białej	woj. śląskie	Komponent E	E.1.2 Zeroemisyjny transport zbiorowy, s. 205-206	Należy doprecyzować zapisy odnośnie rodzaju taboru jaki może uzyskać wsparcie w zakresie taboru niskoemisyjnego, a nie tylko zeroemisyjnego.	Z jednej strony wspomina się o taborze zero emisyjnym i niskoemisyjnym, a w innej części jest mowa jedynie o taborze zero emisyjnym (tj. elektrycznym i wodorowym). Wsparcie nie powinno dotyczyć wyłącznie taboru zero emisyjnego, zwłaszcza że zaproponowana demarkacja z polityką spójności nie dotyczy rodzaju taboru, a faktu czy dane miasto posiada plan zrównoważonej mobilności miejskiej.	**Wyjaśnienie** Zapisy zostały zmodyfikowane
863.	Stowarzyszenie Gmin i Powiatów Subregionu	woj. śląskie	Komponent E	E.1.2 Zeroemisyjny	Proponuje się wprowadzenie zapisów dotyczących transportu niskoemisyjnego (autobusy CNG)	Proponowane inwestycje w pojazdy zeroemisyjne (wodorowe i elektryczne) być może znajdują lub w przyszłości znajdą swoje	**Wyjaśnienie** KPO umozliwa wsaprcie zakupu zarówno autobusów

	Południowego Województwa Śląskiego Aglomeracja Beskidzka z siedzibą w Bielsku-Białej			transport zbiorowy, s. 205-206		uzasadnienie w przypadku budowy całej infrastruktury w ramach obszarów wysoko zurbanizowanych gdzie jest dostęp do odpowiedniej sieci elektrycznej oraz możliwości finansowych (np. większych miast). Odwrotnie sytuacja wygląda w miejscowościach podmiejskich gdzie transport nie jest organizowany przez miejskiego przewoźnika, natomiast z racji dominującej pozycji dużych miast, przepływ mieszkańców stanowi znaczący a czasem nawet większy udział niż w samym mieście co może przyczyniać się w przypadku poruszania się indywidualnym środkiem transportu znaczące udział w zanieczyszczeniu powietrza. Wiele samorządów „podmiejskich" ma trudności z finasowaniem transportu publicznego, a już tym bardziej mają trudności z inwestycjami w infrastrukturę towarzyszącą np. zakup autobusów zeroemisyjnych. Problem może również stanowić infrastruktura, gdzie z racji niskiego zasięgu konieczne jest budowanie wielu punktów stacji ładowania autobusów elektrycznych w mało zurbanizowanych miejscach, czasem również w terenie trudno dostępnym (górzystym, leśnym) jak to ma miejsce w powiecie bielskim. Demarkacja zakłada, że autobusy zero- i nisko- emisyjne – będą możliwe do kupienia ze środków Polityki Spójności oraz innych instrumentów UE. Wsparcie będzie udzielane dla organizatorów transportu publicznego w miastach posiadających przyjęte Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Niemniej jednak dofinasowanie 100% jest możliwe w KPO co dla lokalnych organizatorów transportu publicznego ma ogromne znaczenie finansowe w porównaniu z 85% dofinasowaniem na poziomie regionalnym (Polityka Spójności).	zeroemisyjnych jak i niskoemisyjnych poza miastami.
864.	Stowarzyszenie Gmin i Powiatów Subregionu Południowego Województwa Śląskiego Aglomeracja Beskidzka z siedzibą w	woj. śląskie	Komponent E	s. 197	Wśród rodzajów inwestycji realizujących wyzwanie w zakresie rozwoju zrównoważonego transportu służącego konkurencyjnej gospodarce i inteligentnej mobilności i realizujących poszczególne reformy brakuje podstawowej infrastruktury w zakresie budowy centrów przesiadkowych. Elementy infrastruktury transportu zero emisyjnego (pieszego i rowerowego) wskazane w ramach komponentu B.3.1.3 zielona transformacja miast i obszarów funkcjonalnych są jedynie działaniami	Budowa centrów przesiadkowych integrujących poszczególne rodzaje transportu zbiorowego i indywidualnego (w szczególności z transportem szynowym) wraz z budową stosownych obwodnic doprowadzających i wyprowadzających ruch do centrów przesiadkowych stanowią podstawową infrastrukturę, która umożliwi rozwój transportu publicznego. Same	**Uwaga nieuwzględniona.** Tego rodzaju infrastruktura będzie mogła być współfinansowana w ramach polityki spójności

	Bielsku-Białej				uzupełniającymi rozwój transportu publicznego (np. ścieżki rowerowe, deptaki).	inwestycje w zakresie wymiany taboru autobusowego nie wpłyną radykalnie na zmianę nawyków użytkowników dróg. Niezbędne są rozwiązania infrastrukturalne wprowadzające możliwość dogodnej przesiadki na transport zbiorowy. Tego rodzaju inwestycje wpisują się w założenia Nowego Zielonego Ładu. Ponadto z uwagi na znaczne koszty tego typu inwestycji, proponuje się aby były wspierane zarówno w ramach KPO jak i polityki spójności, czy też FST.	
865.	Stowarzyszenie Gmin i Powiatów Subregionu Południowego Województwa Śląskiego Aglomeracja Beskidzka z siedzibą w Bielsku-Białej	woj. śląskie	Komponent E	E.2.1.3 Projekty intermodalne, s. 210	Konieczność uzupełnienia wsparcia również o część drogową terminali przeładunkowych, a tym samym rozszerzenie katalogu beneficjentów o zarządców dróg.	Terminale drogowo-kolejowe wymagają również budowy odpowiedniej obwodnicy doprowadzającej ruch do terminala. Obwodnice tego typu powinny prowadzić ruch bezpośrednio do drogowej sieci TEN-T. Budowa infrastruktury drogowej należy do zarządców danej kategorii drogi, zatem należy rozszerzyć katalog możliwych beneficjentów oraz wprowadzić możliwość realizacji projektów w partnerstwie (podmiot świadczący usługi związane z transportem intermodalnym/zarządca infrastruktury drogowej). Z uwagi na publiczny charakter części drogowej, w tym zakresie nie powinien obowiązywać program pomocowy dot. transportu intermodalnego.	**Uwaga nieuwzględniona.** Tego rodzaju infrastruktura będzie mogła być współfinansowana w ramach polityki spójności
866.	Stowarzyszenie Gmin i Powiatów Subregionu Południowego Województwa Śląskiego Aglomeracja Beskidzka z siedzibą w Bielsku-Białej	woj. śląskie	Komponent E	E2.2.1. Bezpieczeństwo	Postuluje się rozszerzenie charakterystyki przedsięwzięć drogowych (str. 212) o budowę obejść i obwodnic redukujących kongestię w obszarach zurbanizowanych przy jednoczesnym komunikowaniu stref gospodarczych (funkcjonujących przedsiębiorstw i terenów inwestycyjnych)	Komunikowanie stref gospodarczych pozwoli na osiągnięcie synergicznego wzmocnienia efektów ekonomicznych, dzięki dodatkowej stymulacji rozwoju gospodarczego	**Uwaga nieuwzględniona.** Budowa obwodnic będzie dotyczyć dróg krajowych, zarządzanych przez Generalną Dyrekcję Dróg i Autostrad. Wybór konkretnych lokalizacji będzie dokonywany przez Ministerstwo Infrastruktury po szczegółowej analizie potrzeb związanych z bezpieczeństwem. Budowa dróg co do zasady nie jest kwalifikowalna w KPO, ze względu na brak spełnienia zasady niewyrządzania znacznej szkody środowisku. Wyjątkiem są cele bezpieczeństwa na drogach krajowych, gdzie natężenie ruchu uzasadnia realizację takiego celu.

867.	Klaster "Luxtorpeda 2.0"	woj. mazowieckie	Komponent E	201/202	Przede wszystkim chcemy przekonać Ministerstwo Rozwoju Pracy i Technologii do przyjęcia trzech odrzuconych projektów zgłoszonych przez PKP Energetyka S.A. w procesie przed konsultacyjnym, który odbył się latem 2020 roku za pośrednictwem ówczesnego Ministerstwa Rozwoju, do realizacji w ramach KPO. Są to projekty: • Zielona Kolej – przejście polskiego transportu kolejowego na zasilanie energią odnawialną w 85% do 2030 roku, co przełoży się na ograniczenie emisji CO2 8 mln ton. • Lokalne Obszary Bilansowania – 300 dedykowanych kolei „klastrów energii" (mikro sieci), zawierających magazyn energii, które zrównoważą podaż z zapotrzebowaniem na energię i zwiększą bezpieczeństwo zasilania. • Kolej wodorowa – 50 stacji wodorowych pozwalających przewoźnikom na rozwój czystych ekologicznie przewozów na trasach, gdzie niemożliwa lub nieopłacalna jest elektryfikacja sieci kolejowej.	Projekty te realizują założenia KPO w wiązkach projektów: „Inwestycje w efektywność energetyczną oraz instalacje OZE w dużych przedsiębiorstwach – inwestycje o największym potencjale redukcji emisji gazów cieplarnianych" (wg KPO: Komponent E). Ich realizacja będzie się odbywać w latach 2023-2026. Wszystkie trzy projekty wpisują się w 4 z 5 głównych celów KPO. Wszystkie są gruntownie przemyślane i skonsultowane ze środowiskiem naukowym (m.in. NCBiR, Instytutem Kolejnictwa, pracownikami uczelni wyższych, w tym: SGH, Politechniki Warszawskiej, AGH, Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu, Uniwersytetu Zielonogórskiego i Politechniki Śląskiej). Wszystkie mają poparcie polskiej branży kolejowej, zrzeszonej w Centrum Efektywności Energetycznej Kolei (CEEK), którego nadrzędnym celem jest stworzenie konkurencyjnej i przyjaznej środowisku polskiej kolei. Dodatkowo projekt „Zielona Kolej" był prezentowany podczas United Nations Global Compact Leaders Summit w maju 2020 roku i zyskał przychylność zarówno przedstawicieli ONZ, jak i obecnych na wydarzeniu reprezentantów i liderów społeczności międzynarodowej. Ponadto, ww. projekty odpowiadają na dwie ważne wytyczne europejskie, z których bardzo mocno zdaje sobie sprawę branża zrzeszona w CEEK. Po pierwsze, zgodnie z zapisami Europejskiego Zielonego Ładu, do 2030 roku wszystkie podróże rozkładowe poniżej 500 km muszą stać się neutralne pod względem emisji dwutlenku węgla. Po drugie, zgodnie z Dyrektywą RED II, w przypadku realizacji celu OZE w transporcie poprzez dostarczanie zielonej energii do transportu kolejowego, udział odnawialnej energii elektrycznej stanowi wartość energetyczną pomnożona przez 1,5. Zatem, realizując zgłoszone projekty, będzie możliwe osiągnięcie podwójnej korzyści – spełnienie narzuconego wymogu oraz zwiększenie realizowanego celu OZE dla Polski.	**Uwaga nieuwzględniona** Wybór konkretnych projektów będzie miał miejsce na etapie wdrażania KPO.
868.	Stowarzyszenie "Dolina Lotnicza"	woj. podkarpackie	Komponent E	198	Jest: Praca przewozowa sektora kolejowego w okresie 2005-2019 wzrosła o 9%, podczas gdy przewozy drogowe wzrosły ponad trzykrotnie – ze 119 740 mln tkm w 2005 r. do 395 311 mln tkm w 2019 r. Propozycja zmian: Praca	Wg danych GUS oraz Urzędu Lotnictwa Cywilnego dynamika wzrostu ruchu lotniczego zarówno cargo jak i przewozów pasażerskich jest w trendzie wzrostowym	**Wyjaśnienie** Wsparcie transportu lotniczego nie jest przewidywane w KPO.

					przewozowa sektora kolejowego w okresie 2005-2019 wzrosła o 9%, podczas gdy przewozy drogowe wzrosły ponad trzykrotnie – ze 119 740 mln tkm w 2005 r. do 395 311 mln tkm w 2019 r. Największą dynamiką wzrostu cechuje się transport lotniczy na poziomie blisko 12% r/r.	przez wiele lat. W latach 2004-2019 zanotowano blisko 6 krotny wzrost przewozów pasażerskich w Polsce z 8.8M do 49M pasażerów. Lotnictwo jako środek transportu jest jeszcze znacznie mniej rozwinięte w naszym kraju niż w krajach Europy zachodniej i trend wzrostowy będzie utrzymywał się jeszcze przez wiele lat wraz ze wzrostem zamożności obywateli. Polska posiada ciągle niski współczynnik mobilności 1.2, przy współczynniku dla Niemiec na poziomie 3, co oznacza możliwość wzrostu rynku o co najmniej 100%. Wzrost ten będzie generowany zarówno na lotniskach regionalnych, ale nastąpi także dzięki budowie Centralnego Portu Komunikacyjnego. Polska dzięki CPK ma duże szanse na powstanie hub'u przesiadkowego oraz towarowego na osi Azja-Europa.	Transport lotniczy jako niespełniający zasady DNSH nie jest kwalifikowalny.
869.	Miejsi Zarzad Dróg i Komunikacji w Radomiu	woj. mazowieckie	Komponent E	197-221	Po analizie dokumentu MZDiK dostrzega zagrożenie w postaci ewentualnego wykluczenia możliwości ubiegania się o środki na infrastrukturę drogową miejską, gdyż widać preferencje dla dużych projektów infrastrukturalnych, kolejowych, o znaczeniu ponadregionalnym, a nie lokalnym.	Możliwości inwestycje w lokalną infrastrukturę drogową nierozerwalnie łączą się z rozwojem zrównoważonego, bezpiecznego i odpornego systemu transportowego zapewniającego odpowiednia obsługę potrzeb gospodarki i społeczeństwa, co jest także odpowiedzią na zmiany zachodzące w sferze obsługi przedsiębiorstw i mieszkańców na poziomie lokalnym.	**Uwaga nieuwzględniona.** Budowa obwodnic będzie dotyczyć dróg krajowych, zarządzanych przez Generalną Dyrekcję Dróg i Autostrad. Wybór konkretnych lokalizacji będzie dokonywany przez Ministerstwo Infrastruktury po szczegółowej analizie potrzeb związanych z bezpieczeństwem. Budowa dróg co do zasady nie jest kwalifikowalna w KPO, ze względu na brak spełnienia zasady niewyrządzania znacznej szkody środowisku. Wyjątkiem są cele bezpieczeństwa na drogach krajowych, gdzie natężenie ruchu uzasadnia realizację takiego celu.
870.	Miejsi Zarzad Dróg i Komunikacji w Radomiu	woj. mazowieckie	Komponent E	197-221	Po analizie dokumentu MZDiK dostrzega zagrożenie w postaci ewentualnego wykluczenia możliwości ubiegania się o środki na infrastrukturę drogową miejską, gdyż widać preferencje dla dużych projektów infrastrukturalnych, kolejowych, o znaczeniu ponadregionalnym, a nie lokalnym.	Możliwości inwestycje w lokalną infrastrukturę drogową nierozerwalnie łączą się z rozwojem zrównoważonego, bezpiecznego i odpornego systemu transportowego zapewniającego odpowiednia obsługę potrzeb gospodarki i społeczeństwa, co jest także odpowiedzią na zmiany zachodzące w sferze obsługi przedsiębiorstw i mieszkańców na poziomie	**Uwaga nieuwzględniona.** Budowa obwodnic będzie dotyczyć dróg krajowych, zarządzanych przez Generalną Dyrekcję Dróg i Autostrad. Wybór konkretnych lokalizacji będzie dokonywany przez Ministerstwo Infrastruktury po szczegółowej analizie

						lokalnym.	potrzeb związanych z bezpieczeństwem. Budowa dróg co do zasady nie jest kwalifikowalna w KPO, ze względu na brak spełnienia zasady niewyrządzania znacznej szkody środowisku. Wyjątkiem są cele bezpieczeństwa na drogach krajowych, gdzie natężenie ruchu uzasadnia realizację takiego celu.
871.	Związek Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć	woj. mazowieckie	Komponent E	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.	**Uwaga przyjęta do wiadomości**
872.	Związek Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć	woj. mazowieckie	Komponent E	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.	**Uwaga uwzględniona**
873.	Związek Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć	woj. mazowieckie	Komponent E	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.	**Wyjaśnienie** Zapisy są wystarczajace dla jasności przekazu.
874.	Związek Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć	woj. mazowieckie	Komponent E	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.	**Uwaga nieuwzględniona** Kwestie operacyjne sa poza zakresem KPO.
875.	Związek Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć	woj. mazowieckie	Komponent E	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	**Wyjaśnienie** Budowa dróg co do zasady nie jest kwalifikowalna w KPO, ze względu na brak spełnienia zasady niewyrządzania znacznej szkody środowisku. Wyjątkiem są cele bezpieczeństwa na drogach krajowych, gdzie natężenie ruchu uzasadnia realizację takiego celu. Budowa

						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.	obwodnic jest działaniem uzupełniającym w ramach środków dotyczących poprawy bezpieczeństwa.
876.	Związek Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć	woj. mazowieckie	Komponent E	206-207	E2.1. Zwiększenie konkurencyjności sektora kolejowego "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.	**Uwaga nieuwzględniona** Na kwestie popytowe wpływa wiele czynników, zarówno takich na które możemy mieć wpływ poprzez reformę jak i takich, które są niezależne od konkretnych działań. Nie jest możliwe zobowiązanie do wzrostu w tym zakresie.
877.	Metropolia GZM	woj. śląskie	Komponent E	198	E2.2.2. Cyfryzacja transportu Wskazano: (w) Wyzwania: Unowocześnienie systemu transportowego poprzez cyfryzację jest istotne w każdym jego segmencie. Opracowane w ramach programu nowoczesne rozwiązania pozwolą na bardziej efektywne i elastyczniejsze zarządzanie liniową infrastrukturą transportową oraz pozwolą na zmniejszenie kosztów utrzymania systemów. (w) Charakterystyka dodać inwestycje: np. wdrożenie innowacyjnych rozwiązań monitorowania systemu transportu m.in. przy użyciu BSP ? (w) Populacja docelowa (Target population): zarządcy infrastruktury, przewoźnicy, społeczeństwo. dodać: samorządy, związki gmin	W charakterystyce E2. Zwiększenie dostępności transportowej, bezpieczeństwa i cyfrowych rozwiązań wskazano: Cyfryzacja transportu oraz unowocześnienie usług w transporcie i logistyce jest wymogiem dostosowania do zmieniającego się otoczenia biznesowego, poprawy konkurencyjności transportu, promowania jakości w świadczeniu usług transportowych i logistycznych, oraz jednoczesnej realizacji celów zrównoważonego rozwoju.	**Uwaga nieuwzględniona.** Tego rodzaju infrastruktura będzie mogła być współfinansowana z innych środków krajowych lub unijnych.
878.	Agencja Rozwoju Przemysłu SA	woj. mazowieckie	Komponent E		Brak narzędzi finansowania zakupu taboru nisko- i zeroemisyjnego na potrzeby transportu towarów i materiałów oraz na potrzeby funkcjonowania przedsiębiorstw (wozidła, koparki, ładowarki, środki transportu towarów).	Przewiduje się wsparcie jedynie w ramach transportu publicznego, a brak realnych zachęt do inwestycji w tabor dla przedsiębiorców.	**Uwaga nieuwzględniona** Wsparcie transportu publicznego wynika z celów, jakie zostały określone oraz reform.
879.	Związek Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć	woj. mazowieckie	Komponent E	207	E2.1. Zwiększenie konkurencyjności sektora kolejowego 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	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	**Uwaga nieuwzględniona** Kwestie operacyjne związane z funkcjonowaniem przewozów nie są objęte zakresem KPO

					okresami zagrożenia powodować zapewnienie na każdej linii kolejowej optymalnej dla pasażerów częstotliwości kursowania pociągów pasażerskich”	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.	
880.	Związek Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć	woj. mazowieckie	Komponent E	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.	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic
881.	Związek Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć	woj. mazowieckie	Komponent E	208	E.2.1.1 Linie kolejowe 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	**Uwaga nieuwzględniona** Kwesti elektryfikacji nie jest kluczowa w zakresie działań w ramach KPO, choć stanowi część przewidywanych interwencji

						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.	
882.	Związek Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć	woj. mazowieckie	Komponent E	198- 200	2. Główne Wyzwania i Cele 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 nieuwzględniona** Kwestie sa poza zakresem KPO.
883.	Związek Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć	woj. mazowieckie	Komponent E	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	**Wyjaśnienie** Przewidywane sa zarówno rozwiązania zeroemisyjne, jak i niskoemisyjne.

						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.	
884.	Związek Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć	woj. mazowieckie	Komponent E	201	E2. Zwiększenie dostępności ... 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.	**Wyjaśnienie** Budowa dróg co do zasady nie jest kwalifikowalna w KPO, ze względu na brak spełnienia zasady niewyrządzania znacznej szkody środowisku. Wyjątkiem są cele bezpieczeństwa na drogach krajowych, gdzie natężenie ruchu uzasadnia realizację takiego celu. Budowa obwodnic jest działaniem uzupełniającym w ramach środków dotyczących poprawy bezpieczeństwa.

885.	Związek Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć	woj. mazowieckie	Komponent E	203	Reforma E1.1. 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).	**Wyjaśnienie** Zapisy KPO w tym zakresie są wystarczające. Szczegółowy zakres nowelizacji będzie określony na późniejszym etapie.
886.	Związek Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć	woj. mazowieckie	Komponent E	201, 204-205, 218,	3. Opis Reform i Inwestycji, tabela 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).	**Uwaga nieuwzględniona** Zapisy zostały przeredagowane , jednak kwota wsparcia nie została zmniejszona.
887.	Klaster "Luxtorpeda 2.0"	woj. mazowieckie	Komponent E	201/202	Celem projektu jest zmniejszenie obciążenia Krajowego Systemu Elektroenergetycznego, decentralizacja zarządzania siecią elektroenergetyczną oraz poprawa (lokalnego) bezpieczeństwa energetycznego poprzez budowę nowych i modernizację istniejących Podstacji Trakcyjnych oraz sieci średniego napięcia (SN) biegnących wzdłuż linii kolejowych. Dzięki pełnej cyfryzacji Podstacji Trakcyjnej 4.0, stosowaniu rozwiązań sieci inteligentnych	Tym samym Podstacja Trakcyjna 4.0 umożliwi: • Realne zmniejszenie oddziaływania systemu kolejowego w Polsce na Krajowy System Elektroenergetyczny • Podniesienie lokalnego bezpieczeństwa energetycznego, zarówno w zakresie zasilania polskiej kolei, jak też lokalnych społeczności w 300 różnych lokalizacjach	**Uwaga nieuwzględniona** Wybór konkretnych projektów będzie miał miejsce na etapie wdrażania KPO.

					(ang. Smart Grids) oraz magazynów energii Projekt umożliwi masowe (w całym kraju) powstanie rozproszonych Lokalnych Obszarów Bilansowania (klastrów energii / mikro sieci). Tego typu LOBy z jednej strony będą oparte o lokalne źródła wytwórcze OZE, z drugiej strony o lokalne odbiory przyłączone do sieci dystrybucyjnej PKPE oraz o odbiory kolejowe. Kluczem do efektywnego bilansowania wszystkich tych elementów (interesariuszy) będzie warstwa cyfrowa wspierana fizyczną infrastrukturą magazynów energii. Ponadto Projekt poprawi efektywność całego systemu kolejowego umożliwiając zwiększenie prędkości przejazdowej pociągów oraz przepustowości linii kolejowych, wykorzystanie energii elektrycznej wytwarzanej przez hamujące elektryczne pojazdy trakcyjne, czy też dopasowując ilość energii możliwą do pobrania przez pociągi do aktualnie występujących warunków (np. do poziomu produkcji energii z OZE). Projekt umożliwi powstanie 300 LOBów - poprzez budowę nowych Podstacji Trakcyjnych 4.0 oraz modernizację istniejących do standardu Podstacji Trakcyjnych 4.0 (które jednocześnie posłużą do zasilenia szybszej i sprawniejszej polskiej kolei). Ponadto w ramach Projektu zmodernizowanych zostanie co najmniej 200 km istniejących sieci SN biegnących wzdłuż linii kolejowych, co zwiększy potencjalny obszar, na których będą działać LOBy.		
888.	Związek Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć	woj. mazowieckie	Komponent E	205	E1.1.2. Zeroemisyjny transport zbiorowy 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,	**Wyjaśnienie** Tabor szynowy (tramwaje) został dopisany do Komponentu E. Wsparcie będzie możliwe z części pożyczkowej. Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic

						mikroprzedsiębiorstwa wykonujące własne dostawy itd.	
889.	Klaster "Luxtorpeda 2.0"	woj. mazowieckie	Komponent E	201/202	Celem Projektu jest wsparcie rozwoju zeroemisyjnej kolei – zastąpienie 85% energii elektrycznej konwencjonalnej energią z OZE do 2030 roku a docelowo w 100%. W 2026 roku planowane jest osiągnięcie 50% (1,5 GW) energii elektrycznej z OZE na kolei. Wygenerowana energia w źródłach odnawialnych zastąpi energię konwencjonalną, co w konsekwencji przełoży się na ograniczenie emisji CO2 łącznie do 2030 roku o ok. 8 mln ton. Rozwiązanie to zapewni długofalowo zwiększenie konkurencyjności przewozów kolejowych względem innych środków transportu osobowego oraz towarowego, co przełoży się na wzrost przewozów nawet o 12% w horyzoncie roku 2030. Pozwoliłoby to nie tylko przeciwdziałać spadkowi przewozów kolejowych, ale wsparłoby również proces przeniesienia części przewozów z transportu drogowego, który generuje aż 93% gazów cieplarnianych w transporcie.	W ramach zgłoszonej fiszki projektowej PKP Energetyka S.A. zaaplikowała o wsparcie programu inwestycyjnego o wartości 7,2-8,6 mld PLN poprzez udzielenie grantu i preferencyjnej pożyczki. Program Zielona Kolej ponadto wpisuje się w realizowane programy inwestycyjne kolei (takie jak CPK, Kolej+) otwierając możliwość ich wdrożenia w formule zeroemisyjnej. Zapewnienie elementu zasilania energią odnawialną jest naturalnym etapem rozwoju branży kolejowej. Co istotne, zgodnie z założeniem Programu Zielona Kolej dofinansowanie ma trafiać bezpośrednio do sektora małych i średnich przedsiębiorstw w ramach dozwolonej pomocy publicznej. Analizując projekt KPO dostrzegamy pełną spójność Projektu z celami 4 z 5 komponentów KPO, tj: 1) Zielona energia i zmniejszenie energochłonności2) Zielona, inteligentna mobilność	**Uwaga nieuwzględniona** Wybór konkretnych projektów będzie miał miejsce na etapie wdrażania KPO.
890.	Klaster "Luxtorpeda 2.0"	woj. mazowieckie	Komponent E	201/202	Celem Projektu kolej wodorowa jest rozwój zeroemisyjnej kolei poprzez budowę sieci stacji tankowania wodorem (nominalnie w 50 lokalizacjach), która umożliwi zastąpienie lokomotyw napędzanych silnikami spalinowymi diesla (realizujących obsługę trakcji pociągowej, jak też manewrowej) lokomotywami zasilanymi wodorem. PKPE współpracując z przemysłowymi wytwórcami wodoru (m.in. LOTOS, PKN Orlen, PGNiG, JSW, Azoty) oraz opierając się na lokalnej elektrolizie wodoru (tam, gdzie będzie to zasadne), planuje dystrybuować wodór dla towarowych oraz pasażerskich przewoźników kolejowych. Co istotne do elektrolizy wykorzystywana będzie energia ze źródeł OZE, co pozwoli na produkcję i wykorzystanie zielonego wodoru.	Budowa sieci stacji wodorowych przez PKPE umożliwi przewoźnikom kolejowym modernizacje obecnie eksploatowanych lokomotyw spalinowych napędzanych silnikami diesla do standardu wodorowego. Co istotne modernizacje te będą mogły zostać przeprowadzone przez polskich przedsiębiorców produkujących i modernizujących tabor kolejowy (Pesa, Newag, FPS Cegielski, Zakład Pojazdów Szynowych). Ponadto PKPE, szczególnie w początkowej fazie realizacji Projektu, zamierza uzyskać synergię i zbudować stacje tankowania wodorem w lokalizacjach, gdzie będą one dostępne nie tylko dla przewoźników kolejowych, ale i dla autobusów. Na chwilę obecną można przyjąć, że w pełni rozwinięta sieć stacji wodorowych PKPE umożliwi dystrybucję ~4 000 ton wodoru rocznie, co przełoży się na ograniczenie blisko 40 milionów litrów oleju napędowego, czyli ograniczenie emisji CO2 około 100 tys. ton rocznie. Poza wyżej wymienionymi efektami przewiduje się: • Budowę kompletnego łańcucha wartości wykorzystania wodoru w sektorze polskiej kolei – od wytworzenia wodoru, poprzez jego	**Uwaga nieuwzględniona** Wybór konkretnych projektów będzie miał miejsce na etapie wdrażania KPO.

						dystrybucję z wykorzystaniem sieci stacji wodorowych PKPE, aż do konsumpcji wodoru poprzez lokomotywy z napędem wodorowym, zmodernizowane lub wyprodukowane w Polsce. • Rozwój sektora wodorowego polskiej gospodarki zgodny z założeniami PSW, ze szczególnym uwzględnieniem wdrożenia technologii wodorowych do polskiej kolei, co zapewni stworzenie nowych miejsc pracy przy pracach związanych z wytwarzaniem wodoru oraz produkcją komponentów niezbędnych przy wykorzystaniu technologii wodorowej (polskie stacje tankowania wodorem polskie systemy magazynowania wodoru. • Zwiększenie atrakcyjności polski jako kolejowego kraju tranzytowego dla zagranicznych przewoźników posiadających już tabor o napędzie wodorowym. • Projekt realizuje opisaną w RRF zasadę „nie czyń poważnych szkód", tj. nie powoduje szkód dla celów środowiskowych, również wskazanych w Rozporządzeniu w sprawie taksonomii Wartość projektu szacowana jest na poziomie 1 mld PLN przy założeniu, następujących źródeł finasowania: środki własne PKPE na poziomie 25%, wsparcie ze środków UE na poziomie 85%. Przyjęte źródła finasowania podyktowane są faktem, iż rynek wodorowy jest w bardzo wczesnym stadium rozwoju. Z ww. powodu finansowanie całości projektu wg formuły pożyczki z powodu braku możliwości wygenerowania na tym etapie potencjału na zwrot pożyczki napotkałoby na znaczne trudności. Tym samym można stwierdzić, że rozwój rynku wodorowego na kolei z dofinansowaniem w formie pożyczki byłby możliwy, ale dopiero po roku 2030 r. Podsumowując, bardzo się cieszymy z możliwości ponownego przedstawienia projektów: Zielona Kolej, Lokalne Obszary Bilansowania i Kolej wodorowa oraz przekazania dodatkowych informacji, które mamy nadzieję pozwolą na ich ponowne, tym razem pozytywne zweryfikowanie. Kolej jest szkieletem elektromobilności, wpływającym na rozwój gospodarczy zarówno kraju, jak i poszczególnych regionów. Doceniając rolę i	

						wagę transportu kolejowego Komisja Europejska uznała rok 2021 „Rokiem Kolei" , zwracając szczególna uwagę na wpływ tego środka transportu na politykę klimatyczną. Zielona transformacja kolei nie dokona się jednak bez wsparcia w ramach takich instrumentów jak właśnie KPO, dlatego też, apelujemy o ponowne rozważnie ujęcia w KPO opisanych projektów.	
891.	Związek Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć	woj. mazowieckie	Komponent E	207	E2.1. Zwiększenie konkurencyjności sektora kolejowego 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.	**Uwaga uwzględniona** Odpowiednie zapisy związane z opłatami w celu promocji ekologicznych pojazdów zostały wprowadzone.
892.	Związek Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć	woj. mazowieckie	Komponent E	208- 209	E2.1.1. Linie kolejowe 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.	**Wyjaśnienie** Środki są przeznaczone na modernizacje linii międzywojewódzkich i regionalnych o największym potencjale. Wybór konkretnych odcinków do finansowania z KPO będzie zależał także od stanu przygotowania i możliwości realizacji do połowy 2026 r.
893.	Związek Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć	woj. mazowieckie	Komponent E	212	E2.2.1. Bezpieczeństwo transportu 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	**Wyjaśnienie** Zadania w zakresie bezpieczeństwa wynikają ze strategii państwa w tym zakresie. Konkretny wybór działań będzie uwarunkowany indywidualnie od poszczególnych inwestycji. Magazyny konserwatorskie zostały usunięte.

						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.	
894.	Związek Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć	woj. mazowieckie	Komponent E	209	E2.1.2. Pasażerski tabor kolejowy 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.	**Uwaga uwzględniona** W KPO znalazły się czytelne zapisy o możliwości zakupu taboru pasażerskiego dla przewozów regionalnych, wraz z przypisaniem określonej kwoty. Wsparcie zakupu taboru będzie możliwe zarówno z części dotacyjnej, jak i pożyczkowej. Całkowita kwota na zakup taboru została zwiększona czterokrotnie.
895.	Związek Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć	woj. mazowieckie	Komponent 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	**Wyjaśnienie** W KPO nie ma planowanego wsparcia transportu śródlądowego.

						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	
896.	Towarzystwo dla Natury i Człowieka	woj. lubelskie	Komponent E	206	Dodanie wiązki inwestycji E1.1.3 „Dodanie tzw. wiązki inwestycji E1.1.3 „Wsparcie rozwoju infrastruktury rowerowej" Wyzwania (Challenges): Wyzwaniem w tym		**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako

					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 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 miasto wschodnio niemieckich). Skokowy wzrost zainteresowania transportem rowerowym w sytuacji pandemii udowodnił odporność tego środka transportu na kolejne fale pandemii. Wyzwaniem w tym zakresie jest zwiększenie udziału rowerów w transporcie. Warto również zwrócić uwagę na gwałtowny wzrost rynku handlu internetowego oraz konsolidację silnego rynku logistycznego, która wytwarza rosnącą presję na ruch w miastach – w metropoliach udział ruchu dostawczego w ruchu kołowym stale wzrasta. Zgodnie z zaleceniami europejskimi należy poszukiwać alternatywnych sposobów na zaspokajanie potrzeb logistycznych w miastach, w tym poprzez promocję i ułatwienie korzystania z lekkich pojazdów elektrycznych oraz wspomaganych elektrycznie rowerów towarowych, tak przez małe jak i duże firmy lub instytucje w logistyce tzw. ostatniej mili. Cel (Objective): Zwiększenie udziału rowerów w transporcie. Cel zostanie osiągnięty poprzez zwiększenie długości i spójności sieci dróg rowerowych w taki sposób, aby podróż rowerem była uznawana za bezpieczną, wygodną i efektywną. Przewiduje się, że w perspektywie do 2026 r. wzrośnie 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 CO_2. Charakterystyka (Nature, type, size of investment): Realizowane będą inwestycje związane z rozbudową infrastruktury rowerowej, tj. samodzielne drogi rowerowe, drogi rowerowe towarzyszące inwestycjom drogowym, parkingi		jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

					rowerowe. 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 boksów 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 zakupu rowerów towarowych dla odbiorców indywidualnych i przedsiębiorców celem realizacji dostaw na tzw. ostatniej mili transportem zeroemisyjnym. Populacja docelowa (Target population): administracja publiczna jako ośrodek tworzący i wdrażający projekt		
897.	Towarzystwo dla Natury i Człowieka	woj. lubelskie	Komponent E	219	Zaproponowane wskaźniki nijak nie odnoszą się do celu i nie zawierają żadnych wskaźników jakościowych, np. w przypadku poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego: spadku liczby zdarzeń drogowych i ofiar na zastępowanych "obwodnicą" odcinkach dróg.	Celem głównym jest: Rozwój zrównoważonego, bezpiecznego i odpornego systemu transportowego. Czytając jednak wskaźniki można odnieść wrażenie, że celem jest budowa infrastruktury transportowej i zakup taboru. KPO nie zakłada żadnych efektów jakościowych swoich działań, żadnej zmiany w zakresie funkcjonowania transportu. Inaczej mówiąc: realizowane działania mogą nie przynieść żadnych zakładanych rezultatów. Dla poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego wskaźnikiem będzie liczba wybudowanych obwodnicy. Wskaźniki nie zakładają, więc żadnej poprawy bezpieczeństwa. Czy obwodnice powstaną tam gdzie jest najbardziej niebezpiecznie, tam gdzie efektywność kosztów do poprawy bezpieczeństwa będzie najlepsza a może tam gdzie rządzi obecna władza a budowa obwodnicy pogorszy bezpieczeństwo? Tego	**Wyjaśnienie** Wskaźniki są powiazane z mozliością dofinansowania. Muszą być więc określone w taki sposób, aby był realny wpływ na ich osiągnięcie. Kwestia wskaźników była tez przedmiotem ustaleń z KE i w wielu przypadkach zostały one zmienione doprecyzowane lub dodane.

						nie wiadomo. Wskaźniki też tego nie wskazują. Wg KPO mamy mieć więcej autobusów elektrycznych, ale nie więcej przewożonych pasażerów czy więcej połączeń. W efekcie działanie to może wcale nie wpłynąć na liczbę pasażerów transportu zbiorowego czy jakość funkcjonowania transportu publicznego. Pozwoli to jedynie na eliminację emisji z likwidowanego taboru.	
898.	Zarząd Morskiego Portu Police sp. z o.o.	woj. zachodniopomorskie	Komponent E	197,201	1. Na stronie 197 zmiana nazwy inwestycji E2.1.3. na „Projekty multimodalne" 2. Na stronie 201: a) Zmiana celu inwestycji dla inwestycji E2.1.1. na „rozbudowa i poprawa stanu infrastruktury kolejowej (liniowej i punktowej) pozwalająca na zwiększenie jej dostępności, niezawodności i usprawnienie prowadzenia ruchu kolejowego, ze szczególnym uwzględnieniem linii o znaczącym udziale transportu towarowego" b) Zmiana nazwy inwestycji E.2.1.3 na „Projekty multimodalne" c) Zmiana celu dla inwestycji E2.1.3. na „Poprawa efektywności usług transportu multimodalnego, co pozwoli na dalsze zwiększanie udziału tego typu transportu w przewozach towarowych	Uzasadnienie transport intermodalny jest szczególną formą transportu multimodalnego. W kontekście śladu węglowego polskiego systemu transportu towarowego ograniczanie obszaru wsparcia wyłącznie do inwestycji związanych z transportem intermodalnym ogranicza możliwości rozwoju infrastruktury przeładunkowej transportu multimodalnego. To z kolei utrudniać będzie realizację inwestycji związanych ze zmniejszaniem śladu węglowego w transporcie ładunków praktycznie nie przewożonych transportem intermodalnym (np. materiałów sypkich), które stanowią zdecydowaną większość (pod względem masy) ładunków transportowanych w Polsce. Rozwój transportu multimodalnego w Porcie Morskim w Policach wymaga budowy stacji kolejowej oraz budowy odcinka dodatkowej linii kolejowej prowadzącej bezpośrednio do Portu. Inwestycja ta nie jest związana z poprawą stanu infrastruktury kolejowej a dotyczy budowy jej nowego odcinka. Dlatego też zaproponowano rozszerzenie zakresu objętego celem dla inwestycji E2.1.1 o rozbudowę infrastruktury kolejowej.	**Uwaga niewuzględniona** Szczegółowy zakres wsparcia w zakresie transportu intermodalnego został określony w dokumencie.
899.	Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego	woj. podlaskie	Komponent E	197	Prosimy o wyjaśnienie czy w zakres reform/inwestycji przewidzianych w komponencie wpisuje się projekt "Zmniejszenie emisji szkodliwych substancji do środowiska i poprawa jakości przewozów pasażerskich na terenie Województwa Podlaskiego poprzez zakup ośmiu niskoemisyjnych pojazdów kolejowych wraz z budową zaplecza technicznego do utrzymania taboru oraz odtworzeniem odcinka linii kolejowej nr 52 Nieznany Bór – Białowieża" zgloszony przez Województwo Podlaskie do KPO w 2020 r.	Projekt był przedłożony do KPO do Ministerstwa i był przedmiotem weryfikacji w 2020 r. Z opisu komponentu nie wynika czy mieści się on wśród wymienionych rodzajów inwestycji realiujących poszczególne reformy.	**Wyjaśnienie** W zakresie zakupu taboru zeroemisyjnego będą orgnizowane konkursy. Nie przewiduje się wsaprcia budowy zaplecza technicznego.
900.	Towarzystwo dla Natury i Człowieka	woj. lubelskie	Komponent E	197-222	poniżej W KPO całkowicie zabrakło środków na rozwój ruchu rowerowego. Same założenia KPO w żaden sposób nie odpowiadają na obecnie istniejące problemy transportu	poniżej	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów

					publicznego (spadek wpływów). W dokumencie brakuje logiki w powiązaniu cel-rezultat-wskaźnik a przedstawione rozwiązania są w oczywisty sposób nieefektywne i nieracjonalne ekonomicznie.		kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
901.	OMGGS	woj. pomorskie	Komponent E	197	W dokumencie, a zwłaszcza komponencie E brak odniesienia do znaczenia infrastruktury rowerowej i promocji tego środka transportu w sytuacji pandemii COVID-19. Hasło "rower" / "rowerowa" pojawia się w dokumencie dwa razy, co jest wysoce niezrozumiałe biorąc pod uwage znaczenie tego środka transportu w obecnej sytuacji pandemicznej. Postuluje się o mocniejszy nacisk na rozwój infrastruktury rowerowej w ramach komponentu E, np. poprzez zaproponowanie dedykowanej Inwestycji.	Zalecanym przez ekspertów i organizacje międzynarodowe środkiem transportu w czasie pandemii jest przede wszystkim rower. Europejskie miasta wydzielają w pasach drogowych dodatkowe przestrzenie dla rowerzystów zachęcając do ograniczania kontaktów międzyludzkich w codziennych podróżach i wyboru właśnie roweru. W statystykach widoczny spadek liczby pasażerów komunikacji publicznej nawet o połowę (np. w Warszawie). Powrót mieszkańców do korzystania z autobusów i tramwajów będzie prawdopodobnie następował stopniowo, a zakup 1000 autobusów niskoemisyjnych nie sprawi, że Polacy zaczną z nich chętniej korzystać. Należy wspierać alternatywne środki komunikacji oraz rozwój miast i gmin pod tym kątem.	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
902.	Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego	woj. podlaskie	Komponent E	197	Prosimy o wyjaśnienie czy w zakres reform/inwestycji przewidzianych w komponencie wpisuje się projekt "Ograniczenie emisji spalin i hałasu do środowiska oraz zwiększenie dostępności transportowej na terenie Województwa Podlaskiego poprzez zakup 100 autobusów niskoemisyjnych wraz z budową infrastruktury towarzyszącej w postaci 4 stacji tankowania CNG/L-CNG" zgloszony przez Województwo Podlaskie do KPO w 2020 r.	Projekt był przedłożony do KPO do Ministerstwa i był przedmiotem weryfikacji w 2020 r. Z opisu komponentu nie wynika czy mieści się on wśród wymienionych rodzajów inwestycji realiujących poszczególne reformy.	**Wyjaśnienie** Zakup tanoru niskoemisyjnego możliwy jest w zakresie połączen poza aglomeracjami. Tylko w obszarze taboru zeroemisyjnego w miastach przewidywana jest mozliwośc kompleksowych projektów, obejmujących stacje ładowania.
903.	OMGGS	woj. pomorskie	Komponent E	197	Postuluje się o uwzględnienie w roli beneficjenta, oprócz spółki PKP PLK również regionalne spółki kolejowe, w tym m.in. POLREGIO, które w przeważającej części docierają do terenów wykluczonych transportowo i szczególności wsparcie tych instytucji wpłynie na poprawę powiązań komunikacyjnych.	Jeżeli KPO zakłada zwiększenie konkurencyjności sektora kolejowego w stosunku do transportu drogowego, zgodnie z reformą E2.1 niezbędne jest lepsze połączenie terenów o ograniczonej dostępności transportem zbiorowym obsługiwanych przez regionalne spółki kolejowe, takie jak PKP SKM, POLREGIO, Koleje Mazowieckie i inne. Wsparcie wyłącznie spółki PKP PLK może nie przynieść oczekiwanego rezultatu przyspieszenia	**Wyjaśnienie** Zapisy w komponencie „E" KPO wskazują na możliwość finansowania modernizacji regionalnych linii kolejowych. Kwota na linie kolejowe została zwiększona. W KPO znalazły się czytelne zapisy o możliwości zakupu taboru pasażerskiego dla przewozów regionalnych,

						wzrostu udziału w przewozach pasażerskich.	wraz z przypisaniem określonej kwoty. Wsparcie zakupu taboru będzie możliwe zarówno z części dotacyjnej, jak i pożyczkowej. Całkowita kwota na zakup taboru została zwiększona czterokrotnie.
904.	Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego	woj. podlaskie	Komponent E	197	Prosimy o wyjaśnienie czy w zakres reform/inwestycji przewidzianych w komponencie wpisuje się projekt "Ośrodek Doskonalenia Techniki Jazdy stopnia wyższego północno-wschodniej Polski (ODTJ)" zgloszony przez Województwo Podlaskie do KPO w 2020 r.	Projekt był przedłożony do KPO do Ministerstwa i był przedmiotem weryfikacji w 2020 r. Z opisu komponentu nie wynika czy mieści się on wśród wymienionych rodzajów inwestycji realiujących poszczególne reformy.	**Wyjaśnienie** Szczegółowy zakres projektów klwalifikujących się do wsparcia został określony w dokumencie.
905.	OMGGS	woj. pomorskie	Komponent E	197	W ramach inwestycji E2.1.1. Linie kolejowe wnioskuje się o uwzględnienie projektów kolejowych dążących do zmniejszenia wykluczenia transportowego mieszkańców Pomorza zgłoszonych przez Zarząd Województwa Pomorskiego na etapie fiszek projektowych.	-	**Wyjaśnienie** Środki są przeznaczone na modernizacje linii międzywojewódzkich i regionalnych o największym potencjale. Wybór konkretnych odcinków do finansowania z KPO będzie zależał także od stanu przygotowania i możliwości realizacji do połowy 2026 r.
906.	Agencja Rozwoju Przemysłu SA	woj. mazowieckie	Komponent E	197	W tabeli E1 na stronie 201 brakuje odniesienia się do transportu nisko-emisyjnego, a także nic w planach nie wspomina się o pojazdach z silnikami spalania wewnętrznego zasilanych wodorem.	Jest to najtańsza wersja autobusu wodorowego. Wszyscy upierają się przy ogniwach paliwowych. Tabela powinna uwzględniać inne rozwiązania napędu wodorowego – chociażby ogniwo metanolowe.	**Wyjaśnienie** Szczegóły dotyczące dopuszczonych rozwiązań technologicznych będą określone na etapie wdrażania.
907.	OMGGS	woj. pomorskie	Komponent E	197	Brakuje możliwości realizacji rozbudowy sieci integracyjnych węzłów transportowych (finansowanie nowych inwestycji)	Samorządy wskazują na potrzebę rozbudowy sieci węzłów transportowych (budowy nowych) - jeśli na poważnie myślimy o zmniejszeniu wykorzystania samochodu osobowego w codziennych podróżach, musimy zapewnić mieszkańcom alternatywę (wygodną i konkurencyjną)	**Uwaga nieuwzględniona.** Tego rodzaju infrastruktura będzie mogła być współfinansowana w ramach polityki spójności
908.	OMGGS	woj. pomorskie	Komponent E	197	brakuje komponentu umożliwiającego możliwośc realizacji zapisów z opracowywanych właśnie Zrównoważonych Planów Mobilności	brakuje możliwości finansowania realizacji planów działań z opracowywanych aktualnie Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej - opracowanie dokumentu to jedno ale umożliwienie realizacji planu działań wynikającego z SUMP to podstawa	**Wyjaśnienie** Kwestia ta jest poza zakresem KPO.
909.	OMGGS	woj. pomorskie	Komponent E	197	Znacząco pominięto kwestie ruchu pieszego oraz przestrzeni publicznych	Przestrzeń publiczna wysokiej jakości oraz bezpieczeństwo ruchu pieszego stanowią podstawę dla zdrowia psychicznego oraz jakości życia mieszkańców.	**Uwaga nieuwzględniona.** Tego rodzaju infrastruktura będzie mogła być współfinansowana w ramach polityki spójności

910.	Agencja Rozwoju Przemysłu SA	woj. mazowieckie	Komponent E	202	Cały dokument odnosi się do pojazdów zero oraz nisko-emisyjnych, ale jeśli chodzi o wsparcie to pojawiają się tylko zapisy o zero-emisyjności.	Brak spójności	**Wyjaśnienie** Zapisy zostały przeredagowane. Wsparcie ukierunkowane jest zarówno na tabor zeroemisyjny, jak i niskoemisyjny.
911.	OMGGS	woj. pomorskie	Komponent E	197	brakuje możliwości finansowania obsługi i budowy nowych sieci kolejowych (poza PKP PLK) - pominięcie kolei aglomeracyjnych (regionalny rozwój transportu szynowego)	kolej aglomeracyjna stanowi ważny element rozwoju i funkcjonowania obszarów miejskich	**Uwaga nieuwzględniona.** Tego rodzaju infrastruktura będzie mogła być współfinansowana w ramach polityki spójności
912.	OMGGS	woj. pomorskie	Komponent E	197	brak możliwości finansowania budowy linii tramwajowych	postulujemy o stworzenie dodatkowej możliwości w ramach komponetu E	**Uwaga nieuwzględniona.** Tego rodzaju infrastruktura będzie mogła być współfinansowana w ramach polityki spójności
913.	Agencja Rozwoju Przemysłu SA	woj. mazowieckie	Komponent E	203	Tu także zapomniano o napędzie nisko-emisyjnym ani nie wspomina się o pojazdach innych zasilanych alternatywnie.	Niekorzystne zawężenie beneficjentów.	**Wyjaśnienie** Zapisy sa zgodne z polityką energetyczną.
914.	OMGGS	woj. pomorskie	Komponent E	197	Niedostateczną uwagę poświęcono kwestii transportu intermodalnego i jej wpływu na zrównoważenie transportu	Transport intermodalny, a w szczególności transport kombinowany z jego niewielkimi odległościami w samochodach ciężarowych, jest obecnie wykorzystywany również jako środek zmniejszający zanieczyszczenie środowiska i odciążający drogi i autostrady. Najlepiej byłoby, gdyby każdy środek transportu był wykorzystywany zgodnie z jego zaletami i w celu jak najlepszego rozwiązania problemu transportu. Statki transportują duże ilości o korzystnym zużyciu energii, ale mają słaby bilans CO2	**Wyjaśnienie** Trudno dokładnie określić czo to znaczy niedostateczna uwaga. Transport intermodalny, zarówno w zakresie taboru, jak i infrastruktury będzie wspierany w ramach KPO.
915.	Agencja Rozwoju Przemysłu SA	woj. mazowieckie	Komponent E	203	Dokument jest bardzo ogólny nakreślający problem zanieczyszczeń środowiska i wybrane sposoby ich redukcji. Zawęża się tu problem do autobusów elektrycznych (wodorowych – ogniwa wodorowe, bo te też możemy traktować jako elektryczne). Nie ma żadnych szczegółów dotyczących zasilania alternatywnego. Czy obok gazu ziemnego uwzględnione (dopuszczone) zostaną inne alternatywne rozwiązania. Mam tu na myśli ogniwa inne niż wodorowe (metanolowe, metanowe) oraz silniki spalania wewnętrznego (generalnie wykluczone) zasilane wodorem.	Niekorzystne zawężenie.	**Wyjaśnienie** Zapisy sa zgodne z polityką energetyczną
916.	Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego	woj. podlaskie	Komponent E	197	Prosimy o wyjaśnienie czy w zakres reform/inwestycji przewidzianych w komponencie wpisuje się projekt "Skrócenie czasu transportu chorych na COVID-19 pomiędzy szpitalami jednoimiennymi Łomża – Białystok poprzez budowę i rozbudowę drogi wojewódzkiej Nr 679 wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi i niezbędną	Projekt był przedłożony do KPO do Ministerstwa i był przedmiotem weryfikacji w 2020 r. Z opisu komponentu nie wynika czy mieści się on wśród wymienionych rodzajów inwestycji realiujących poszczególne reformy.	**Uwaga nieuwzględniona.** Budowa obwodnic będzie dotyczyć dróg krajowych, zarządzanych przez Generalną Dyrekcję Dróg i Autostrad. Wybór konkretnych lokalizacji

					infrastrukturą techniczną na odcinku Łomża – Mężenin" zgloszony przez Województwo Podlaskie do KPO w 2020 r.		będzie dokonywany przez Ministerstwo Infrastruktury po szczegółowej analizie potrzeb związanych z bezpieczeństwem. Budowa dróg co do zasady nie jest kwalifikowalna w KPO, ze względu na brak spełnienia zasady niewyrządzania znacznej szkody środowisku. Wyjątkiem są cele bezpieczeństwa na drogach krajowych, gdzie natężenie ruchu uzasadnia realizację takiego celu.
917.	Agencja Rozwoju Przemysłu SA	woj. mazowieckie	Komponent E	209	Zwiększenie dofinansowania do 1 mld Euro na tabor pasażerski.	W chwili obecnej na tabor pasażerski planowane jest 398 mln Euro. Jedyny beneficjentem wpisanym wprost jest spółka wykonująca przewozy międzywojewódzkie (PKP IC), przewoźnicy wykonujący pracę przewozową w ruchu regionalnym zostali praktycznie całkowicie pominięci. Konieczne jest zwiększenie dofinansowania do kwoty co najmniej 1 mld Euro i przesunięcie dotykowych środków na tabor regionalny. Realokacja środków powinna nastąpić z komponentu infrastruktura kolejowa, gdzie została alokowana zdecydowana większość środków przeznaczonych na transport kolejowy. Wątpliwości budzi możliwość rzeczywistej absorbcji tych środków, szczególnie biorąc pod uwagę rygorystyczne harmonogramy wydatkowania tych środków, w kontekście powtarzających się i głośnych medialnie problemów Zarządcy Infrastruktury (PKP PLK) z wydatkowaniem terminowym środków UE. Wobec powyższego postuluję się o bardziej proporcjonalny podział środków w ramach transportu kolejowego. Dodatkowo w dokumencie postuluję dopisanie możliwości dofinansowywania zakupów taboru przeznaczonego do obsługi ruchu regionalnego i międzywojewódzkiego przez operatorów świadczących usługi wynajmu taboru. Zwiększenie ilości taboru ogólno dostępnego na rynku powinno przełożyć się na likwidacje barier wejścia i rozpoczęcia świadczenia usług przewozów pasażerskich co wprost powinno przełożyć się	**Uwaga uwzględniona** W KPO znalazły się czytelne zapisy o możliwości zakupu taboru pasażerskiego dla przewozów regionalnych, wraz z przypisaniem określonej kwoty. Wsparcie zakupu taboru będzie możliwe zarówno z części dotacyjnej, jak i pożyczkowej. Całkowita kwota na zakup taboru została zwiększona czterokrotnie.

						na większą konkurencję i poprawę jakości świadczonych usług.	
918.	Przes Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego	woj. mazowieckie	Komponent E	197	W komponencie E. „Zielona, inteligentna mobilność" projekt KPO zakłada wzrost wykorzystania transportu przyjaznego dla środowiska, który ma być osiągnięty przez „Wsparcie dla gospodarki niskoemisyjnej" (E.1.1.1), z szacowanym wsparciem w kwocie 1 164 mln euro oraz „Zeroemisyjny transport zbiorowy" (E.1.1.2) z szacowanym wsparciem w wysokości 1 031 mln euro. W naszej ocenie niskoemisyjna mobilność została potraktowana bardzo pobieżnie w projekcie polskiego KPO, zarówno jeżeli chodzi o przewidziane reformy i inwestycje, jak i pulę środków przeznaczonych na ich realizację. Jedyną grupą pojazdów kwalifikujących się do wsparcia w ramach KPO to transport zbiorowy. Pojazdy osobowe, dostawcze i ciężarowe zostały zupełnie pominięte. Rynek paliw alternatywnych w Polsce znajduje się w początkowej fazie rozwoju, znacząco odstaje wolumenowo od krajów europejskich, zatem i przed pandemią COVID-19 potrzebował sprzyjającego otoczenia regulacyjnego oraz bezpośredniego wsparcia finansowego. Wobec trwającego od roku kryzysu spowodowanego skutkami gospodarczymi pandemii, teraz potrzebuje go jeszcze bardziej. Zwracamy uwagę, że KPO jest dokumentem strategicznym, warunkującym finansowanie, które powinno być mocnym impulsem do wzmocnienia tego rynku. Ograniczony zakres wsparcia stanowi poważne zagrożenie dla dalszego rozwoju zero- i niskoemisyjnej mobilności w Polsce, w post-pandemicznych realiach gospodarczych. Ponadto, w projekcie KPO brakuje środków, które wsparłyby i zdynamizowały rozwój infrastruktury ładowania/tankowania paliw alternatywnych. Całkowita pula wsparcia finansowego przewidzianego w tej sekcji E.1.1.2 to 1 031 mln euro, która ma być podzielona na 2 zupełnie różne cele: „zakup pojazdów ekologicznych i wyposażenia, w tym stacji ładowania operatorów publicznego transportu zbiorowego" oraz „wsparcie budowy i instalacji publicznych punktów ładowania paliwami alternatywnymi". Okres kwalifikowalności kosztów (od II kw. 2020 r.) każe przypuszczać, że już poczynione nakłady na dofinansowanie do nabycia autobusów zeroemisyjnych w roku ubiegłym oraz bieżącym (nabór w ramach programu Zielony Transport Publiczny), zostaną zaliczone do inwestycji ujętych w tej sekcji KPO, a pula środków do wykorzystania – znacznie uszczuplona już na starcie. Pozostające do dyspozycji środki zostaną w pierwszej kolejności zalokowane na nabycie autobusów w liczbie brakującej do osiągnięcia wskaźnika 1 200 sztuk w 2026 r., a w pozostałej części	• dopłat do instalacji stacji ładowania o dużej mocy funkcjonujących w ramach tzw. hubów zlokalizowanych zwłaszcza przy drogach krajowych i autostradach • dopłat do instalacji stacji ładowania o dużej mocy przeznaczonej dla zeroemisyjnego transportu ciężkiego zlokalizowanych zwłaszcza przy drogach krajowych i autostradach Podsumowując, uważamy, że cały Polski rynek elektromobilności i paliw alternatywnych potrzebuje wsparcia finansowego z Instrumentu na rzecz Odbudowy i Odporności, opartego o spójny program działań stymulujących rynek, na który złożą się inwestycje oraz zmiany legislacyjne o długofalowym okresie oddziaływania. Wsparcie to powinno być oparte o zasadę neutralności technologicznej i obejmować wszystkie kategorie pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi	**Wyjaśnienie** Nie wszystkie rodzaje inwestycji mogą być zrealizowane w ramach KPO. Nie można zapomnieć o znacznych środkach w ramach polityki spójności.

					przeznaczone ewentualnie na „wsparcie budowy i instalacji publicznych punktów ładowania paliwami alternatywnymi”, co jednak w naszej opinii jest wątpliwe, z uwagi na brak harmonogramu, kamieni milowych i wskaźników dla tej podkategorii inwestycji, a przede wszystkim z uwagi na brak oddzielnej puli środków. Dla osiągniecia zakładanych celów redukcji emisji z transportu, Komisja Europejska wskazała konkretne cele: 1 mln publicznych ładowarek w 2025 r. a w 2030 r. 3 mln i 1 tys. stacji tankowania wodorem oraz, że każde państwo członkowskie powinno wnieść wkład w ich realizację. Europejskie Stowarzyszenie Producentów Pojazdów ACEA zwraca uwagę, że 1 mln publicznych ładowarek powinien być osiągnięty rok wcześniej tj. w 2024 a 3 mln w 2029 r. Również w 2029 r. powinno być dostępnych 1 tys. stacji tankowania wodorem. ACEA podkreśla, że są to cele minimalne, które są niezbędne do realizacji ambitnych założeń europejskiego Zielonego Ładu. Dodatkowo w opublikowanych 17 września 2020 r. wytycznych dla państw członkowskich dotyczących opracowania krajowych planów naprawczych w najlepszym możliwym kształcie, KE podkreśliła, że ze względu na szerokie spektrum wymaganych reform i inwestycji i ich potencjał w oddziaływaniu na wzrost gospodarczy oraz czerpanie korzyści z transformacji ekologicznej, zachęca państwa członkowskie do uwzględnienia w planach kilku obszarów flagowych. Jednym z nich jest Recharge and Refuel, czyli promowanie przyszłościowych, czystych technologii, żeby przyśpieszyć wdrożenie zrównoważonego transportu, stacji ładowania i tankowania oraz rozwijania transportu publicznego. Ten projekt flagowy został zidentyfikowany jako jeden z obszarów inwestycji i reform przynoszących wymierne korzyści dla gospodarki i obywateli w całej UE. Komponent E. „Zielona, inteligentna mobilność”, oprócz zdecydowanie zwiększonego i spójnego wsparcia elektromobilności powinien również zawierać wsparcie dedykowane technologiom wodorowym dla zapewnienia finansowania innowacyjnych przedsięwzięć w ramach szeroko rozumianej gospodarki wodorowej. Bez dedykowanego wsparcia w tym obszarze nie będzie możliwa spójna i planowa realizacja celów Strategii wodorowej. Pominięcie lub opóźnienie w realizacji jednego z istotnych komponentów gospodarki wodorowej poczynając od produkcji przez magazynowanie, transport, dystrybucję do wykorzystania przez finalnego odbiorcę spowoduje opóźnienie wdrożenia całej strategii wodorowej w tym jego wykorzystania w zielonej, inteligentnej mobilności co naszej organizacji leży na sercu najbardziej. Zwracamy przy tym uwagę na konieczność zachowania spójności		

					KPO z podstawowymi narodowymi dokumentami strategicznymi związanymi z polityką transportową takimi jak Polityka Energetyczna Polski do 2040 r., Polska Strategia Wodorowa do roku 2030 r. z perspektywą do 2040 r. oraz projektowanymi zmianami w ustawie o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Znaczna części projektów przewidzianych w wymienionych dokumentach i regulacji będzie realizowana w początkowym, najważniejszym etapie rozwoju w oparciu o finansowanie ze źródeł KPO. Konieczne jest więc powiązanie celów strategicznych wyznaczonych w powołanych dokumentach oraz metod ich realizacji zarysowanych w Ustawie z zapewnieniem ich finansowania w ramach KPO. Brak spójności pomiędzy celami Strategii w tych obszarach a środkami przewidzianymi na ich realizację w KPO, może realnie wpłynąć na możliwości realizacji tych celów. W początkowej fazie wdrażania tej technologii bez odpowiedniej intensywności wsparcia nie będzie także możliwe zajęcie przez Polskę strategicznych pozycji w tworzącym się łańcuchu wartości światowego rynku wodoru. Wielkość potrzebnych środków powinna więc zostać ponownie oszacowana i powiększona tak, aby umożliwiała realizację wyzwań nakreślonych w dokumentach strategicznych. Nie można też zapominać o wsparciu dla napędów gazowych CNG/LNG, które zapewniają niskoemisyjny transport towarów, szczególnie na dłuższych trasach. Wsparcie w tym zakresie wspomoże polską branżę transportową, w którą szczególnie uderzył Pakiet Mobilności. Kierunkowe rekomendacje dotyczące reform i inwestycji. Rozbudowa stacji ładowania pojazdów zeroemisyjnych, punktów tankowania wodorem oraz LNG i CNG obejmująca w szczególności wsparcie w postaci: • dopłat do instalacji stacji ogólnodostępnych zlokalizowanych w obrębie publicznej infrastruktury parkingowej, przy drogach należących do jednostek samorządu terytorialnego (w szczególności gminnych) oraz przy obiektach użyteczności publicznej		
919.	Agencja Rozwoju Przemysłu SA	woj. mazowieckie	Komponent E	210	Dodanie w charakterystyce po słowie przeładunku "oraz tabor służący do transportu intermodalnego	Dotychczas wszystkie konkursy intermodalne odbywały się z możliwością aplikowania powyższe przyniosło realne skutki czego najlepszym przykładem jest ponad cztero krotny wzrost przewozów intermodalnych w latach 2010-2020. Budowanie infrastruktury terminalowej bez jednoczesnego wsparcia zakupów taboru uniemożliwiają rozwój transportu intermodalnego i konkurowanie kolejowego transportu z drogowym. Ponadto ze statystyk z ostatnich konkursów intermodalnych w Polsce wynika, że środki	**Uwaga uwzględniona**

						przeznaczone na same terminale nie wyczerpią wskazanej alokacji w KPO. Przy założeniu wykorzystania wskazanego rozporządzenia pomocowego dofinansowanie wyniesie 50% środków kwalifikowanych. Czyli obecnie jest w dotacji około 185 mln Euro (750 mln złotych), co daje około 1,5 mld złotych nakładów inwestycyjnych. Brak rozszerzenia katalogu rzeczowego o projekty zakupu taboru do transportu intermodalnego może spowodować nie wykorzystanie szansy, jaka się pojawia na wyrównanie pozycji konkurencyjnej transportu kolejowego i przenoszeniu co raz większej ilości ładunków na ten ekologiczny środek transportu.	
920	Gmina Gołdap	woj. warmińsko-mazurskie	Komponent E	208	Wnioskujemy o dopisanie do wskazanych typów wsparcia „Dofinansowanie wkładu własnego samorządów gminnych i powiatowych mające na celu modernizację nieczynnych linii kolejowych oraz przywrócenie połączeń pasażerskich o znaczeniu ponadregionalnym, w szczególności w północno-wschodniej części kraju”.	Województwo Warmińsko-Mazurskie charakteryzuje się niską dostępnością komunikacyjną oraz słabo rozwiniętą siecią połączeń kolejowych. Jest to barierą rozwoju m.in. miejscowości uzrowiskowych o położeniu przygranicznym. Dodatkowo wysoki udział obszarów chronionych i cennych przyrodniczo utrudnia wyznaczenie i budowę nowych korytarzy transportowych. Rozwój transportu kolejowego jest niezwykle ważny z punktu widzenia rozwoju gospodarczego w kontekście Specjalnych Stref Ekonomicznych czy przygranicznym położeniu z Litwą czy Obwodem Kalingradzkim.	**Uwaga nieuwzględniona** Środki są przeznaczone na modernizacje linii międzywojewódzkich i regionalnych o największym potencjale. Wybór konkretnych odcinków do finansowania z KPO będzie zależał także od stanu przygotowania i możliwości realizacji do połowy 2026 r.
921.	Urząd Miejski w Oławie - Burmistrz Miasta Oława	woj. dolnośląskie	Komponent E	198-215	Wyjaśnienia wymaga, czy w ramach KPO będą mogły być wspierane inwestycje dotyczące infrastruktury kolejowej typu: przystanki kolejowe, perony, dojścia do peronów itp.? Ponadto wyjaśnienia wymaga: 1) Czy dla poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego tworzone będą nowe programy? 2) Czy środki w ramach KPO będą zasilać Krajowy Program Kolejowy w zakresie poprawy bezpieczeństwa na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami? Ponadto mając na względzie, ambitne cele związane z osiągnięciem neutralności klimatycznej, postulujemy o zwiększenie środków zaplanowanych na zieloną transformację miast i ich obszarów funkcjonalnych.	W odniesieniu do celu reformy „Zwiększenie roli sektora kolejowego w systemie transportowym” w dokumencie podkreśla się konieczność zwiększenia udziału transportu zbiorowego, w szczególności kolejowego. Mówi się o tym, że niezbędne jest zachęcenie społeczeństwa do zmiany nawyków transportowych. Wspomina się o tym, że działania w tym zakresie są istotne zwłaszcza w miejskich obszarach funkcjonalnych (ze względu na kwestie kongestii i emisji zanieczyszczeń). Ponadto, jako odpowiedź na zdiagnozowane problemy wskazano, potrzebę modernizacji infrastruktury kolejowej, eliminację „wąskich gardeł” na sieci transportu kolejowego oraz utrzymanie i poprawę jakości (optymalizację) wykorzystania istniejącej infrastruktury kolejowej. Tego typu infrastruktura jest	**Wyjaśnienie** Tego rodzaju infrastruktura będzie mogła być współfinansowana w ramach polityki spójności Środki na zieloną transformację miast zostały znacznie zwiększone.

						niezbędna, aby podjęte interwencje w odnowę taboru i sieci przyniosły pożądany efekt i stworzyły spójny pakiet rozwiązań w postaci oferty dla podróżujących koleją i przyczyniały się rozwiązania tak ważnych w obecnym czasie problemów w obszarze transportu i jego wpływu na środowisko. Rozmieszczenie obiektów infrastruktury transportu odpowiednio do zagospodarowania terenu, w sposób nienaruszający ładu przestrzennego i minimalizujący transport indywidualny jest w tym kontekście bardzo ważne i niezbędne dla osiągnięcia oczekiwanych efektów w zakresie zwiększenia udziału transportu zbiorowego. Z kolei w odniesieniu do celu reformy „Wprowadzenie rozwiązań minimalizujących wpływ transportu na otoczenie społeczne, poprawiających bezpieczeństwo w ruchu drogowym, kolejowym oraz innych, w tym zastosowanie rozwiązań w organizacji ruchu”, jednym z celów inwestycji w zakresie bezpieczeństwa transportu jest zwiększenie poziomu bezpieczeństwa ruchu, w szczególności jego niechronionych uczestników, jak również eliminacja ruchu tranzytowego z obszarów o zwartej zabudowie mieszkaniowej (obwodnice dróg na drogach krajowych). Efektem podejmowanych działań będzie poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez likwidację miejsc niebezpiecznych na sieci drogowej i zmniejszenie ryzyka wypadków. W dokumencie wskazano, iż przewidywane przedsięwzięcia obejmują punktowe działania inwestycyjne poprawiające bezpieczeństwo ruchu drogowego takie jak: przebudowa skrzyżowań, przejazdów drogowo-kolejowych, dobudowa lewoskrętów, budowa rond, chodników, ścieżek rowerowych, zatok autobusowych, kładek, doświetlanie przejść dla pieszych czy montaż znaków aktywnych, jak również budowę drogowych obejść miejscowości. Tego typu przedsięwzięcia, jak budowa obejść drogowych, czy bezkolizyjnych przejazdów kolejowych, są kluczowe dla poprawy bezpieczeństwa i zrównoważonego rozwoju.	
922.	Urząd Marszałkowski	woj. podlaskie	Komponent E	197	Prosimy o wyjaśnienie czy w zakres reform/inwestycji przewidzianych w komponencie wpisuje się projekt	Projekt był przedłożony do KPO do Ministerstwa i był przedmiotem weryfikacji w	**Wyjaśnienie.** Tego rodzaju infrastruktura

	Województwa Podlaskiego				„Budowa gminnego centrum przesiadkowego dla komunikacji publicznej w Sokółce” zgloszony przez Województwo Podlaskie do KPO w 2020 r.	2020 r. Z opisu komponentu nie wynika czy mieści się on wśród wymienionych rodzajów inwestycji realiujących poszczególne reformy.	będzie mogła być współfinansowana w ramach polityki spójności
923.	Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego	woj. podlaskie	Komponent E	197	Prosimy o wyjaśnienie czy w zakres reform/inwestycji przewidzianych komponencie wpisują się następujące projekty: "Granica województwa - Suwałki - przebudowa drogi wojewódzkiej nr 652", "Łapy - Roszki Wodźki - przebudowa dróg wojewódzkich Nr 682 i Nr 681 wraz z przebudową drogi wojewódzkiej Nr 678 na odcinku Roszki Wodźki-Wysokie Mazowieckie", "Juszkowy Gród - Zwodzieckie - przebudowa drogi wojewódzkiej nr 687 oraz Tarnopol - Siemianówka - przebudowa drogi wojewódzkiej nr 688" i "Modernizacja dróg wojewódzkich w województwie podlaskim". zgloszone przez Województwo Podlaskie do KPO w 2020 r.	Projekty były przedłożone do KPO do Ministerstwa i były przedmiotem weryfikacji w 2020 r. Z opisu komponentów nie wynika czy mieszczą się one wśród wymienionych rodzajów inwestycji realiujących poszczególne reformy.	**Wyjaśnienie** Budowa obwodnic będzie dotyczyć dróg krajowych, zarządzanych przez Generalną Dyrekcję Dróg i Autostrad. Wybór konkretnych lokalizacji będzie dokonywany przez Ministerstwo Infrastruktury po szczegółowej analizie potrzeb związanych z bezpieczeństwem. Budowa dróg co do zasady nie jest kwalifikowalna w KPO, ze względu na brak spełnienia zasady niewyrządzania znacznej szkody środowisku. Wyjątkiem są cele bezpieczeństwa na drogach krajowych, gdzie natężenie ruchu uzasadnia realizację takiego celu.
924.	Urząd Miasta Torunia	woj. kujawsko-pomorskie	Komponent E	212	Postuluje się uwzględnienie w obszarze wsparcia inwestycji na drogach krajowych w granicach administracyjnych miast.	Niezbędne jest kontynowanie działań w zakresie przebudowy infrastruktury drogowej w miastach, obejmujących przebudowę niebezpiecznych odcinków dróg (zły stan techniczny), przebudowę niebezpiecznych skrzyżowań, budowę przejść dla pieszych, budowę sygnalizacji świetlnych i instalację elementów poprawiających bezpieczeństwo ruchu pieszych i rowerzystów. W ramach poprawy bezpieczeństwa niezbędne są również działania zmierzające do zapewnienia spójności sieci rowerowych i segregacji ruchu samochodowego od ruchu rowerzystów i pieszych Wśród przewidywanych przedsięwzięć brakuje np. przebudowy istotnych dla spójności systemu transportowego odcinków dróg krajowych poza siecią TEN-T, stanowiących ważne drogi wylotowe z miast.	**Wyjaśnienie.** Budowa obwodnic będzie dotyczyć dróg krajowych, zarządzanych przez Generalną Dyrekcję Dróg i Autostrad. Wybór konkretnych lokalizacji będzie dokonywany przez Ministerstwo Infrastruktury po szczegółowej analizie potrzeb związanych z bezpieczeństwem. Budowa dróg co do zasady nie jest kwalifikowalna w KPO, ze względu na brak spełnienia zasady niewyrządzania znacznej szkody środowisku. Wyjątkiem są cele bezpieczeństwa na drogach krajowych, gdzie natężenie ruchu uzasadnia realizację takiego celu.
925.	Urząd Miasta Torunia	woj. kujawsko-pomorskie	Komponent E	198	Postuluje się uwzględnienie w obszarze wsparcia istotnych inwestycji drogowych na drogach niższych	Budowa i rozbudowa infrastruktury drogowej umożliwiającej dojazd do strategicznych dla	**Wyjaśnienie.** Budowa obwodnic będzie

					kategorii w granicach miast, innych niż drogi krajowe, zwiększających dostępność do miejsc kluczowych dla bezpieczeństwa, zdrowia i życia mieszkańców (np. Szpitale).	zdrowia i życia miejsc ma istotne znaczenie w kontekście potrzeby skrócenia czasu przejazdu karetek i sprawniejszego udzielania skutecznej pomocy medycznej, szczególnie w okresie pandemii. Ponadto drogi przebiegające w pobliżu Szpitali zlokalizowanych w strategicznych punktach miast, mają duże znaczenie w kontekście zwiększania dostępności transportowej i zapewnienia lepszych połączeń z całą siecią transportową, a tym samym zapewnienie bezpieczeństwa i zdrowia publicznego.	dotyczyć dróg krajowych, zarządzanych przez Generalną Dyrekcję Dróg i Autostrad. Wybór konkretnych lokalizacji będzie dokonywany przez Ministerstwo Infrastruktury po szczegółowej analizie potrzeb związanych z bezpieczeństwem. Budowa dróg co do zasady nie jest kwalifikowalna w KPO, ze względu na brak spełnienia zasady niewyrządzania znacznej szkody środowisku. Wyjątkiem są cele bezpieczeństwa na drogach krajowych, gdzie natężenie ruchu uzasadnia realizację takiego celu.
926.	Stowarzyszenie Ekonomiki Transportu	woj. mazowieckie	Komponent E	206-208	Rozdział "E2.1. Zwiększenie konkurencyjności sektora kolejowego" powinien zostać zmodyfikowany na "E2.1. Zwiększenie konkurencyjności transportu szynowego". Wśród potencjalnych beneficjentów wymienionych w dokumencie powinni znaleźć się nie tylko PKP PLK, ale również inni zarządcy infrastruktury transportu szynowego: zarówno inni zarządcy infrastruktury kolejowej, jak i zarządcy sieci transportu szynowego w komunikacji miejskiej (tramwaje, metro).	Inwestycje realizowane przez PKP PLK są kluczowe dla wzrostu konkurencyjności polskiej kolei, zarówno jeśli chodzi o ruch pasażerski (wzrost udziału kolei w modal split), jak i towarowym (wzrost znaczenia Polski jako hub'u przeładunkowego w relacjach wschód-zachód i północ-południe). Ale w KPO powinny być zagwarantowane również środki dla innych zarządców infrastruktury szynowej. Planowane inwestycje w rozwój sieci tramwajowej we wszystkich największych polskich aglomeracjach mają wydatnie poprawić mobilność w metropoliach, zminimalizować problem kongestii w centrach, korzystnie wpłynąć na wskaźniki powietrza czy hałasu, a tym samym przyczynić się do poprawy komfortu życia mieszkańców i zdynamizowania rozwoju metropolii. Analogiczna uwaga dotyczy np. Metra Warszawskiego czy Spółki Pomorska Kolej Metropolitalna, która w najbliższych latach planuje (przy współpracy samorządu województwa pomorskiego i samorządów lokalnych) dynamicznie rozbudowywać sieć koleją w południowej części aglomeracji trójmiejskiej. Beneficjentami pomocy w tym zakresie z KPO powinni być też np. Inni niż PKP PLK zarządcy infrastruktury kolejowej dedykowanej ruchowi towarowemu (np.	**Wyjaśnienie** Zapisy w komponencie „E" KPO wskazują na możliwość finansowania modernizacji regionalnych linii kolejowych. Kwota na linie kolejowe została zwiększona. Infrastruktura tramwajowa będzie finansowana w ramach polityki spójności.

						Prywatni zarządcy linii towarowych, podmioty posiadający własne bocznice kolejowe). Podmioty te pełnią bardzo często istotną rolę w obsłudze "ostatniej mili" w łańcuchach logistycznych w przewozach towarowych, jednocześnie często borykają się z problemem zdekapitalizowania infrastruktury i braku środków na inwestycje w zakresie jej przebudowy czy też rozbudowy (to ostatnie dotyczy zwłaszcza zarządców infrastruktury bocznicowej i przeładunkowej). Rozszerzenie grona beneficjentów zgodnie ze wskazanym wyżej kierunkiem przyczyni się do bardziej zrównoważonego rozwoju całego sektora transportu szynowego w Polsce.	
927.	Urząd Miasta Torunia	woj. kujawsko-pomorskie	Komponent E	199	Proponuje się uwzględnienie w obszarze wsparcia projektów w zakresie obniżenia poziomu gazów cieplarnianych poprzez przebudowę starego oświetlenia drogowego i montaż inteligentnego oświetlenia, a także wymianę oświetlenia w budynkach, opartego na technologii LED z zastosowaniem reduktorów mocy.	Uwzględnienie w obszarze wsparcia tego typu projektów umożliwi wielokrotne zmniejszenie poboru energii elektrycznej i uzyskanie większej trwałości źródła światła. Oświetlenie to 20 % zuzycia energii. Celem tych działań jest obniżenie zużycia energii elektrycznej i poprawę efektywności energetycznej systemów oświetlenia, co w znacznym stopniu umożliwi ograniczenie emisji dwutlenku węgla do atmosfery i wpłynie na poprawę jakości powietrza. Poprawa efektywności oietlenia może zmniejszyć zużycie energii o 50 - 80 %. Ponadto, poprawa efektywności oświetlenia to poprawa produktywności i warunkówq do nauki.	**Wyjaśnienie** Tego typu działania są poza zakresem komponentu E.
928.	Stowarzyszenie Ekonomiki Transportu	woj. mazowieckie	Komponent E	3, 4	Propozycja rozszerzenia zapisu: dokończenie/rozszerzenie inwestycji transportowych, zarówno tych które zwiększają bezpieczeństwo i jakość życia obywatela (wyprowadzenie ruchu tranzytowego z miast, wymiana taboru kolejowego do przewozów regionalnych, [wsparcie nowoczesnych systemów płatności za przejazdy transportem publicznym),] [w nawiasie kwadratowym - proponowany do rozszerzenia fragment]	Nowoczesne, elektroniczne systemy poboru opłat za transport publiczny, rozpowszechnione w Europie Zachodniej, a w Polsce wciąż jeszcze rzadko stosowane, są działaniami mogącymi znacząco rozpropagować transport publiczny, co korzystnie wpływa na zjawisko mobilności czy ochronę środowiska. Systemy takie pozwalają na wdrażanie zupełnie nowych rozwiązań taryfowych (odejście od dotychczasowych rozwiązań naliczania kosztów na rzecz ich naliczania np. wg liczby przejechanych kilometrów, przystanków czy liczby przejechanych JST), z możliwością optymalizacji kosztów dla podróżnego (pobór opłaty według najkorzystniejszej kombinacji biletów/taryf). Takie systemy, bardzo atrakcyjne dla pasażerów, są jednak kosztowne i powinny mieć zagwarantowane	**Uwaga nieuwzględniona** Dodatkowe zapisy w tym zakresie nie są konieczne.

						systemowe i stabilne zarazem finansowanie. Jakkolwiek w dalszej części dokumentu wskazane jest, że tego rodzaju systemy również mogą być objęte wsparciem z KPO, w naszej ocenie zasadne jest uwypuklenie tej kwestii również we wstępie opracowania.	
929.	Urząd Miejski w Tczewie	woj. pomorskie	Komponent E	212	W pkt 2.2.1. Inwestycje związane z bezpieczeństwem transportu. Większość środków powinna być wydatkowana na mniejsze działania poprawiające bezpieczeństwo. Pozostając dalej w tym punkcie. Zamiast aktywnych znaków, które zmniejszają czujność kierowcy przez co są wątpliwe w skuteczności czy zatok autobusowych jakie są pro przepustowość dla samochodów, a anty przepustowość dla komunikacji publiczna, w tym punkcie powinno być więcej o uspokojeniu ruchu typu wyniesione skrzyżowania czy przejścia dla pieszych czy ogólnie wdrażaniu stref tempo 20/30 i wyłączaniu z ruchu fragmentów ulic wraz z odpowiednim ich przebudowaniem. Ponadto nie zawsze punktowe inwestycje mogą przynieść rozwiązanie problemu. Często bez liniowych inwestycji nie rozwiąże się problemu. Przykładem może być ul. Malinowska w Tczewie. Dojazd do firmy Flex. 3,5 tys. pracowników. 10 tys., pojazdów na dobę. Brak normatywnego chodnika. Potrzeba budowy 1,5 km drogi rowerowej i ciągu pieszego i przebicie się przez kilka wiaduktów w nasypie kolejowym. Inwestycja na kilkanaście milionów To zadanie nie wpisuje się ani w 2.2.1 bo nie jest punktowe ani w 3.1.3 bo nie jest zintegrowane z transportem publicznym, a jego realizacja jest bardzo pro poprawie bezpieczeństwa. Dodatkowo odnosząc się do pkt 2.2.1 Rozwiązaniem problemu poprawy bezpieczeństwa mogą być również alternatywne trasy pieszo-rowerowe zlokalizowane poza pasem drogowym, a takie również się nie wpisują w ten punkt.	Większość środków z tej pozycji będzie wydatkowana na obwodnice, które pomimo, że są czasem ważne to nie rozwiązują większości problemów bezpieczeństwa. Większość środków powinna być wydatkowana na mniejsze działania poprawiające bezpieczeństwo. Przy obecnym modelu finansowym dzięki KPO będzie przebudowane tylko 1 skrzyżowanie w co 4 mieście w Polsce.	**Wyjaśnienie** Szczegółowy wybór rozwiązań będzie ustalany indywidualnie, w zależności od potrzeb. KPO nie ma jednak na celu całościowe rozwiązanie problemów bezpieczeństwa ruchu drogowego. Środki na ten obszar będą także pochodzić z polityki spójności.
930.	Stowarzyszenie Ekonomiki Transportu	woj. mazowieckie	Komponent E	208-209	Propozycja rozszerzenia zapisu: Planowane działania obejmują modernizację istniejącej infrastruktury kolejowej, eliminację „wąskich gardeł" na sieci transportu kolejowego [ze szczególnym uwzględnieniem budowy nowych odcinków torów szlakowych na najbardziej obciążonych odcinkach (pozwalających np. na separację ruchu aglomeracyjnego czy towarowego) oraz rozbudowę infrastruktury stacyjnej dedykowanej ruchowi towarowemu], a oraz utrzymanie i poprawę jakości (optymalizację) wykorzystania istniejącej infrastruktury kolejowej. Planowane inwestycje kolejowe zmniejszą istniejący na terytorium kraju stopień wykluczenia komunikacyjnego, doprowadzą do promocji zbiorowego transportu kolejowego. W efekcie realizacji zaproponowanych projektów zwiększy się poziom udziału	Proponowany zapis streszcza kluczowe problemy występujące obecnie na sieci kolejowej w Polsce. Mimo poczynionych w perspektywie ostatnich kilkunastu lat inwestycji w sieć kolejową, wciąż bardzo istotnym, nierozwiązanym problemem jest bardzo ograniczona, a często wręcz wyczerpana przepustowość na liniach kolejowych zwłaszcza w obszarze aglomeracji, gdzie występuje równocześnie intensywny ruch aglomeracyjny, dalekobieżny i towarowy. Inwestycje w dodatkowe tory szlakowe, pozwalające na separację zwłaszcza ruchu aglomeracyjnego, podejmowane są niestety sporadycznie	**Uwaga nieuwzględniona** W ramach KPO nie planuje się budowy nowych odcinków, a jedynie modernizację linii kolejowych.

					transportu kolejowego w transporcie towarowym i osobowym w skali kraju (i regionów). [w nawiasie kwadratowym - fragment proponowany do rozszerzania]	(pojedyncze odcinki w obrębie aglomeracji warszawskiej, krakowskiej czy trójmiejskiej). To powoduje, że z jednej strony, istnieją poważne bariery dla rozwoju ruchu pasażerskiego (zwłaszcza aglomeracyjnego, gdyż konstrukcja rozkładu jazdy pociągów co do zasady zakłada priorytetowość ruchu dalekobieżnego, co często przekłada się na nieatrakcyjny rozkład pociągów aglomeracyjnych), a z drugiej – dla rozwoju ruchu towarowego, co jest szczególnie niekorzystne biorąc pod uwagę strategiczne położenie Polski na szlakach tranzytowych wschód-zachód i północ-południe (pociągi towarowe w Polsce notują wielogodzinne opóźnienia, a ruch odbywa się płynnie tylko w krótkim czasie godzin nocnych). Rozwiązanie tych problemów podniesie nie tylko konkurencyjność polskiej kolei, ale również poprawi warunki do wzrostu mobilności Polaków oraz podniesie konkurencyjność polskiej gospodarki.	
931.	Stowarzyszenie Ekonomiki Transportu	woj. mazowieckie	Komponent E	209-210	Środki na inwestycje taborowe powinny być dostępne nie tylko dla przewoźnika dalekobieżnego PKP Intercity, ale również dla pozostałych przewoźników pasażerskich. Lista podmiotów wskazanych do wdrażania powinna zostać w związku z tym rozszerzona o JST organizujące transport kolejowy oraz przewoźników kolejowych pasażerskich innych niż PKP Intercity.	PKP Intercity, jakkolwiek spełnia bardzo ważną rolę w systemie transportowym Polski, odpowiada tylko za obsługę kilkunastu procent przewozów pasażerskich (biorąc pod uwagę dane sprzed pandemii). Za przewóz pozostałych ponad 80% podróżnych odpowiadają spółki z sektora rynku przewozów regionalnych i (zwłaszcza) aglomeracyjnych. W ostatnich latach w wielu województwach, zwłaszcza tych posiadających na swoim terenie duże metropolie, obserwuje się gwałtowny wzrost znaczenia transportu kolejowego. Rosnące oczekiwania pasażerów skutkować muszą inwestycjami w nowy tabor. Szczególnie istotnym jest tu sytuacja przewoźnika Polregio, wciąż największego polskiego kolejowego przewoźnika pasażerskiego, który spośród przewoźników z segmentu regio/ aglo, boryka się ze stosunkowo największym problemem zdekapitalizowania taboru i potrzebuje w związku z tym znaczących środków finansowych na inwestycje w tym zakresie. Dodatkowo, Polregio jest przewoźnikiem obsługującym też w największym stopniu w Polsce linie regionalne, położone z dala od metropolii – inwestycje w nowy tabor tego przewoźnika to	**Uwaga uwzględniona** W KPO znalazły się czytelne zapisy o możliwości zakupu taboru pasażerskiego dla przewozów regionalnych, wraz z przypisaniem określonej kwoty. Wsparcie zakupu taboru będzie możliwe zarówno z części dotacyjnej, jak i pożyczkowej. Całkowita kwota na zakup taboru została zwiększona czterokrotnie.

						element walki z wykluczeniem komunikacyjnym i społecznym mieszkańców takich terenów. Samorządy regionalne (wojewódzkie) ponoszą obecnie bardzo duże wydatki związane z transportem kolejowym. Rocznie wszystkie 16 województw przekazuje operatorom kolejowym z tytułu rekompensat (dotacji) ok. 2 mld zł, niemałe koszty ponoszone są również przez samorządy na inwestycje w tabor oraz infrastrukturę (inwestycje z RPO, co w przypadku taboru oznacza również konieczność pokrycia wkładów własnych). Stąd też, włączenie samorządów wojewódzkich w proces dysponowania środkami inwestycyjnymi na tabor kolejowy wydaje się być absolutnie kluczowe.	
932.	Urząd Miasta Torunia	woj. kujawsko-pomorskie	Komponent E	-	Niezbędne jest doprecyzowanie zapisów dotyczących Funduszu Rozwoju Potencjału Mobilności Zeroemisyjnej.	Brak szczegółów co się za tym funduszem kryje.	**Wyjaśnienie** Zapisy w tym obszarze zostały zmodyfikowane.
933.	Stowarzyszenie Ekonomiki Transportu	woj. mazowieckie	Komponent E	213-214	wdrożenie kompleksowego systemu zakupu biletów w kolejowym transporcie pasażerskim, (…) Wdrażanie (Implementation): Podmiotem odpowiedzialnym za wdrożenie inwestycji jest Ministerstwo Infrastruktury, zaś jednostką wspierającą jest Centrum Unijnych Projektów Transportowych. Podmiotami uczestniczącymi we wdrażaniu inwestycji będzie Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad oraz PKP PLK SA i PKP S.A. Proponowane zmiany: 1. Grono Beneficjentów tego działania powinno zostać rozszerzone o samorządy terytorialne (JST), a w miarę możliwości również o podmioty prywatne 3. Rozwój funkcjonalności i wzajemnych powiązań tych systemów dzięki środkom z KPO powinien mieć również możliwość objęcia nowoczesnymi systemami poboru opłat za transport również innych (niż przewidywane obecnie) gałęzi transportu publicznego (komunikacja miejska, autobusowa komunikacja regionalna), a także środków transportu indywidualnego (np. rowery miejskie, UTO, carsharing).	2. Działanie powinno obejmować nie tylko samą przebudowę/ rozbudowę systemu sprzedaży biletów kolejowych, ale również np. możliwość powiązania systemów sprzedaży biletów kolejowych ze zintegrowanymi systemami sprzedaży biletów wdrożonymi lub wdrażanymi przez JST (np. ŚKUP w woj. śląskim, IMKA w woj. małopolskim, PZUM/FALA w woj. pomorskim), a także rozwiązanymi planowanymi w przyszłości, tak aby istniała możliwość wzajemnego rozszerzania ich funkcjonalności w przyszłości	**Uwaga nieuwzględniona.** Działania w zakresie integracji taryf i biletów ograniczone są do krajowego kolejowego systemu biletowego.
934.	Urząd Miasta Torunia	woj. kujawsko-pomorskie	Komponent E	-	Oczekuje się uwzględnienia w KPO wsparcia dla transportu szynowego w postaci tramwajów.	Niezasadne jest ograniczenie dofinansowania w zakresie niskoemisyjnego transportu miejskiego wyłącznie do zakupu autobusów i pozbawienie takiego dofinansowania całkowicie miejskiego transportu szynowego mimo, iż transport ten jest równie ekologiczny jak elektryczne autobusy, a jednocześnie nie powoduje zatorów na drogach.	**Uwaga uwzględniona.** Tabor szynowy (tramwaje) został dopisany do Komponentu E. Wsparcie będzie możliwe z części pożyczkowej.

935.	Stowarzyszenie Ekonomiki Transportu	woj. mazowieckie	Komponent E	213-214	Działania związane z cyfryzacją transportu należałoby rozbudować o utworzenie ogólnopolskiej wyszukiwarki połączeń (planera podróży) dla wszystkich środków transportu	Obecnie dużym problemem jest brak ujednoliconego planera podróży dla różnych środków transportu. O ile w przypadku transportu kolejowego funkcjonują zunifikowane wyszukiwarki obejmujące wszystkich przewoźników, o tyle w przypadku pozostałych podsystemów transportu publicznego, poszczególni organizatorzy transportu często publikują rozkłady jazdy tylko we własnym zakresie. Dotyczy to często również nawet obszarów metropolitalnych, gdzie wyszukiwarki połączeń komunikacji miejskiej (nawet w formie nowoczesnych planerów podróży) niejednokrotnie nie obejmują np. transportu kolejowego, który podlega pod innego organizatora transportu. Zdecydowanie najgorzej sytuacja wygląda natomiast np. W segmencie autobusowej komunikacji regionalnej, gdzie wielu przewoźników publikuje rozkłady niekompletne, w sposób skrajnie nieprzejrzysty dla pasażera i niejednokrotnie nie dokonuje aktualizacji informacji. W interesie całego systemu transportu publicznego w Polsce jest utworzenie ogólnopolskiego planera podróży, z ujednoliconym interfejsem w zakresie przekazywania danych przez przewoźników, do którego to przekazywania danych przewoźnicy powinni zostać zobligowani stosownymi zmianami w Ustawie o publicznym transporcie zbiorowym (lub dokumencie pokrewnym, o ile będzie taka potrzeba). System taki mógłby powstać w przyszłości na bazie np. planera podróży, który zostanie wdrożony do 2023 r. w ramach projektu Platforma Zintegrowanych Usług Mobilności PZUM (nazwa potoczna FALA). PZUM to największy wdrażany obecnie w Polsce zintegrowany system poboru opłat na kolei i w komunikacji miejskiej (obejmującego całe Województwo Pomorskie), którego elementem będzie właśnie rozbudowany planer podróży.	**Uwaga nieuwzględniona.** Tego rodzaju infrastruktura będzie mogła być współfinansowana w ramach innych środków UE w ramach cyfrzacji gospodarki.
936.	Agencja Rozwoju Przemysłu SA	woj. mazowieckie	Komponent E	113	W projekcie KPO wsparcie na offshore wynosi 437 mln EUR i będzie służyła na uruchomienie portów – serwisowego oraz instalacyjnego na Bałtyku. To tematy bardzo ważne, ale spełniające tylko niewielkie potrzeby związane polską transformacją energetyczną.	Według prof. dr hab. inż. Władysława Mielczarskiego z Politechniki Łódzkiej wiatrowe farmy morskie mają stać się podstawą produkcji OZE w Polsce. W pierwszej fazie ma powstać 5900 MW do 2030 r. Budowa farm będzie kosztowała	**Wyjaśnienie** Uwaga nie dotyczy Komponentu E.

						około 76 mld zł, po około 13 mld zł na każdą farmę o mocy 1 GW. Koszt budowy sieci podmorskiej jest niższy i w pierwszym etapie nie powinien przekroczyć 41 mld zł, po 7 mld zł na każdą 1 GW farmę. Takie finansowanie, około 117 mld zł trzeba zabezpieczyć już na początku programu energetyki wiatrowej, czyli ok. 30 mld. EUR. Program budowy polskiego offshore'u rozumiemy nie tylko jako transformację energetyczną ale przede wszystkim odbudowę polskiego sektora przemysłowego, w tym stoczniowego. To budowa całkiem nowej gałęzi przemysłu. W KPO brakuje narzędzi do finansowania (np. dłużnego), które pomogą przedsiębiorcom stworzyć ofertę skierowana na ten rynek.	
937.	Związek Pracodawców Motoryzacji i Artykułów Przemysłowych	woj. mazowieckie	Komponent E	197-Komponent E. „Zielona, inteligentna mobilność"	Projekt KPO zakłada wzrost wykorzystania transportu przyjaznego dla środowiska, który ma być osiągnięty przez „Wsparcie dla gospodarki niskoemisyjnej" (E.1.1.1), z szacowanym wsparciem w kwocie 1 164 mln euro oraz „Zeroemisyjny transport zbiorowy" (E.1.1.2) z szacowanym wsparciem w wysokości 1 031 mln euro. Polski projekt Krajowego Planu Odbudowy w sposób niewystarczający wspiera zieloną transformację przemysłu i zrównoważony transport.	W projekcie polskiego KPO niskoemisyjna mobilność została potraktowana bardzo pobieżnie , zarówno jeżeli chodzi o przewidziane reformy i inwestycje, jak i pulę środków przeznaczonych na ich realizację. Jedyną grupą pojazdów kwalifikujących się do wsparcia w ramach KPO to transport zbiorowy. Pojazdy osobowe, dostawcze i ciężarowe zostały zupełnie pominięte. Rynek paliw alternatywnych w Polsce znajduje się w początkowej fazie rozwoju, znacząco odstaje wolumenowo od krajów europejskich, zatem i przed pandemią COVID-19 potrzebował sprzyjającego otoczenia regulacyjnego oraz bezpośredniego wsparcia finansowego. Wobec trwającego od roku kryzysu spowodowanego skutkami gospodarczymi pandemii, teraz potrzebuje go jeszcze bardziej. Zwracamy uwagę, że KPO jest dokumentem strategicznym, warunkującym finansowanie, które powinno być mocnym impulsem do wzmocnienia tego rynku. Ograniczony zakres wsparcia stanowi poważne zagrożenie dla dalszego rozwoju zero- i niskoemisyjnej mobilności w Polsce, w post-pandemicznych realiach gospodarczych. Ponadto, w projekcie KPO brakuje środków, które wsparłyby i zdynamizowały rozwój infrastruktury ładowania/tankowania paliw alternatywnych. Całkowita pula wsparcia finansowego przewidzianego w tej sekcji E.1.1.2 to 1 031 mln euro, która ma być podzielona na 2 zupełnie różne cele: „zakup pojazdów ekologicznych i wyposażenia, w	**Wyjaśnienie** Środki KPO nie są jedynymi , jakie mogą wesprzeć ten obszar. Zwracamy także uwagę, że zapisy dot. E1.1.1 i E1.1.2 zostały zmodyfikowane.

						tym stacji ładowania operatorów publicznego transportu zbiorowego" oraz „wsparcie budowy i instalacji publicznych punktów ładowania paliwami alternatywnymi". Okres kwalifikowalności kosztów (od II kw. 2020 r.) każe przypuszczać, że już poczynione nakłady na dofinansowanie do nabycia autobusów zeroemisyjnych w roku ubiegłym oraz bieżącym (nabór w ramach programu Zielony Transport Publiczny), zostaną zaliczone do inwestycji ujętych w tej sekcji KPO, a pula środków do wykorzystania – znacznie uszczuplona już na starcie. Pozostające do dyspozycji środki zostaną w pierwszej kolejności zalokowane na nabycie autobusów w liczbie brakującej do osiągnięcia wskaźnika 1 200 sztuk w 2026 r., a w pozostałej części przeznaczone ewentualnie na „wsparcie budowy i instalacji publicznych punktów ładowania paliwami alternatywnymi", co jednak w naszej opinii nie nastąpi, z uwagi na brak harmonogramu, kamieni milowych i wskaźników dla tej podkategorii inwestycji, a przede wszystkim z uwagi na brak oddzielnej puli środków. Dla osiągniecia zakładanych celów redukcji emisji z transportu, Komisja Europejska wskazała konkretne cele: 1 mln publicznych ładowarek w 2025 r. i 3 mln w 2030 r., a każde państwo członkowskie powinno wnieść wkład w ich realizację. Europejskie Stowarzyszenie Producentów Pojazdów ACEA zwraca uwagę, że 1 mln publicznych ładowarek powinien być osiągnięty rok wcześniej tj. w 2024 a 3 mln w 2029 r. Dodatkowo w 2029 r. powinno być dostępnych 1 tys. stacji tankowania wodorem. ACEA podkreśla, że są to cele minimalne, które są niezbędne do realizacji ambitnych założeń europejskiego Zielonego Ładu. Dodatkowo w opublikowanych 17 września 2020 r. wytycznych dla państw członkowskich dotyczących opracowania krajowych planów naprawczych w najlepszym możliwym kształcie, KE podkreśliła, że ze względu na szerokie spektrum wymaganych reform i inwestycji i ich potencjał w oddziaływaniu na wzrost gospodarczy oraz czerpanie korzyści z transformacji ekologicznej, zachęca państwa członkowskie do uwzględnienia w planach kilku obszarów	

						flagowych. Jednym z nich jest Recharge and Refuel, czyli promowanie przyszłościowych, czystych technologii, żeby przyśpieszyć wdrożenie zrównoważonego transportu, stacji ładowania i tankowania oraz rozwijania transportu publicznego. Ten projekt flagowy został zidentyfikowany jako jeden z obszarów inwestycji i reform przynoszących wymierne korzyści dla gospodarki i obywateli w całej UE. Komponent E. „Zielona, inteligentna mobilność", oprócz zdecydowanie zwiększonego i spójnego wsparcia elektromobilności powinien również zawierać wsparcie dedykowane technologiom wodorowym dla zapewnienia finansowania innowacyjnych przedsięwzięć w ramach szeroko rozumianej gospodarki wodorowej. Bez dedykowanego wsparcia w tym obszarze nie będzie możliwa spójna i planowa realizacja celów Strategii wodorowej. Pominięcie lub opóźnienie w realizacji jednego z istotnych komponentów gospodarki wodorowej poczynając od produkcji przez magazynowanie, transport, dystrybucję do wykorzystania przez finalnego odbiorcę spowoduje opóźnienie wdrożenia całej strategii wodorowej w tym jego wykorzystania w zielonej, inteligentnej. Zwracamy przy tym uwagę na konieczność zachowania spójności KPO z podstawowymi narodowymi dokumentami strategicznymi związanymi z polityką transportową takimi jak Polityka Energetyczna Polski do 2040 r., Polska Strategia Wodorowa do roku 2030 r. z perspektywą do 2040 r. oraz projektowanymi zmianami w ustawie o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Znaczna części projektów przewidzianych w wymienionych dokumentach i regulacji będzie realizowana w początkowym, najważniejszym etapie rozwoju w oparciu o finansowane ze źródeł KPO. Konieczne jest więc powiązanie celów strategicznych wyznaczonych w powołanych dokumentach oraz metod ich realizacji zarysowanych w Ustawie z zapewnieniem ich finansowania w ramach KPO. Brak spójności pomiędzy celami Strategii w tych obszarach a środkami przewidzianymi na ich realizację w KPO, może realnie wpłynąć na możliwości realizacji tych celów. W początkowej fazie	

						wdrażania tej technologii bez odpowiedniej intensywności wsparcia nie będzie także możliwe zajęcie przez Polskę strategicznych pozycji w tworzącym się łańcuchu wartości światowego rynku wodoru. Wielkość potrzebnych środków powinna więc zostać ponownie oszacowana i powiększona tak aby umożliwiała realizację wyzwań nakreślonych w dokumentach strategicznych. Nie można też zapominać o wsparciu dla napędów gazowych CNG/LNG, które zapewniają niskoemisyjny transport towarów, szczególnie na dłuższych trasach. Wsparcie w tym zakresie wspomoże polską branżę transportową, w którą szczególnie uderzył Pakiet Mobilności. Podsumowując, uważamy, że cały Polski rynek elektromobilności i paliw alternatywnych potrzebuje wsparcia finansowego z Instrumentu na rzecz Odbudowy i Odporności, opartego o spójny program działań stymulujących rynek, na który złożą się inwestycje oraz zmiany legislacyjne o długofalowym okresie oddziaływania. Wsparcie to powinno być oparte o zasadę neutralności technologicznej i obejmować wszystkie kategorie pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi. W celu transformacji gospodarki konieczne jest także ustanowienie programu wspierania inwestycji dążących do ograniczania śladu węglowego w zakładach produkcyjnych Europejski Zielony Ład stanowi dla branży motoryzacyjnej wyzwanie nie tylko w obszarze produktu jakim jest niskoemisyjny pojazd ale także w obszarze zeroemisyjnej produkcji. W tym zakresie potrzebne są środki i programy wspierające nie tylko budowę nowych neutralnych węglowo zakładów ale także na modernizację już istniejących. Osiągnięcie neutralności emisyjnej przemysłu motoryzacyjnego w Polsce w okresie do 2030 roku jest warunkiem pozostania polskiego przemysłu, szczególnie motoryzacyjnego w europejskim łańcuchu wartości. Komponent B1.1.4 „Efektywność energetyczna i OZE w przedsiębiorstwach – inwestycje o największym potencjale redukcji gazów cieplarnianych" w pewnym zakresie uwzględnia potrzebę przemysłu, jednak przyznane w programie środki – 28 mln euro	

						w perspektywie do roku 2026 r. są tak niewielkie, że niemożliwe jest osiągnięcie pożądanego efektu. Ponadto planowane finansowanie działań ze środków Polityki Spójności i niewykorzystanie potencjału RFF do przeprowadzenia transformacji polskiej gospodarki jest niezrozumiałe a niejasna na gruncie pomocy publicznej sytuacja w zakresie finansowania projektów stanowi kolejną przeszkodę.	
938.	Związek Pracodawców Motoryzacji i Artykułów Przemysłowych	woj. mazowieckie	Komponent E	197-Komponent E. „Zielona, inteligentna mobilność”	Kierunkowe rekomendacje dotyczące reform i inwestycji • dopłat do instalacji stacji ładowania o dużej mocy funkcjonujących w ramach tzw. hubów zlokalizowanych zwłaszcza przy drogach krajowych i autostradach	Rozbudowa stacji ładowania pojazdów zeroemisyjnych, punktów tankowania wodorem oraz LNG i CNG obejmująca w szczególności,: • dopłat do instalacji stacji ogólnodostępnych zlokalizowanych w obrębie publicznej infrastruktury parkingowej, przy drogach należących do jednostek samorządu terytorialnego (w szczególności gminnych) oraz przy obiektach użyteczności publicznej	**Uwaga niekompletna.**
939.	Miasto Malbork	woj. pomorskie	Komponent E	-	- Budowa obwodnicy Miasta Malborka	-	**Wyjaśnienie** Budowa obwodnic będzie dotyczyć dróg krajowych, zarządzanych przez Generalną Dyrekcję Dróg i Autostrad. Wybór konkretnych lokalizacji będzie dokonywany przez Ministerstwo Infrastruktury po szczegółowej analizie potrzeb związanych z bezpieczeństwem. Budowa dróg co do zasady nie jest kwalifikowalna w KPO, ze względu na brak spełnienia zasady niewyrządzania znacznej szkody środowisku. Wyjątkiem są cele bezpieczeństwa na drogach krajowych, gdzie natężenie ruchu uzasadnia realizację takiego celu.
940.	Urząd Miasta Gdyni	woj. pomorskie	Komponent E	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,		**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze

					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 miasto wschodnio niemieckich). Skokowy wzrost zainteresowania transportem rowerowym w sytuacji pandemii udowodnił odporność tego środka transportu na kolejne fale pandemii. Wyzwaniem w tym zakresie jest zwiększenie udziału rowerów w transporcie. Warto również zwrócić uwagę na gwałtowny wzrost rynku handlu internetowego oraz konsolidację silnego rynku logistycznego, która wytwarza rosnącą presję na ruch w miastach – w metropoliach udział ruchu dostawczego w ruchu kołowym stale wzrasta. Zgodnie z zaleceniami europejskimi należy poszukiwać alternatywnych sposobów na zaspokajanie potrzeb logistycznych w miastach, w tym poprzez promocję i ułatwienie korzystania z lekkich pojazdów elektrycznych oraz wspomaganych elektrycznie rowerów towarowych, tak przez małe jak i duże firmy lub instytucje w logistyce tzw. ostatniej mili. Cel (Objective): Zwiększenie udziału rowerów w transporcie. Cel zostanie osiągnięty poprzez zwiększenie długości i spójności sieci dróg rowerowych w taki sposób, aby podróż rowerem była uznawana za bezpieczną, wygodną i efektywną. Przewiduje się, że w perspektywie do 2026 r. wzrośnie 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. samodzielne drogi rowerowe, drogi rowerowe towarzyszące inwestycjom drogowym, parkingi rowerowe. 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		bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

					transportu (kolej, miejski i regionalny transport zbiorowy) w postaci parkingów lub boksów 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. Jednocześnie zakłada się wsparcie zakupu rowerów towarowych dla odbiorców indywidualnych i przedsiębiorców celem realizacji dostaw na tzw. ostatniej mili transportem zeroemisyjnym. Populacja docelowa (Target population): administracja publiczna jako ośrodek tworzący i wdrażający projekt		
941.	Ministerstwo Infrastruktury	woj. mazowieckie	Komponent E	197-222	Prosimy w sekcji E2. „Zwiększenie dostępności transportowej, bezpieczeństwa i cyfrowych rozwiązań". Wnioskujemy o rozszerzenie zapisów komponentu o „inwestycji portowe" w szczególności w inwestycjach dotyczących projektów intermodalnych w sekcji „E2.1.3. Projekty intermodalne", które ściśle wiążą się z projektami kolejowymi stanowiąc uzupełnienie intermodalnych punktów kolejowych.	Transport morski jest elementem transportu multimodalnego i jego rozwój ma wpływ na zwiększenie dostępności i bezpieczeństwa transportu.	**Uwaga nieuwzględniona** W ramach KPO nie przewiduje się budowy infrastruktury portowej i okołoportowej. Tego rodzaju infrastruktura będzie mogła być współfinansowana w ramach polityki spójności
942.	Signify Poland Sp. z o.o.	woj. wielkopolskie	Komponent E	205-206, 208-209, 212-213	Apeluje o rozszerzenie komponentu E „Zielona, inteligentna mobilność" oraz umożliwienie rozwoju zrównoważonego, bezpiecznego i odpornego systemu transportowego, poprzez cyfryzacje komplementarnej infrastruktury oświetleniowej w ramach interwencji: E1.1.2. Zeroemisyjny transport zbiorowy E2.1.1. Linie kolejowe E2.2.1. Bezpieczeństwo transportu Wnioskuje o poszerzenie ww. interwencji o możliwość budowy, rozbudowy lub modernizacji infrastruktury oświetleniowej na energooszczędną, a w szczególności wykorzystanie: • systemów oświetleniowych „cloud based" • inteligentnych rozwiązań oświetleniowych dla przejść dla pieszych, • zintegrowanego oświetlenia drogowego i ulicznego, w tym solarnego i hybrydowego oświetlenia, • inteligentnych słupów oświetleniowych.	Rozwój zrównoważonego, bezpiecznego i odpornego systemu transportowego, powinien uwzględniać rozwój komplementarnej, cyfrowej infrastruktury oświetleniowej w ramach prowadzonych interwencji. Należy wykorzystać możliwości, które oferuje cyfrowe oświetlenie LED stanowiące integralną część infrastruktury zrównoważonego transportu, a w szczególności: • systemy oświetleniowe „cloud based" (pozwalające wykorzystać infrastrukturę jako magistrali do posadowienia czujników, urządzeń IoT, umożliwiającej gromadzenie, analizowanie i przesył danych, zarządzanie infrastrukturą,..), • zintegrowanego oświetlenia drogowego i ulicznego, w tym solarnego i hybrydowego oświetlenia (dodatkowe oszczędności wynikające z użycia paneli fotowoltaicznych oraz magazynowania energii za dnia i zużywania jej w nocy), • inteligentnych rozwiązań oświetleniowych dla przejść dla pieszych (poprawa bezpieczeństwa), •	**Uwaga nieuwzględniona** Kwestie związane z oświetleniem nie są wprost powiązane ze zrównoważonym transportem. Obszar ten jest bardziej adekwatny dla działań w zakresie efektywności energetycznej, także w ramach polityki spójności.

						inteligentnych słupów oświetleniowych (np. do zabudowy stacji bazowych 4g LTE/ 5G, ładowarek do samochodów elektrycznych), • systemów dezynfekcji UV-C (budowa prewencyjnej infrastruktury w miejscach publicznych tj. dworce, lotniska w celu zmniejszenia ryzyka zagrożenia transmisji zakażeń). Przeprowadzona przez nas analiza dotycząca oświetlenia uliczno-drogowego w Polsce, wykazała, że nadal 80% infrastruktury oparta jest o tradycyjne rozwiązania. Wg naszych szacunków zastąpienie wszystkich tradycyjnych opraw uliczno-drogowych technologią LED dałoby Polsce: • roczną redukcja zużycia energii elektrycznej o 1 577 GWh, • ograniczenie emisji CO2 o 1.12 mln ton w skali roku. W Polsce posadowionych jest wiele innowacyjnych firm oświetleniowych o dużym potencjale produkcyjnym, w tym nasza firma Signify Poland (poprzednio Philips Lighting Poland), która posiada na terenie Polskim trzy fabryki oraz lokalne ośrodki badań i rozwoju: technologii LED, elektroniki oświetleniowej, systemów dezynfekcji UV-C. Polska jest liczącym się w Europie i świecie producentem oświetlenia. Wykorzystanie krajowego potencjału wytwórczego firm polskich i zagranicznych pozwoliło by na szybszą proliferacje innowacyjnych rozwiązań przyczyniając się do rozwoju zrównoważonego transportu w Polsce, jak również poprawiło konkurencyjność ww. polskich przedsiębiorstw na rynkach międzynarodowych.	
943.	Ministerstwo Infrastruktury	woj. mazowieckie	Komponent E	197	Prosimy o zmianę nazwy inwestycji E2.1.3. na „Projekty multimodalne"	Transport intermodalny jest szczególną formą transportu multimodalnego. W kontekście śladu węglowego polskiego systemu transportu towarowego ograniczanie obszaru wsparcia wyłącznie do inwestycji związanych z transportem intermodalnym ogranicza możliwości rozwoju infrastruktury przeładunkowej transportu multimodalnego. To z kolei utrudniać będzie realizację inwestycji związanych ze zmniejszaniem śladu węglowego w transporcie ładunków praktycznie nie przewożonych transportem intermodalnym (np. materiałów sypkich), które stanowią zdecydowaną większość (pod względem masy) ładunków	**Uwaga nieuwzględniona** W ramach KPO nie przewiduje się budowy infrastruktury portowej i okołoportowej. Tego rodzaju infrastruktura będzie mogła być współfinansowana w ramach polityki spójności

						transportowanych w Polsce. Rozwój transportu multimodalnego w Porcie Morskim w Policach wymaga budowy stacji kolejowej oraz budowy odcinka dodatkowej linii kolejowej prowadzącej bezpośrednio do Portu. Inwestycja ta nie jest związana z poprawą stanu infrastruktury kolejowej a dotyczy budowy jej nowego odcinka. Dlatego też zaproponowano rozszerzenie zakresu objętego celem dla inwestycji E2.1.1 o rozbudowę infrastruktury kolejowej.	
944.	WiseEuropa	woj. mazowieckie	Komponent E	204-206	Wykluczenie możliwości wjazdu pojazdów osobowych napędzanych gazem ziemnym do stref czystego transportu przewidzianych w ramach reformy E1.1	Interwencje przewidziane w ramach KPO powinny respektować zasadę DNSH, a uwzględnienie pojazdów osobowych napędzanych gazem ziemnych w ramach tej reformy promuje wykorzystanie technologii opartych o paliwa kopalne.	**Wyjaśnienie** Szczegółowe kwestie związane ze strefami czystego transportu będą określone w projektach konkretnych aktów prawnych, zgodnych z dyrektywami UE.
945.	Ministerstwo Infrastruktury	woj. mazowieckie	Komponent E	201	Prośba o : a) zmianę celu inwestycji dla inwestycji E2.1.1. na „rozbudowa i poprawa stanu infrastruktury kolejowej (liniowej i punktowej) pozwalająca na zwiększenie jej dostępności, niezawodności i usprawnienie prowadzenia ruchu kolejowego, ze szczególnym uwzględnieniem linii o znaczącym udziale transportu towarowego" b) zmianę nazwy inwestycji E.2.1.3 na „Projekty multimodalne". c) zmianę celu dla inwestycji E2.1.3. na „Poprawa efektywności usług transportu multimodalnego, co pozwoli na dalsze zwiększanie udziału tego typu transportu w przewozach towarowych.	Transport intermodalny jest szczególną formą transportu multimodalnego. W kontekście śladu węglowego polskiego systemu transportu towarowego ograniczanie obszaru wsparcia wyłącznie do inwestycji związanych z transportem intermodalnym ogranicza możliwości rozwoju infrastruktury przeładunkowej transportu multimodalnego. To z kolei utrudniać będzie realizację inwestycji związanych ze zmniejszaniem śladu węglowego w transporcie ładunków praktycznie nie przewożonych transportem intermodalnym (np. materiałów sypkich), które stanowią zdecydowaną większość (pod względem masy) ładunków transportowanych w Polsce. Rozwój transportu multimodalnego w Porcie Morskim w Policach wymaga budowy stacji kolejowej oraz budowy odcinka dodatkowej linii kolejowej prowadzącej bezpośrednio do Portu. Inwestycja ta nie jest związana z poprawą stanu infrastruktury kolejowej a dotyczy budowy jej nowego odcinka. Dlatego też zaproponowano rozszerzenie zakresu objętego celem dla inwestycji E2.1.1 o rozbudowę infrastruktury kolejowej.	**Uwaga nieuwzględniona** W ramach KPO nie przewiduje się budowy infrastruktury portowej i okołoportowej. Tego rodzaju infrastruktura będzie mogła być współfinansowana w ramach polityki spójności
946.	WiseEuropa	woj. mazowieckie	Komponent E	204	66-71 Szczegóły na temat charakteru wsparcia przewidywanego w ramach E1.1.1. zostały określone jedynie w skróconym opisie KPO. Zgodnie z tymi informacjami inwestycje mają wspierać nie tylko rozwój elektromobilności, lecz także OZE (fabryka ogniw fotowoltaicznych), co podważa	Przeniesienie inwestycji E1.1.1. Wsparcie przemysłu dla gospodarki niskoemisyjnej do obszaru A2.1 i poszerzenie jego zakresu o inwestycje w przedsiębiorstwa zapewniające zeroemisyjne technologie również poza transportem i energetyką. Zarazem	**Wyjaśnienie** Zapisy w tym zakresie zostały znacznie zmodyfikowane.

					zasadność umieszczenia tej inwestycji w komponencie E. Jednocześnie ze względu na dynamikę zmian rynkowych, możliwe jest pojawienie się kolejnych obiecujących inicjatyw w zakresie zeroemisyjnych technologii w kolejnych obszarach (np. źródła ciepła, technologie przemysłowe, rozwiązania cyfrowe). Uzasadnia to bardziej przekrojowy i otwarty proces wyboru wspieranych projektów. Typy inwestycji planowane w ramach E1.1.1 przedstawione w skróconym opisie KPO mogłyby być zrealizowane w ramach obszaru A2.1, który dedykowany jest przekrojowemu wsparciu inwestycji w rozwój innowacji środowiskowych. Jednocześnie w opisie inwestycji, nie podano uzasadnienia warunków wyboru projektów, co przy planowanym wsparciu jedynie 3 projektów wiąże się z ryzykiem braku transparentności. Ponadto, brak szczegółowego zakresu inwestycji uniemożliwia ocenę E1.1.1 pod kątem DNSH.	konieczne jest wdrożenie transparentnych, otwartych metod wyboru projektów, które będą mogły otrzymać wsparcie w ramach inwestycji przewidywanych w ramach obszaru A2.1 Zmiana formuły inwestycji na bardziej przekrojową wiąże się też z potrzebą rozważenia zmiany za instytucji odpowiedzialnej za wdrażanie inwestycji z Ministerstwa Klimatu i Środowiska na Ministerstwo Rozwoju, Pracy i Technologii.	
947.	WiseEuropa	woj. mazowieckie	Komponent E	202-206	Uwzględnienie w ramach komponentu E1 inwestycji umożliwiających rozwój transportu szynowego przez samorządy	Rozwój transportu szynowego w miastach zarówno przyczyni się do celu głównego KPO – odbudowy gospodarki po pandemii, jak i celu niskoemisyjnej transformacji gospodarki. Charakter inwestycji z jednej strony odpowiada wymaganiom i specyfice funduszy pochodzących z Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności, z drugiej zaś ze względu na wysoką kapitałochłonność i ograniczone zasoby finansowe samorządów jest pożądanym obszarem wsparcia z funduszy publicznych.	**Uwaga częściowo uwzględniona.** Tabor szynowy (tramwaje) został dopisany do Komponentu E. Wsparcie będzie możliwe z części pożyczkowej. Infrastruktura będzie wspierana w ramach polityki spójności.
948.	Instytut Sobieskiego	woj. mazowieckie	Komponent E	203 i sąsiednie	W zakresie "zielonej mobilności" poprawić hierarchię celów kładąc nacisk przede wszystkim na: - wsparcie transportu zbiorowego kosztem motoryzacji indywidualnej W dziedzinie "zielonej mobilności" nadrzędnym celem powinna być energooszczędność transportu, a nie jego "zero-" czy "nisko-emisyjność". Energooszczędność bowiem zawsze prowadzi do zmniejszenia obciążenia środowiska, podczas gdy "zeroemisyjność" w polskich warunkach oznacza tylko zmianę miejsca emisji – z pojazdów do elektrowni pracujących na paliwach kopalnych. Jest to zatem "zeroemisyjność" pozorna. Energooszczędność bierze się przede wszystkim z wykorzystania transportu zbiorowego w miejsce motoryzacji indywidualnej. Nacisk powinien być zatem położony na promocję wszelkiego rodzaju transportu publicznego, również tego „nie-zero-emisyjnego”. Zwiększenie wykorzystania autobusów choćby spalinowych jest korzystniejsze dla środowiska niźli zamiana samochodów osobowych spalinowych na elektryczne. Ślad energetyczny pozostawiany przez	- wsparcie transportu szynowego kosztem drogowego - również w miastach. Usunąć zapis "Wprowadzenie ustawowego obowiązku nakazującego miastom wymianę autobusów na elektryczne i wodorowe". W zamian wprowadzić zapis o szczególnym wsparciu na wprowadzanie systemów transportu szynowego (tramwaj, kolej aglomeracyjna) w miastach dotychczas go pozbawionych, a w drugiej kolejności wsparciu rozbudowy istniejących tego rodzaju systemów.	**Wyjaśnienie** W związku z zasadą DNSH nie jest możliwe wspieranie pojazdów wysokoemisyjnych. Tabor szynowy (tramwaje) został dopisany do Komponentu E. Wsparcie będzie możliwe z części pożyczkowej. Infrastruktura tramwajowa będzie natomiast wspierana w miastach.

					transport zbiorowy jest bowiem minimalny w porównaniu z motoryzacją indywidualną. Po drugie energooszczędność bierze się również z wykorzystania transportu szynowego w miejsce drogowego. Ilość energii potrzebna do poruszania tramwaju jest kilkukrotnie niższa niż do poruszania tej samej pojemności autobusu(-ów). Tak samo więc ślad energetyczny autobusów elektrycznych pozostaje większy niż pojazdów szynowych, niezależnie od źródła zasilania tych drugich. Zapis "Wprowadzenie ustawowego obowiązku nakazującego miastom wymianę autobusów na elektryczne i wodorowe" (s. 202) może okazać się wręcz przeciwskuteczny, jeśli chodzi o zmniejszanie śladu energetycznego transportu. Przy ograniczonych środkach powinniśmy inwestować przede wszystkim w transport publiczny (każdego rodzaju, również „emisyjny"), a w miarę możliwości w zamianę transportu drogowego na szynowy. Wymiana całej floty autobusów na „zeroemisyjne" jest już swego rodzaju luksusem, który nie powinien być priorytetem. Byłoby ze szkodą dla miast i środowiska, gdyby przymusowy zakup autobusów elektrycznych pochłaniał środki, które alternatywnie można przeznaczyć na zwiększenie pracy przewozowej komunikacji miejskiej bądź budowę systemu tramwajowego.		
949.	Polska 2050	woj. łódzkie	Komponent E	202 - 204	1. Rewizja celu E1.1 (str. 202-204) pod następującym kątem: 1.1. CEL E1.1 proponuje wprowadzenie ustawy wymuszającej na samorządach miast powyżej 100 tys. mieszkańców, by przetargi na autobusy miejskie po 2025 r. dotyczyły tylko pojazdów zero- i nisko- emisyjnych (elektrycznych i wodorowych). Propozycja ta w oczywisty sposób przesuwa na samorządy ciężar realizacji i finansowania zakupów. W związku z tym, w podtytule "Wdrażanie" proponujemy odebrać odpowiedzialność instytucjom centralnym, tj. Ministerstwu Klimatu i Środowiska oraz Narodowemu Funduszowi Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Odpowiedzialność za wdrożenie reformy, a więc i za jej finansowanie proponujemy przekazać jednostkom samorządu terytorialnego odpowiedzialnym za wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. 1.2. Ten sam cel na str. 203 zakłada również "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". Strefy czystego transportu poprawią jakość powietrza w każdym mieście. Biorąc pod uwagę to, że normy powietrza w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, proponujemy	Żądam całościowej rewizji Krajowego Planu Odbudowy pod kątem uwzględnienia samorządów w zarządzaniu środkami. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której odpowiedzialność za realizację reform wprowadzanych ustawami spada na władze regionalne, a ich finansowanie pozostaje w gestii urzędów centralnych. Taki podział kompetencji rodzi ryzyko przekazywania środków kluczem politycznym, tj. przesyłania środków tym samorządom, w których władzę sprawują politycy sprzyjający rządowi centralnemu.	**Wyjaśnienie** KPO jest programem zarządzanym centralnie, realizującym określone reformy. Odpowiedzialność została więc nałożona na poszczególnych ministrów, w gestii których są określone ustawy. Samorządy będą beneficjentami wsparcia w zakresie ograniczania emisji w transporcie.

					pozostawić powyższy cytat w następującym brzmieniu: "wprowadzenie obowiązkowych stref czystego transportu we wszystkich miastach o liczbie mieszkańców powyżej 100 tys.". Zapewnienie działań w zakresie lokalnego monitoringu jakości powietrza w każdej gminie.		
950.	Lubelski Klaster Zaawansowanych Technologii Lotniczych	woj. lubelskie	Komponent E	199	Jest: Sektor transportowy generuje ok. 25% wszystkich emisji w UE. Według danych Eurostat transport drogowy emituje 75% całkowitej emisji w transporcie. Drugi w kolejności jest transport lotniczy, a następnie morski. Propozycja: Sektor transportowy generuje ok. 25% wszystkich emisji w UE. Według danych Europejskiej Agencji Środowiska transport drogowy emituje 73% całkowitej emisji w transporcie. Drugi w kolejności jest transport lotniczy (14%), a następnie morski (13.6%) i kolejowy (0,5%). Niemniej jednak naj-większą dynamikę wzrostu emisji ma transport lotniczy. W tatach 1990 – 2018 wzrost emisji w transporcie lotniczym osiągnął poziom 118.5%, gdzie dla transportu samochodowego wynosił 26,8%, morskiego 35.9%, a trans-port kolejowy zanotował spadek o 66%. Należ zwrócić uwagę na fakt, że w propozycji KPO przemysł lotniczy został praktycznie pominięty. Dokument skupia się na takich branżach jak: turystyka, kultura, gastronomia i handel jako sektorach najbardziej dotkniętych skutkami pandemii. Natomiast faktem jest, że branża lotnicza również doznała dużych strat na skutek drastycznego ograniczenia ruchu lotniczego. Analizy prowadzone przez organiza-cje lotnicze wskazują, że skutki pandemii w produkcji lotniczej będą widoczne i odczuwalne nawet do roku 2030. Przemysł lotniczy był i jest mocno zakorzeniony na terenie naszego kraju. W Polsce istnieje wiele dużych i mniejszych firm lotniczych zarówno jako przedstawicie-le globalnych koncernów jak i przedsiębiorstwa lokalne. Przemysł produkcji lotniczej zawsze i wciąż bardzo mocno stymuluje wzrost oraz innowacyjność całej gospodarki. Szeroki łańcuch dostaw dla tego przemysłu stymuluje dużą liczbę lokalnych podmiotów i wspiera innowacyjność innych branż. Pokonanie obecnej zapaści będącej wynikiem pandemii jest możliwe m.in. poprzez dedykowane programy sektorowe. Obecnie rządy poszczególnych Państw Unii Europejskiej (i nie tylko) w szczególny sposób wspierają branżę lotniczą. Wspierają rozwój przyszłościowych lotniczych rozwiązań konstrukcyjnych, materiałowych i technologicznych pozwalających m.in. na zmniejszenie emisji szkodliwych substancji i hałasu. Istotnym elementem wsparcia jest również transformacja przemysłu lotniczego w stronę Przemysłu 4.0. Wszystkie te działania pozwolą osiągnąć efekt synergii i umożliwią	Zagrożenie emisją z transportu lotniczego jest mniejsze niż w transporcie samochodowym, jednak wykazuje największą dy-namikę wzrostu. Należy również pamiętać o emisji hałasu oraz innych gazów cieplarnianych ponad tylko CO2. Zródło: https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/daviz/greenhouse-gas-emissions-from-transport-1#tab-chart_1 https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/daviz/share-of-transport-ghg-emissions-2#tab-googlechartid_chart_11	**Wyjaśnienie** Wsparcie transportu lotniczego nie jest przewidywane w KPO. Transport lotniczy jako niespełniający zasady DNSH nie jest kwalifikowalny.

					nie tylko przetrwanie branży lotniczej w tych trudnych czasach ale również dynamiczny jej rozwój i w zrost konkurencyjności polskiej gospodarki na globalnym rynku.		
951.	Nevomo (Hyper Poland)	woj. mazowieckie	Komponent E	197 i dalsze	Prosimy o rozszerzenie zapisów na stronie 201 w Tabeli w rozdziale „Opis Reform i Inwestycji" ten sposób, że: 1. W wersie E1, w kolumnie Cel Inwestycji, zapisom zostanie nadane następujące brzmienia: Cel Inwestycji (E1.1.1).: „Zwiększenie potencjału przedsiębiorstw do produkcji rozwiązań zeroemisyjnych, w tym wsparcie badań, rozwoju oraz wdrożeń szybkich i ultra-szybkich rozwiązań dla transportu kolejowego, opartych m.in. o technologie lewitacji magnetycznej i kolei próżniowych." 2. W wersie E2, w kolumnach: Inwestycje oraz Cel Inwestycji, zostaną dodane następujące słowa (kolejny wiersz): a. Inwestycje (2.1.4 - nowa pozycja): Projekty nowych technologii w transporcie kolejowym b. Cel Inwestycji (2.1.4 - nowa pozycja): Budowa potencjału polskiej gospodarki w zakresie ultra-szybkich technologii transportowych.	Projekt KPO pomija możliwości wydatkowania środków na rozwój nowych form mobilności – zarówno od strony modeli transportowych, jak również od strony nowych technologii, w tym w szczególności technologii nowych generacji ultra-szybkich środków transportu. Na poziomie Komisji Europejskiej trwają zaawansowane prace związane z przygotowaniem do wdrażania technologii kolejnych generacji, takich jak hyperloop (kolej próżniowa, prędkość max. 1000 km/h) czy magrail (integracja kolei magnetycznej w ramach istniejącej infrastruktury kolejowej i zachowanie interoperacyjności z istniejącymi pojazdami kolejowymi, prędkość maksymalna 550 km/h). W wielu krajach UE toczą się zaawansowane prace lub wręcz rozpoczęte zostały wspomagane przez rząd działania w kierunku budowy kompetencji w zakresie tych technologii (holenderski Hyperloop Development Program, niemiecka inicjatywa dotycząca budowy toru testowego hyperloop w w Dolnej Saksonii). Możliwość wykorzystania tego typu technologii zostały zawarte również w przyjętej przez KE w 2020 roku Strategii Zrównoważonej Mobilności. Działania w kierunku opracowania standardów dla technologii bazujących na hyperloopie prowadzi również Wspólny Komitet Techniczny CEN/CENELEC (JTC 20), w ramach którego zaangażowany jest również Polski Komitet Normalizacyjny. Rozwijane w Polsce (m.in. z udziałem środków z NCBiR oraz we współpracy z Instytutem Kolejnictwa) kompetencje w zakresie ultra-szybkich rozwiązań dla transportu kolejowego nowej generacji powinny być ze szczególną troską rozwijane również w ramach Krajowego Planu Odbudowy tak, aby Polska zajęła poczesne miejsce na mapie krajów dysponujących technologią ultra-szybkich kolei (500 km/h i więcej). Na dzisiaj krajami, które rozwijają technologie oparte o ideę hypeloop są: Holandia, Hiszpania, Francja, USA oraz Kanada, a zainteresowanie	**Uwaga nieuwzględniona** Założenia refom w obszarze kolejnictwa nie przewidują w do 2026 r. rozwoju tej formy mobilności.

						wykazują również: Niemcy, Włochy, Szwecja, Korea Południowa. Ponadto Chiny rozwijają technologię ultra-szybkich kolei magnetycznych (maglev), zaprojektowanych do osiągania prędkości 600 km/h. Ma to szczególne znaczenie wobec rozwoju w Polsce koncepcji CPK przy jednoczesnej silnej presji na regionalne lotnictwo aby zastępować loty na trasach krótkich i średnich przez kolej. Niestety, obecne technologie kolejowe (prędkość do 300 km/h) mogą znaleźć zastosowanie tylko w ograniczonym zasięgu. Zasadnym jest zatem uwzględnienie w KPO zapisów umożliwiających finansowanie dalszych prac badawczo-rozwojowych nad ultra-szybkimi technologiami transportowymi w Polsce, a także finansowanie pierwszych wdrożeń i prac przygotowawczych (np. studiów wykonalności, pilotaży).	
952.	Instytut Zielonej Gospodarki	woj. mazowieckie	Komponent E	209	Doprecyzowanie działań związanych ze wsparciem dla kolei – wsparcie powinno w pierwszej kolejności iść na połączenia lokalne w celu zwalczania wykluczenia transportowego, następnie na połączenia wysokiej prędkości między głównymi miastami. Z KPO nie powinny być finansowane linie dojazdowe na lotniska (np. CPK)	Finansowanie linii kolejowych prowadzących na lotniska może pośrednio przełożyć się na zwiększenie emisji. Dlatego finansowanie takich linii stoi w sprzeczności z zasadą "do no significant harm" i może spowodować negatywne zaopiniowanie KPO przez Komisję Europejską.	**Wyjaśnienie** Zapisy w komponencie „E" KPO wskazują na możliwość finansowania modernizacji regionalnych linii kolejowych. Kwota na linie kolejowe została zwiększona. Wybór konkretnych linii kolejowych do wsparcia będzie zależał głównie od stopnia przygotowania inwestycji oraz priorytetów określanych przez Ministra Infrastruktury. Środki są przeznaczone na modernizacje linii międzywojewódzkich i regionalnych o największym potencjale. Wybór konkretnych odcinków do finansowania z KPO będzie zależał także od stanu przygotowania i możliwości realizacji do połowy 2026 r.
953.	Instytut Zielonej Gospodarki	woj. mazowieckie	Komponent E	204	Wyłączenie gazu z wsparcia dla publicznych punktów ładowania paliwami alternatywnymi (E.1.1.2)	W obecnym kształcie KPO nie wyklucza inwestycji w infrastrukturę LPG. Finansowanie dla pojazdów zasilanych gazem	**Wyjaśnienie** W zakresie zakupu taboru autobusowego możliwe

						może doprowadzić do wzrostu emisji i kłóci się z celami unijnymi jeśli chodzi o mobilność.	będzie wsparcie finansowania stacji ładowania wyłącznie dla rozwiązań zeroemisyjnych jako inwestycje towarzyszące zakupowi taboru.
954.	Fundacja ProKolej	woj. mazowieckie	Komponent E	206-207	Uwzględnienie w reformie E.2.1. Zwiększenie konkurencyjności sektora kolejowego albo komponencie B „Zielona Energia i zmniejszenie energochłonności”, innych działań poza dotychczas ujętymi w KPO.	Naszym zdaniem działania wymienione w projekcie KPO w komponencie E nie są wystarczające dla zwiększenia konkurencyjności transportu kolejowego, bowiem nie wzmacniają pozycji rynkowej kolei względem innych gałęzi transportu. Proponujemy, aby w tym kontekście uzupełnić KPO o inicjatywy/projekty prowadzone przez Centrum Efektywności Energetycznej Kolei, tj. projekty: Zielona Kolej, Lokalne Obszary Bilansowania, Kolej wodorowa. Program Zielona Kolej zakłada zastąpienie 85% energii elektrycznej konwencjonalnej energią z OZE do 2030 roku a docelowo w 100%. W 2026 roku planowane jest osiągnięcie 50% (1,5 GW) energii elektrycznej z OZE na kolei. Wygenerowana energia w źródłach odnawialnych zastąpi energię konwencjonalną co w konsekwencji przełoży się na ograniczenie emisji CO2 łącznie do 2030 roku o ok. 8 mln ton. Rozwiązanie to zapewni długofalowo zwiększenie konkurencyjności przewozów kolejowych względem innych środków transportu osobowego oraz towarowego, co przełoży się na wzrost przewozów nawet o 12% w horyzoncie roku 2030. Pozwoliłoby to nie tylko przeciwdziałać spadkowi przewozów kolejowych ale wsparłoby również proces przeniesienia części przewozów z transportu drogowego, który generuje aż 93% gazów cieplarnianych w transporcie. Inicjatywa dot. Lokalnych Obszarów Bilansowania zakłada powstanie 300 dedykowanych kolei „klastrów energii” (mikro sieci), zawierających magazyn energii, które zrównoważą podaż z zapotrzebowaniem na energię i zwiększą bezpieczeństwo zasilania. Celem projektu jest zmniejszenie obciążenia Krajowego Systemu Elektroenergetycznego, decentralizacja zarządzania siecią elektroenergetyczną oraz poprawa (lokalnego) bezpieczeństwa energetycznego poprzez budowę nowych i modernizację istniejących Podstacji Trakcyjnych oraz sieci średniego napięcia (SN)	**Uwaga niewuzględniona** W zakresie komponentu transportowego realizowane są reformy i inwestycje wynikające z dokumentów strategicznych dla kolei. Kwestia OZE nie jest ukierunkowana sektorowo i nie powinna wobce tego odnosić się w sposób szczególney do kolejnictwa.

						biegnących wzdłuż linii kolejowych. Dzięki pełnej cyfryzacji Podstacji Trakcyjnej 4.0, stosowaniu rozwiązań sieci inteligentnych (ang. Smart Grids) oraz magazynów energii projekt umożliwi masowe (w całym kraju) powstanie rozproszonych Lokalnych Obszarów Bilansowania (klastrów energii / mikro sieci). Ponadto poprawi on efektywność całego systemu kolejowego umożliwiając zwiększenie prędkości przejazdowej pociągów oraz przepustowości linii kolejowych, wykorzystanie energii elektrycznej wytwarzanej przez hamujące elektryczne pojazdy trakcyjne, czy też dopasowując ilość energii możliwą do pobrania przez pociągi do aktualnie występujących warunków (np. do poziomu produkcji energii z OZE). Takie działanie umożliwi zwiększenie konkurencyjności i niezawodności kolei, a w rezultacie transfer pasażerów i przewożonych towarów z transportu drogowego na kolej o około 11% (shift2rail) – w synergii z Projektem „Zielonej Kolei". Z kolei celem projektu kolej wodorowa jest rozwój zeroemisyjnej kolei poprzez budowę sieci stacji tankowania wodorem (nominalnie w 50 lokalizacjach), która umożliwi zastąpienie lokomotyw napędzanych silnikami spalinowymi diesla (realizujących obsługę trakcji pociągowej, jak też manewrowej) lokomotywami zasilanymi wodorem. Budowa sieci stacji wodorowych przez PKPE umożliwi przewoźnikom kolejowym modernizacje obecnie eksploatowanych lokomotyw spalinowych napędzanych silnikami diesla do standardu wodorowego. W pełni rozwinięta sieć stacji wodorowych umożliwi dystrybucję ~4 000 ton wodoru rocznie, co przełoży się na ograniczenie blisko 40 milionów litrów oleju napędowego, czyli ograniczenie emisji CO2 około 100 tys. ton rocznie. Wszystkie z ww. inicjatyw są gruntownie przemyślane i skonsultowane ze środowiskiem naukowym Dodatkowo projekt „Zielona Kolej" był prezentowany podczas United Nations Global Compact Leaders Summit w maju 2020 roku i zyskał przychylność zarówno przedstawicieli ONZ jak i obecnych na wydarzeniu reprezentantów i liderów społeczności	

						międzynarodowej. Inicjatywy te są zgodnie z zapisami Europejskiego Zielonego Ładu, m.in. w kontekście tego, aby do 2030 roku wszystkie podróże rozkładowe poniżej 500 km muszą stać się neutralne pod względem emisji dwutlenku węgla. Po drugie, zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i rady (UE) 2018/2001 z dnia 11 grudnia 2018 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych, w przypadku realizacji celu OZE w transporcie poprzez dostarczanie zielonej energii do transportu kolejowego, udział odnawialnej energii elektrycznej stanowi wartość energetyczną pomnożona przez 1,5. Zatem, realizując zgłoszone projekty, będzie możliwe osiągnięcie podwójnej korzyści – spełnienie narzuconego wymogu oraz zwiększenie realizowanego celu OZE dla Polski.	
955.	Fundacja ProKolej	woj. mazowieckie	Komponent E	205-206	W ramach inwestycji dotyczącej zeroemisyjnego transportu zbiorowego (E1.1.2.) w KPO należałoby uwzględnić także tramwaje i trolejbusy.	Emisja z pojazdów publicznego transportu zbiorowego stanowi ułamek emisji generowanej w ruchu drogowym. Obszar interwencji zaproponowany w pozycji E1.1.2. jest chybiony. Jeśli celem KPO ma być elektryfikacja transportu drogowego należy wprowadzić ustawowy obowiązek nakazujący przede wszystkim wymianę samochodów ciężarowych bądź osobowych. Nakazywanie samorządom, żeby każdy przetarg na autobus w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców powinien dotyczyć tylko zero- i nisko-emisyjnych autobusów prowadzić będzie przede wszystkim do wzrostu kosztów realizacji usług publicznego transportu zbiorowego. Wyższe koszty realizacji usług oznaczać będą zmniejszenie ich ilości lub pogorszenia jakości, a w rezultacie przesunięcie przewozów na komunikację indywidualną, realizowaną pojazdami przestarzałymi, wysokoemisyjnymi i wykorzystującymi paliwa kopalne. W rezultacie emisja w transporcie drogowym wzrośnie. Zamiast dodatkowo pogarszać bardzo złą po pandemii sytuację publicznego transportu zbiorowego interwencję można skierować pozostałe segmenty rynku. Przykładowo cały transport realizowany na rzecz sektora publicznego, w tym publicznych przedsiębiorstw mógłby być od 2025 r. podlegać obowiązkowi udzielania zamówień	**Uwaga uwzględniona.** Tabor szynowy (tramwaje) został dopisany do Komponentu E. Wsparcie będzie możliwe z części pożyczkowej.

						jedynie podmiotom oferującym samochody dostawcze bądź ciężarówki elektryczne. Analogiczny obowiązek mógłby dotyczyć również zamówień na samochody osobowe kupowane przez jednostki administracji oraz usługi przewozowe świadczone na rzecz tych instytucji.	
956.	Fundacja ProKolej	woj. mazowieckie	Komponent E	207	Uzupełninie reformy E.2.1., poprzez radykalne obniżenie stawek dostępu do infrastruktury kolejowej, a nie tylko w czasie sytuacji nadzwyczajnych.	W reformie E.2.1. KPO przewiduje się zwiększenie konkurencyjności sektora kolejowego, m.in. poprzez wprowadzenie wybranych zmian regulacyjnych i organizacyjnych. Wśród nich wymienia redukcję obciążeń kosztowych w transporcie kolejowym wynikających z opłaty za dostęp do infrastruktury ponoszonej przez przewoźników kolejowych. Ze względu na rolę, jaką sektor kolejowy otrzymał w strategiach pro-środowiskowych, w tym m.in. w realizacji założeń „European Green Deal" istotne jest także zniwelowanie różnic w zakresie wysokości opłat w poszczególnych gałęziach transportu. Rozważania w tym kontekście dotyczą jednak ułatwień i usprawnień w przypadku wystąpienia stanów nadzwyczajnych. KPO wspomina, że 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. Zaproponowany zapis ma jednak charakter incydentalny, a problem wysokich, nieadekwatnych do jakości stawek dostępu do infrastruktury kolejowej jest systemowy. W swoich stanowiskach wielokrotnie nadmienialiśmy, że polskie opłaty za dostęp do infrastruktury kolejowej należą do najwyższych w Europie i w żaden sposób nie korespondują z jakością udostępnianej infrastruktury, a także wspominaliśmy o rażącej dysproporcji pomiędzy wysokością opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej i drogowej. Dlatego zwracamy się z o uwzględnienie postulatów radykalnego obniżenia (w granicach 50-75%) poziomu opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej oraz równolegle upowszechnienia i urealnienia, systemu opłat w transporcie samochodowym – ze szczególnym	**Uwaga nieuwzględniona** Zakres reformy jest adekwatny do możliwości w tym zakresie. Niemniej jednak szczegółowe kwestie w zakresie stawek będą przedmiotem dalszych analiz.

						uwzględnieniem rozszerzenia sieci dróg płatnych. Dopiero takie działania mogą realnie wpłynąć na zmianę preferencji transportowych społeczeństwa, czyli czynnika jaki KPO wskazuje jako priorytetowy.	
957.	Fundacja ProKolej	woj. mazowieckie	Komponent E	208	Zmiana zapisu w pkt. Charakterystyka (Nature, type, size of investment) z „prowadzenie prac" na „przeprowadzenie prac" (E.2.2.1)	Działanie inwestycyjne należy opisywać w trybie dokonanym. Inwestycji wymienione w KPO powinny zostać zakończone w horyzoncie czasowym dokumentu.	**Uwaga uwzględniona**
958.	Fundacja ProKolej	woj. mazowieckie	Komponent E	208	Uzupełnienie celu określonego dla modernizacji linii kolejowych (E.2.2.1)	Cel w postaci niedookreślonej „poprawy stanu" infrastruktury kolejowej (liniowej i punktowej)" jest zbyt ogólny. Systemowa zmiana konkurencyjności transportu kolejowego wymaga radykalnej poprawy parametrów i efektywności infrastruktury. Cel musi odnosić się do wzrostu konkretnych wartości – takich jak czas jazdy, naciski osiowe, przepustowość, warunki prowadzenia ruchu oraz lokalizacja i jakość infrastruktury punktowej.	**Wyjaśnienie** Ze względu na szeroki zakres zakładanych prac także cel został sformułowany w sposób ogólny. Bardziej konkretne cele zostały określone poprzez wskaźniki.
959.	Fundacja ProKolej	woj. mazowieckie	Komponent E	209	Zmiana trybu wyboru projektów modernizacyjnych z indywidualnego na konkursowy (E.2.2.1)	Powszechna, niska efektywność końcowa zrealizowanych inwestycji kolejowych wskazuje na konieczność zdecydowanego zwiększenia nacisku na prawidłowy zakres i dobór projektów w tym zakresie. W wielu przypadkach do realizacji kierowane są bowiem inwestycje zaprojektowane bez uwzględnienia rzeczywistych potrzeb przewozowych i w rezultacie skutkujące pogorszeniem użyteczności infrastruktury (likwidacją stacji, ograniczaniem układów torowych, przebudową linii dwutorowych na jednotorowe, likwidacją torów ładunkowych i odstawczych, odcinaniem wjazdu na linie drugorzędne, instalowaniem wysokoawaryjnych urządzeń sterowania ruchem). W związku z tym wybór projektów do KPO powinien gwarantować transparentność i możliwość porównania różnych projektów. Taki tryb wymusi na beneficjentach precyzyjne wskazanie efektu, który zamierzają w każdym przypadku osiągnąć.	**Uwaga nieuzwględniona** Ze względu na charakter inwestycji nie ma uzasadnienia tryb konkursowy.
960.	Fundacja ProKolej	woj. mazowieckie	Komponent E	208-209	Rozszerzenie katalogu beneficjentów w zakresie inwestycji na liniach kolejowych (E.2.2.1).	KPO z nieuzasadnionych przyczyn przewiduje wsparcie w zakresie inwestycji na liniach kolejowych jedynie w stosunku do jednego, wybranego zarządcy infrastruktury, tj. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Uważamy, że jest to sprzeczne z reformą E2.1. „Zwiększenie konkurencyjności sektora kolejowego", gdzie	**Wyjaśnienie** Zapisy w komponencie „E" KPO wskazują na możliwość finansowania modernizacji regionalnych linii kolejowych. Kwota na linie kolejowe została zwiększona.

						jest mowa o grupie docelowej, którą będą stanowić: „zarządcy i przewoźnicy kolejowi w transporcie osób i towarów, społeczeństwo oraz przedsiębiorcy". Dodatkowo w opisie celu pojawia się informacja, że inwestycje będą realizowane także na liniach o znaczeniu regionalnym (m.in. str. 208 KPO). Naszym zdaniem podział środków powinien być przydzielony procentowo w zależności od posiadanych przez poszczególnych zarządców infrastruktury w swoich zasobach kilometrach linii kolejowych. Takie działania mogą realnie wpłynąć na zmniejszenie stopnia wykluczenia komunikacyjnego i przyczynić się do zwiększenia udziału transportu kolejowego w transporcie osobowym jak i towarowym. Uwzględniając powyższe, proponujemy, aby katalog beneficjentów mogących korzystać ze środków z KPO został rozszerzony o wszystkich zarządców linii kolejowych, wskazanych w decyzji wykonawczej Komisji Europejskiej z 6 lipca 2016 r. w sprawie strategicznego znaczenia infrastruktury kolejowej ujętych w Krajowym Programie Utrzymaniowym - „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku".	Wybór konkretnych linii kolejowych do wsparcia będzie zależał głównie od stopnia przygotowania inwestycji oraz priorytetów określanych przez Ministra Infrastruktury. Środki są przeznaczone na modernizacje linii międzywojewódzkich i regionalnych o największym potencjale. Wybór konkretnych odcinków do finansowania z KPO będzie zależał także od stanu przygotowania i możliwości realizacji do połowy 2026 r.
961.	Fundacja ProKolej	woj. mazowieckie	Komponent E	209	Rozszerzenie inwestycji liniowych wskazanych w E.2.1.1. o elektryfikację.	Proponujemy, aby planowane działania obejmujące modernizację istniejącej infrastruktury kolejowej, eliminację „wąskich gardeł" na sieci transportu kolejowego oraz utrzymanie i poprawę jakości (optymalizację) wykorzystania istniejącej infrastruktury kolejowej, obejmowały także elektryfikację linii, umożliwiającą wprowadzanie nowoczesnego taboru elektrycznego wykorzystującego technologię akumulatorową.	**Wyjaśnienie** W zależności od konkretnego odcinka podlegającego modernizacji nie są wykluczone także prace w zakresie elektryfikacji. Na tym etapie jednak trudno jednoznacznie przesadzić czy będą miały miejsce tego typu przypadki. Zapisy w KPO są w tym zakresie dość szeokie.
962.	Fundacja ProKolej	woj. mazowieckie	Komponent E	219	Ponowne rozpatrzenie kamieni milowych, wskaźników, harmonogramów realizacji w kontekście inwestycji (E.2.2.1 Linie kolejowe)	W KPO wskazano, iż podpisanie zasadniczych umów dla 530 km linii kolejowych na szczeblu krajowym i regionalnym nastąpi w IV kwartale 2024. Naszym zdaniem w tym przypadku nierealnym staje się zakres czasowy odnoszący się do działań inwestycyjnych na liniach kolejowych, który w KPO został wyznaczony w ramach czasowych III kw. 2021 r. – III kw. 2026 r. Przy czym dostrzegalna jest też sprzeczność co terminu zakończenia ww. inwestycji, bowiem na	**Wyjaśnienie** Wszystkie prace inwestycyjne w ramach KPO muszą być zakończone do 31 sierpnia 2026. Brak możliwości przedłużenia.

						stronie 208 KPO przewiduje, że tego typu działania zostaną zrealizowane w okresie do I połowy 2026 r. W związku z tym wnosimy o korektę i wydłużenie czasu niezbędnego do realizacji inwestycji liniowych, gdyż obecne ramy, uwzględniające podpisanie umów pod koniec 2024 r. w naszym odczuciu nie pozwolą na terminowe ich ukończenie.	
963.	Fundacja ProKolej	woj. mazowieckie	Komponent E	209-210	Konieczność rewizji KPO, aby stawiał on równe warunki dla wszystkich przewoźników kolejowych i dopuszczał do konkursu również niezależne poole taborowe (E.2.1.2)	Projekt KPO wśród kluczowych reform wymienia wymianę taboru kolejowego w przewozach regionalnych (np. str. 4). Nie uwzględnia jednak faktu, że dofinansowanie zakupów taboru jednego, wybranego przewoźnika w bezpośredni sposób wpływa na konkurencję pomiędzy poszczególnymi podmiotami prowadzącymi przewozy na tym samym rynku. Najlepszym instrumentem redukującym to zagrożenie jest zakup taboru przez niezależne podmioty (poole taborowe), a następnie udostępnianie go wszystkim zainteresowanym na równych, niedyskryminacyjnych zasadach. Alternatywą dla takiego modelu jest procedura konkursowa przeprowadzona już na etapie wyboru projektów. Tymczasem zapisy KPO przedstawione w pozycji E.2.1.2. odnoszą się do arbitralnego przyznania środków dla jednego z przewoźników międzywojewódzkich. Komponent Zielona, inteligentna mobilność przewiduje zakup 38 pociągów PUSH-PULL 7-wagonowych składów piętrowych wraz z 38 lokomotyw i 7 lokomotyw dodatkowych dla PKP InterCity S.A. Dopiero w przypadku przewoźników regionalnych ma obowiązywać procedura konkursowa. Warto w tym kontekście wspomnieć, że to przewoźnicy regionalni mają około 85% udziału w rynku jeśli chodzi o liczbę przewiezionych pasażerów, dlatego znaczna część środków przeznaczonych na transport, powinna trafić do nich. Właśnie z tymi przejazdami wiążą się codzienne dojazdy do i z pracy, czy szkoły. To opinia pasażerów kolei regionalnych powinna być kluczowym miernikiem w celu przyciągnięcia społeczeństwa do kolei, zaś jakość taboru regionalnego często rzutuje na jej wizerunek jako całości. Właśnie ten rodzaj transportu może w przyszłości zastąpić poruszanie się indywidualnym transportem	**Wyjaśnienie** W KPO znalazły się czytelne zapisy o możliwości zakupu taboru pasażerskiego dla przewozów regionalnych, wraz z przypisaniem określonej kwoty. Wsparcie zakupu taboru będzie możliwe zarówno z części dotacyjnej, jak i pożyczkowej. Całkowita kwota na zakup taboru została zwiększona czterokrotnie.

						samochodowym. Na pewno nie będzie dodatkowego czynnika motywującego do takiej zmiany, w razie braku poprawy komfortu podróżowania. Ponieważ całkowicie pominięto zapotrzebowanie przewoźników samorządowych na tabor, pomimo konkretnych propozycji złożonych przez nich na etapie przygotowywania KPO, zwracamy się z prośbą o uzupełnienie pkt E.2.1.2., w taki sposób, aby inwestycje taborowe niezależnie od tego czy dotyczy on przewoźników kolejowych państwowych czy samorządowych, czy komercyjnych był przeprowadzone w drodze otwartego konkursu. Zaś podstawowym kryterium oceny projektów powinna być ich efektywność. Dodatkowo do KPO należy wprowadzić przejrzyste kryteria wyboru projektu, tak aby przyczyniał się do realnego zwiększenia konkurencyjności kolei i zmniejszenia wykluczenia transportowego.	
964.	Fundacja ProKolej	woj. mazowieckie	Komponent E	207 i 210-211	Uwzględnienie wsparcia w zakupie taboru w transporcie intermodalnym.	Wsparcie rozwoju transportu intermodalnego podobnie jak obniżenie stawek dostępu do infrastruktury kolejowej wskazane jest w KPO jako mające wpływ na zwiększenie konkurencyjności sektora kolejowego. W tym kontekście przewidziano m.in. opracowanie dokumentu określającego kierunki działań dla transportu intermodalnego w perspektywie do 2040 r., wymieniając obok inwestycji liniowej i punktowej, także taborowe. Natomiast KPO pomija te drugie, nie przewidując dofinansowania zakupu taboru w transporcie intermodalnym w perspektywie II kw. 2021 r. – II kw. 2026 r. Jest to niezrozumiałe biorąc pod uwagę konieczność zapewnienia ciągłości dostaw, co jest szczególnie istotne w sytuacjach nadzwyczajnych. Tak więc środki z tego funduszu mogą być także z powodzeniem wykorzystywane na ten cel. Brak rozszerzenia katalogu rzeczowego o projekty zakupu taboru do transportu intermodalnego może przyczynić się do niewykorzystania szansy na wyrównanie pozycji konkurencyjnej transportu kolejowego i przeniesienie co raz większej ilości ładunków na ekologiczny środek transportu. W tym kontekście warto także rozważyć wsparcie dla zakupu manewrowych lokomotyw hybrydowych i	**Uwaga uwzględniona**

						wodorowych. Obserwuje się brak inwestycji w lokomotywy manewrowe, których wiek sukcesywnie wzrasta. Ich stan technicznych będzie wpływać negatywnie na prace wykonywane na terminalach intermodalnych (np. przestoje), z tego względu konieczne jest zapewnienie bodźca dla odnowy parku tych lokomotyw, aby zapewnić niezawodność funkcjonowania, a z drugiej strony spełnienie wymogów ekologicznych. Lokomotywy hybrydowe powinny być akumulatorowo - elektryczne lub dieslowo - elektryczne, co organiczny emisję spalin i hałasu, a jednocześnie nie zawyży kosztów takich inwestycji.	
965.	Fundacja ProKolej	woj. mazowieckie	Komponent E	212-213	Wykreślenie z inwestycji E2.2.1. - Bezpieczeństwo transportu, budowy obwodnic.	Projekt KPO przewiduje przeznaczenie części środków unijnych na budowę obwodnic. Uważamy, że wsparcie tego typu działań nie jest zgodne z unijną polityką klimatyczną, bowiem nie przyczynia się do redukcji zanieczyszczeń powietrza. W sektorze transportu to właśnie samochody są kluczowym tego typu emitentem. Nie można więc poprawą bezpieczeństwa uzasadniać włączenia budowy obwodnic do ogóle do KPO. W tym kontekście dostrzegamy sprzeczność z zasadą „niewyrządzania znaczącej szkody", przewidzianej w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/241 z dnia 12 lutego 2021 r. Naszym zdaniem środki w tym zakresie powinny być raczej przeznaczone na np. parkingi P+R, czy przejścia, wiadukty dla pieszych. Pozostawienie zapisu KPO w dotychczasowym brzmieniu może zaprzepaścić działania zmierzające do zwiększenia konkurencyjności kolei.	**Uwaga nieuwzględniona.** Budowa obwodnic będzie dotyczyć dróg krajowych, zarządzanych przez Generalną Dyrekcję Dróg i Autostrad. Wybór konkretnych lokalizacji będzie dokonywany przez Ministerstwo Infrastruktury po szczegółowej analizie potrzeb związanych z bezpieczeństwem. Budowa dróg co do zasady nie jest kwalifikowalna w KPO, ze względu na brak spełnienia zasady niewyrządzania znacznej szkody środowisku. Wyjątkiem są cele bezpieczeństwa na drogach krajowych, gdzie natężenie ruchu uzasadnia realizację takiego celu.
966.	Fundacja ProKolej	woj. mazowieckie	Komponent E	212	Uzupełnienie pozycji E2.2.1. - Bezpieczeństwo transportu, Wdrażanie (Implementation) o PKP PLK S.A. i pozostałych zarządców infrastruktury kolejowej	Inwestycje w przebudowę przejazdów kolejowo-drogowych nie są możliwe do realizacji bez zarządców infrastruktury kolejowej. Podmioty takie jak PKP PLK dysponują również systemami umożliwiającymi wykorzystanie do automatycznej rejestracji wykroczeń drogowych.	**Wyjaśnienie** Zapisy KPO nie wykluczają realizacji działań z zakresu bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych przy udziale takich podmiotów jak PKP PLK SA.
967.	Fundacja ProKolej	woj. mazowieckie	Komponent E	214	Uzupełnienie pozycji E2.2.2. - Cyfryzacja transportu, Wdrażanie (Implementation) o pozostałych zarządców infrastruktury kolejowej	Inwestycje w przebudowę przejazdów kolejowo-drogowych, również na drogach zarządzanych przez GDDKiA nie są możliwe do realizacji bez zaangażowania wszystkich	**Wyjaśnienie** Zapisy KPO nie wykluczają realizacji działań z zakresu bezpieczeństwa na

						funkcjonujących zarządców infrastruktury kolejowej.	przejazdach kolejowo-drogowych przy udziale takich podmiotów jak PKP PLK SA.
968.	Fundacja ProKolej	woj. mazowieckie	Komponent E	214	Uzupełnienie pozycji E2.2.2. - Cyfryzacja transportu, Wdrażanie (Implementation) zmiana trybu indywidualnego na konkursowy	Opisany wcześniej problem niskiej efektywności inwestycji kolejowych dotyczy nie tylko projektów liniowych ale również inwestycji w sterowanie ruchem. Analogicznie potrzebne jest w tym przypadku zdecydowane zwiększenie nacisku na powiązania skali inwestycji z charakterem prowadzonego ruchu i efektami uzyskanymi przez przewoźników i ich klientów. Wybór projektów do KPO powinien gwarantować transparentność i możliwość porównania różnych projektów i różnych beneficjentów. Taki tryb wymusi na precyzyjne wskazanie efektu, który można osiągnąć w każdej z inwestycji.	**Wyjaśnienie** W ramach tego działania przewidywany jest zarówno tryb indywidualny , jak i konkursowy (w zakresie ETCS)
969.	Fundacja ProKolej	woj. mazowieckie	Komponent E	214	Weryfikacja wartości liczbowych w pozycji E2.2.2. - charakterystyka (Nature, type, size of investment)	Proponowany zapis KPO, odnoszący się do budowy 40 centrów sterowania ruchem kolejowym (stacji zdalnie sterujących), które miałyby obsługiwać 103 zdalnie sterowane posterunki ruchu sugeruje, że statystyczny, pojedynczy LCS obsługiwałby od 2 do 3 stacji (średnio 2,5). W porównaniu do obecnie realizowanych projektów wartość ta jest bardzo niska i tym samym nie uzasadnia już obecnie bardzo wysokich kosztów takich inwestycji. Korekty wymaga również pozycja obejmująca modernizację kolejowych urządzeń przejazdowych na 232 przejazdach. W tym przypadku należy wprost wskazać, że efektem przebudowy przejazdów musi być podniesienie ich kategorii. Pozostawienie jej bez zmian – tj. np. modernizacja urządzeń na przejeździe kat. C i pozostawienie go dalej w formie samej sygnalizacji świetlnej – w żaden sposób nie wpływa na poziom bezpieczeństwa ruchu. Pomijając ewentualne oszczędności na poziomie eksploatacji projekt taki jest bezcelowy.	**Wyjaśnienie** Wskaźniki zostały zweryfikowane. Liczby zostały dostosowane do alokacji na ten obszar.
970.	Fundacja ProKolej	woj. mazowieckie	Komponent E	219	Zmiana i uzupełnienie brakujących wskaźników realizacji (Kamienie milowe, wskaźniki, harmonogram realizacji E1. Zwiększenie udziału niskoemisyjnego i zeroemisyjnego transportu oraz przeciwdziałanie i zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko).	Problemem w KPO, jest koncentracja na danych opisujących działania a nie efekty. Jest to widoczne również w zdefiniowanych wskaźnikach, które częściowo opisują wartości fizyczne (szt. taboru, kilometry zmodernizowanych linii), a skutki inwestycji dla systemu transportowego, gospodarki oraz środowiska. W przypadku pozycji E1.1.2. Zeroemisyjny transport zbiorowy efektem	**Wyjaśnienie** Zarówno kamienie milowe, jak i wskaźniki uległy znacznym zmianom w związku z postulatami KE, w ramach prowadzonych negocjacji KPO.

						KPO ma być zakup 1200 sztuk taboru autobusowego zero- i nisko- emisyjnego i nie wiadomo jakie ten tabor ma wykonać przewozy, ile linii dzięki temu powstanie i czy zwiększy się dzięki temu udział publicznego transportu zbiorowego w rynku. W przypadku pozycji E2.1. oraz E2.2. Zwiększenie bezpieczeństwa transportu zwiększenie konkurencyjności sektora kolejowego czy poprawa poziomu bezpieczeństwa mają być zmierzone poprzez fakt przyjęcia zmian w przypisach - a nie rezultatów nowych regulacji. Dla pozycji E2.1.1. Linie kolejowe wskazano ogólną długość linii kolejowych nie wskazując ani ich lokalizacji, ani parametrów (jedno/dwutorowe, niezelektryfikowane/zelektryfikowane, wprowadzone prędkości i naciski, system sterowania ruchem etc.). W żaden sposób nie jest również określony efekt proponowanych prac w postaci skrócenia czasu przejazdu, zwiększenia przepustowości, włączenia do systemu kolejowego nowych miejscowości. Pozycja E2.1.2. w przypadku taboru regionalnego posługuje się jednostką miary, którą nie jest ani dostawa, ani szuka taboru tylko „rozstrzygnięcie konkursu". W tym przypadku, podobnie jak w przypadku taboru do przewozów dalekobieżnych należałoby wskazać liczbę składów (oraz liczbę wagonów/członów) które powinny zostać sfinansowane. Podobnie jak w uwadze odnoszącej się do taboru autobusowego w obu przypadkach nie ma również informacji o planowanych przebiegach dostarczonego taboru – a więc praktycznym i efekcie inwestycji z punktu widzenia pasażerów. Pozycja E2.1.3. Projekty intermodalne odwołuje się do „liczby zakończonych projektów" nie określając co te projekty miałyby obejmować i pomijając fakt że mogą być one bardzo zróżnicowane pod względem merytorycznym i budżetowym. W tym przypadku również pojawia się „rozstrzygnięcie konkursu", które nie świadczy ani o dostawie, ani ilości zrealizowanych prac czy zakupów, ani nawet o fakcie zrealizowania projektu. W pozycjach E2.2.1. Bezpieczeństwo transportu oraz	

						E2.2.2. Cyfryzacja transportu nie wskazano żadnych efektów z zakresu transportu kolejowego. Jednocześnie opis przedmiotowych działań zamieszczony na str. 212 wskazuje konkretne rodzaje projektów (przebudowa przejazdów drogowo-kolejowych, automatycznych urządzeń rejestrujących wykroczenia drogowe). W przypadku cyfryzacji rodzaje projektów wymienione są na str. 213-214: - wdrożenie kompleksowego systemu zakupu biletów w kolejowym transporcie pasażerskim, - zakup i instalację 150 urządzeń pokładowych ETCS, - objęcie 103 kolejowych posterunków ruchu zdalnym sterowaniem z 40 centrów sterowania ruchem kolejowym (stacji zdalnie sterujących), - modernizację kolejowych urządzeń przejazdowych na 232 przejazdach, - budowę i remont lokalnych centrów sterowania, - zabudowę systemów SDIP (System Dynamicznej Informacji Pasażerskiej).	
971.	Wrocławska Inicjatywa Rowerowa	woj. dolnośląskie	Komponent E	206 . Komponent E „Zielona, inteligentna mobilność” 3. Opis Reform i Inwestycji, opis reforma. Reformy, Reforma E1.1. Wzrost wykorzystania transportu przyjaznego dla środowiska, pkt. b. Inwestycje	Dodanie wiązki inwestycji E1.1.3 „Dodanie tzw. wiązki inwestycji E1.1.3 „Wsparcie rozwoju infrastruktury rowerowej” Wyzwania (Challenges): Wyzwaniem w tym zakresie jest znaczne zwiększenie skali i tempa działań zmierzających do zwiększenia udziału pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi oraz rowerów, m.in. poprzez wsparcie działań zwiększających dostępność pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi, rozbudowę infrastruktury ładowania, wymianę autobusów na zero- i nisko- emisyjne oraz umożliwienie wprowadzania stref zeroemisyjnych w miastach. Jednocześnie polskie miasta nie posiadają spójnych systemów tras rowerowych, co nie pozwala na pełny rozwój potencjału z zakresie transportu rowerowego będącego w pełni zero-emisyjnym środkiem transportu. Miasta liderujące pod względem udziału ruchu rowerowego w podróżach osiągają poziom ok. 7%, w czasie, gdy potencjał (pod w warunkiem powstania w miastach funkcjonalnego systemu tras) można szacować na poziom ok. 15-20% (na podstawie zbliżonych uwarunkowaniami miasto wschodnio niemieckich). Skokowy wzrost zainteresowania transportem rowerowym w sytuacji pandemii udowodnił odporność tego środka transportu na kolejne fale pandemii. Wyzwaniem w tym zakresie jest zwiększenie udziału rowerów w transporcie. Warto również zwrócić uwagę na gwałtowny wzrost rynku handlu internetowego oraz konsolidację silnego rynku logistycznego, która wytwarza		**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

					rosnącą presję na ruch w miastach – w metropoliach udział ruchu dostawczego w ruchu kołowym stale wzrasta. Zgodnie z zaleceniami europejskimi należy poszukiwać alternatywnych sposobów na zaspokajanie potrzeb logistycznych w miastach, w tym poprzez promocję i ułatwienie korzystania z lekkich pojazdów elektrycznych oraz wspomaganych elektrycznie rowerów towarowych, tak przez małe jak i duże firmy lub instytucje w logistyce tzw. ostatniej mili. Cel (Objective): Zwiększenie udziału rowerów w transporcie. Cel zostanie osiągnięty poprzez zwiększenie długości i spójności sieci dróg rowerowych w taki sposób, aby podróż rowerem była uznawana za bezpieczną, wygodną i efektywną. Przewiduje się, że w perspektywie do 2026 r. wzrośnie liczba długość i spójność systemy dróg rowerowych w miastach i na obszarach funkcjonalnych. Jednocześnie zakłada się wsparcie zakupu rowerów towarowych dla odbiorców indywidualnych i przedsiębiorców celem realizacji dostaw na tzw. ostatniej mili transportem zeroemisyjnym. Wprowadzenie powyższych rozwiązań skutkować będzie znaczną redukcją rocznej emisji CO2. Charakterystyka (Nature, type, size of investment): Realizowane będą związane z rozbudową infrastruktury rowerowej, tj. samodzielnych dróg rowerowych, dróg rowerowych towarzyszących inwestycjom drogowym, parkingów rowerowych, ciągów pieszo-rowerowych. Planuje się budowę dróg rowerowych, które umożliwią mieszkańcom przemieszczanie się rowerem w sposób wygodny, bezpieczny i efektywny. Rozbudowie sieci dróg rowerowych będzie towarzyszyć budowa infrastruktury integrującej rower z innymi środkami transportu (kolej, miejski i regionalny transport zbiorowy) w postaci parkingów lub boxów rowerowych w punktach węzłowych. Powstała synergia umożliwi z inwestycjami rozwijającymi transport publiczny pozwoli na stworzenie zeroemisyjnej i bezpiecznej w kontekście pandemii alternatywy dla samochodów indywidualnych. Efektem działań będzie upowszechnienie roweru jako środka transportu, co pozwoli na poprawę jakości powietrza w szczególności w miastach i ich obszarach funkcjonalnych, a zatem miejscach szczególnie narażonych na występowanie tzw. smogu fotochemicznego pochodzącego ze spalania paliw i pylenia części eksploatacyjnych. Wdrażanie (Implementation): Wsparcie kompleksowych projektów inwestycyjnych w wybranych w drodze konkursu miastach oraz miejskich obszarach funkcjonalnych. Instytucją organizującą konkurs oraz zapewniającą nadzór nad finansowaniem inwestycji będzie Centrum Unijnych Projektów Transportowych. Jednocześnie zakłada się wsparcie		

					zakupu rowerów towarowych dla odbiorców indywidualnych i przedsiębiorców celem realizacji dostaw na tzw. ostatniej mili transportem zeroemisyjnym. Populacja docelowa (Target population): administracja publiczna jako ośrodek tworzący i wdrażający projekt		
972.	Wrocławska Inicjatywa Rowerowa	woj. dolnośląskie	Komponent E	197, Komponent E „Zielona, inteligentna mobilność” 1. Opis Komponentu Podsumowanie komponentu „Zielona, inteligentna mobilność”	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 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	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						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.	
973.	Wrocławska Inicjatywa Rowerowa	woj. dolnośląskie	Komponent E	197, Komponent E „Zielona, inteligentna mobilność" 1. Opis Komponentu Podsumowanie komponentu „Zielona, inteligentna mobilność"	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 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	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						tramwajowej waha się od 10 do 25 mln zł. (dane Urzędu m. st. Warszawy). Jednocześnie budowa drogi rowerowej zaś to koszt około 2 mln za 1 km. (dane samorządów na podstawie cenników Budżetów Obywatelskich) Na podstawie powyższego zestawienia widać więc, że przeznaczenie nawet niewielkich środków w porównaniu do pozostałych rodzajów infrastruktury transportowej, daje ogromne przełożenie na przyrost ilości dróg rowerowych. Zaznaczyć przy tym należy, że nie należy rozpatrywać procesu inwestycyjnego jedynie z punktu widzenia kosztów, ale także rezultatów i kosztów utrzymania. Z tego punktu widzenia wskazać należy, że utrzymanie infrastruktury rowerowej jest nieporównywalnie tańsze. Drogi rowerowe co do zasady przenoszą mniejsze obciążenia, w efekcie są trwalsze niż drogi dla samochodów, zaś jedyne koszty to zimowe utrzymanie przejezdności. Warto również pamiętać, że każda budowa infrastruktury, a zatem i przetworzenie krajobrazu, niesie za sobą długotrwałe skutki środowiskowe i społeczne takie jak wzrost emisji pyłów i spalin, hałas, tworzenie efektów barier dla ludzi i zwierząt, a także wypadki drogowe. Porównując powyższe efekty należy wskazać, że rower jako środek transportu jest wolny od większości negatywnych efektów funkcjonowania infrastruktury transportowej. Jednocześnie rozbudowa infrastruktury dedykowanej indywidualnemu ruchowi samochodowemu pogłębia przepaść pomiędzy efektywnością wyboru samochodów i innych środków transportu, co w warunkach racjonalnych wyborów indywidualnych jednostek prowadzi do wzrostu liczby samochodów i w efekcie do stymulowania szeregu negatywnych zjawisk towarzyszących transportowi samochodowemu takich jak wypadki drogowe, korki, emisja substancji szkodliwych (tzw. smog fotochemiczny), co jest niekorzystne dla wspólnego interesu społeczności. Jednocześnie – w wymiarze indywidualnym – nadmierne użytkowanie samochodu w długofalowej perspektywie powoduje pogorszenie stanu zdrowia ze względu na mniejszą ilość ruchu (tzw. nie	

						rekreacyjnej mobilności aktywnej), co wprost przekłada się na wzrost zapadalności na takie schorzenia jak choroby serca, otyłość, choroby narządów ruchu. Emisja smogu fotochemicznego zaś ma bezpośredni wpływ na choroby układu oddechowego, nerwowego oraz choroby oczu. Koszty te – wraz z rosnącymi kosztami leczenia i rehabilitacji ofiar wypadków drogowych – na trwałe obciążać będą krajowy system ochrony zdrowia, co będzie uwydatniać się w przyszłych pokoleniach wraz ze starzeniem się społeczeństwa i pogarszaniem stanu środowiska. Stworzenie warunków do rozwoju infrastruktury rowerowej będzie przeciwdziałać powyżej wskazanym negatywnym zjawiskom, ponieważ w mniejszym stopniu obciążać będzie budżety jednostek finansów publicznych kosztami utrzymania, będzie generować mniejsze koszty środowiskowe i społeczne, jak również – dzięki tworzeniu warunków do aktywnej mobilności nie rekreacyjnej – korzystnie oddziaływać na ograniczanie negatywnych zjawisk w obszarze zdrowia publicznego.	
974.	Wrocławska Inicjatywa Rowerowa	woj. dolnośląskie	Komponent E	197-200 Komponent E „Zielona, inteligentn a mobilność” 2. Główne Wyzwania i Cele, a. Wyzwania	Dodanie części „Wyzwania” Polskie miasta nie posiadają spójnych systemów tras rowerowych, co nie pozwala na pełny rozwój potencjału z zakresie transportu rowerowego. Miasta liderujące pod względem udziału ruchu rowerowego w podróżach mają go na poziomie ok. 7%, w czasie, gdy potencjał (pod w warunkiem powstania w miastach funkcjonalnego systemu tras) można szacować na poziom ok. 15-20% (na podstawie zbliżonych uwarunkowaniami miasto wschodnio niemieckich). Jednocześnie, jak wskazuje Strategia Rozwoju Transportu do 2030 zdecydowana większość została zbudowana w miastach, wynosiła w 2017 r. ponad 12 tys. km (wzrost o blisko 75% w latach 2012-2017). Przekłada się to na gęstość ścieżek rowerowych wynoszącą 388,2 km na 10 tys. km2 w skali całego kraju. Systemy rowerów publicznych funkcjonowały w ok. 33 polskich miastach i gminach. Strategia wskazuje m.in. na problemy w dostępności ścieżek rowerowych, które przekładały się dotychczas na bardzo niewielki udział ruchu rowerowego, który wynosił ok. 1-6% podróży ogółem. Rośnie również liczba przewozów rowerów koleją jako łączonego środka transportu "Przesiadaj się i jedź”. W 2017 r. bilet na przewóz roweru pociągiem PKP Intercity kupiło ok. 113 tys. osób. W pierwszym półroczu 2018 r., w stosunku do analogicznego okresu 2017 r., w pociągach PKP Intercity o	Uzasadnienie wynika z treści uwagi.	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

					18% zwiększyła się liczba przewiezionych rowerów. Problem będącym przyczyną niewykorzystania potencjału np. komunikacji rowerowej jest problem z podziałem przestrzeni pomiędzy różne środki transportu, co powoduje stymulowanie indywidualnej komunikacji samochodowej, zaś zaniżanie ruchu rowerowego. Dzieje się tak, ponieważ mieszkańcy nie uznają dróg rowerowych za efektywne, bezpieczne i wygodne. W konsekwencji obciążenie środowiskowe poprzez wybór samochodu, jest sprzężona z racjonalną potrzebą zapewnienia bezpieczeństwa i komfortu przemieszczania, w szczególności w miastach, gdzie problem emisji z transportu i kwestie zachowania dystansu społecznego są decydujące dla zatrzymywania rozwoju także przyszłych pandemii		
975.	Wrocławska Inicjatywa Rowerowa	woj. dolnośląskie	Komponent E	197-200 Komponent E „Zielona, inteligentn a mobilność” 2. Główne Wyzwania i Cele, a. Cele, Cele Szczegółow e E1	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	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						bezpiecznie jadąc rowerem. To istotne ograniczenie w rozwoju transportu rowerowego. Podkreślić należy także fakt, ze wymiana taboru autobusowego komunikacji miejskiej w niewielkim stopniu przyczyni się do redukcji emisji substancji szkodliwych. Autobusy są głównym emitentem szkodliwych substancji. Transport publiczny, według badań krakowskiej AGH, odpowiada jedynie za 2,2 proc. całkowitej emisji zanieczyszczeń do powietrza, za to samochody za 65-70 proc. zanieczyszczeń. Stąd należy dążyć do jak największego ograniczania ruchu samochodowego, m.in. poprzez tworzenie alternatywy w postaci bezpiecznego, wygodnego i efektu transportu rowerowego. Zwraca się również uwagę, że elektryfikacja transportu autobusowego nie eliminuje wszystkich rodzajów zanieczyszczeń w transporcie drogowym. Nadal bowiem autobusy elektryczne poruszają się w gumowych oponach, hamują używając klocków i tarcz hamulcowych. Zgodnie z badaniami politechniki berlińskiej opona samochodowa traci w czasie eksploatacji w wyniku ścierania się materiału nawet do 2 kg masy, zaś w przypadku opon do ciężarówek i autobusów może to być nawet 12 kg. Ok. 9 proc. startej gumy trafia do atmosfery właśnie w formie pyłu. Opona zawiera liczne substancje, które w istotny sposób niekorzystnie wpływają na środowisko naturalne i stanowią dla niego zagrożenie. W ich skład mogą wchodzić metale ciężkie, rakotwórcze substancje takie jak benzen, szkodliwe polimery, fenole i wiele innych. Jednocześnie warto zauważyć, że autobusy elektryczne do hamowania zużywają nakładki hamulcowe zawierające materiały cierne. Głównymi składnikami materiału ciernego są: wypełniacze (m. in. stal, metale kolorowe, materiały mineralne i organiczne, siarka, grafit, kreda)	
976.	Wrocławska Inicjatywa Rowerowa	woj. dolnośląskie	Komponent E	201, Komponent E „Zielona, inteligentna mobilność” 3. Opis	Dodanie komponentu E1.1.3 „Wsparcie rozwoju infrastruktury rowerowej” w tabeli w kolumnie „Inwestycje” oraz zapisów w kolumnie „Cel inwestycji” • Zwiększenie udziału roweru w podróżach • Poprawa integracji roweru ze środkami transportu publicznego	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	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu

				Reform i Inwestycji		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	B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						wskazać należy, że utrzymanie infrastruktury rowerowej jest nieporównywalnie tańsze w utrzymaniu. Drogi rowerowe co do zasady przenoszą mniejsze obciążenia, w efekcie są trwalsze niż drogi dla samochodów, zaś jedyne koszty to zimowe utrzymanie przejezdności. Warto również pamiętać, że każda budowa infrastruktury, a zatem i przetworzenie krajobrazu, niesie za sobą długotrwałe skutki środowiskowe i społeczne takie jak wzrost emisji pyłów i spalin, hałas, tworzenie efektów barier dla ludzi i zwierząt, a także wypadki drogowe. Porównując powyższe efekty należy wskazać, że rower jako środek transportu jest wolny od większości negatywnych efektów funkcjonowania infrastruktury transportowej. Jednocześnie rozbudowa infrastruktury dedykowanej indywidualnemu ruchowi samochodowemu pogłębia przepaść pomiędzy efektywnością wyboru samochodów i innych środków transportu, co w warunkach racjonalnych wyborów indywidualnych jednostek prowadzi do wzrostu liczby samochodów i w efekcie do stymulowania szeregu negatywnych zjawisk towarzyszących transportowi samochodowemu takich jak wypadki drogowe, korki, emisja substancji szkodliwych (tzw. smog fotochemiczny), co jest niekorzystne dla wspólnego interesu społeczności. W wymiarze indywidualnym – nadmierne użytkowanie samochodu w długofalowej perspektywie powoduje pogorszenie stanu zdrowia ze względu na mniejszą ilość ruchu (tzw. nie rekreacyjnej mobilności aktywnej), co wprost przekłada się na wzrost zapadalności na takie schorzenia jak choroby serca, otyłość, choroby narządów ruchu. Emisja smogu fotochemicznego zaś ma bezpośredni wpływ na choroby układu oddechowego, nerwowego oraz choroby oczu. Koszty te – wraz z rosnącymi kosztami leczenia i rehabilitacji ofiar wypadków drogowych – na trwałe obciążać będą krajowy system ochrony zdrowia, co będzie uwydatniać się w przyszłych pokoleniach wraz ze starzeniem się społeczeństwa i pogarszaniem stanu środowiska. Warto również zwrócić uwagę	

						na gwałtowny wzrost rynku handlu internetowego oraz konsolidacja silnego rynku logistycznego wytwarza rosnącą presję na ruch w miastach – w metropoliach udział ruchu dostawczego w ruchu kołowym stale wzrasta. Zgodnie z zaleceniami europejskimi należy poszukiwać alternatywnych sposobów na zaspokajanie potrzeb logistycznych w miastach, w tym poprzez promocję i ułatwienie korzystania z lekkich pojazdów elektrycznych oraz wspomaganych elektrycznie rowerów towarowych, tak przez małe jak i duże firmy lub instytucje w logistyce tzw. ostatniej mili. Stworzenie warunków do rozwoju infrastruktury rowerowej będzie przeciwdziałać powyżej wskazanym negatywnym zjawiskom, ponieważ w mniejszym stopniu obciążać będzie budżety jednostek finansów publicznych kosztami utrzymania, będzie generować mniejsze koszty środowiskowe i społeczne, jak również – dzięki tworzeniu warunków do aktywnej mobilności nie rekreacyjnej – korzystnie oddziaływać na ograniczanie negatywnych zjawisk w obszarze zdrowia publicznego. Doprecyzowanie zapisu powyższego celu szczegółowego nie będzie wymagać korekty celu reformy komponentu E, stanowi jedynie jego dopełnienie i pozwala na holistyczne ujęcie zagadnienia obniżania emisji szkodliwych substancji w transporcie. Nie wymaga zmiany pozostałych zapisów, ponieważ postulowana zmiana w pełni się w te założenia wpisuje.	
977.	Wrocławska Inicjatywa Rowerowa	woj. dolnośląskie	Komponent E	201, Komponent E „Zielona, inteligentna mobilność” 3. Opis Reform i Inwestycji	Dodanie komponentu E1.1.3 „Wsparcie rozwoju infrastruktury rowerowej” w tabeli w kolumnie „Inwestycje” oraz zapisów w kolumnie „Cel inwestycji” • Zwiększenie udziału roweru w podróżach • Poprawa integracji roweru ze środkami transport • Zwiększenie udziału rowerów transportowych w ruchu logistycznym w obszarach o szczególnym zagęszczeniu ruchu	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	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						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.	
978.	Wrocławska Inicjatywa Rowerowa	woj. dolnośląskie	Komponent E	202-203, Komponent E „Zielona, inteligentna mobilność” 3. Opis Reform i Inwestycji, opis reform a. Reformy, Reforma E1.1. Wzrost wykorzystania transportu przyjaznego dla środowiska	Dodanie w sekcji „Wyzwania” zapisu: Wyzwaniem w tym zakresie jest znaczne zwiększenie skali i tempa działań zmierzających do zwiększenia udziału pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi oraz rowerów, w tym rowerów towarowych, m.in. poprzez wsparcie działań zwiększających dostępność pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi, rozbudowę infrastruktury ładowania, wymianę autobusów na zero- i nisko- emisyjne oraz umożliwienie wprowadzania stref zeroemisyjnych w miastach. Jednocześnie polskie miasta nie posiadają spójnych systemów tras rowerowych, co nie pozwala na pełny rozwój potencjału z zakresie transportu rowerowego będącego w pełni zero-emisyjnym środkiem transportu. Miasta liderujące pod względem udziału ruchu rowerowego w podróżach osiągają poziom ok. 7%, w czasie, gdy potencjał (pod w warunkiem powstania w miastach funkcjonalnego systemu tras) można szacować na poziom ok. 15-20% (na podstawie zbliżonych uwarunkowaniami miasto wschodnio niemieckich). Skokowy wzrost zainteresowania transportem rowerowym w sytuacji pandemii udowodnił odporność tego środka transportu na kolejne fale pandemii. Wyzwaniem w tym zakresie jest zwiększenie udziału rowerów w transporcie, w tym w systemie dostaw tzw. ostatniej mili.	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.	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

979.	Wrocławska Inicjatywa Rowerowa	woj. dolnośląskie	Komponent E	202, Komponent E „Zielona, inteligentna mobilność" 3. Opis Reform i Inwestycji, opis reforma. Reformy, Reforma E1.1. Wzrost wykorzystania transportu przyjaznego dla środowiska	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	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
980.	Wrocławska Inicjatywa Rowerowa	woj. dolnośląskie	Komponent E	203, Komponent E „Zielona, inteligentna mobilność" 3. Opis Reform i Inwestycji, opis reforma. Reformy, Reforma E1.1. Wzrost wykorzystania transportu przyjaznego dla środowiska	Dodanie w sekcji „Charakterystyka (Nature, type, size of reform):" zapisu: Wprowadzenie obowiązkowych stref czystego transportu w miastach o liczbie mieszkańców powyżej 100 tys., gdzie występuje przekroczenie szkodliwych substancji, oraz rozszerzenie możliwości ich wprowadzenia na wszystkie obszary miejskie niezależnie od liczby mieszkańców. Skutkować to będzie ograniczeniem poruszania się w ww. strefach pojazdów wysokoemisyjnych. Do stref wjazd będą miały jedynie pojazdy osobowe elektryczne, wodorowe oraz napędzane gazem ziemnym oraz rowery. Dodanie w sekcji „Charakterystyka (Nature, type, size of reform):" punktu: Nowelizacja ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych w celu objęcia jej zapisami także samodzielnych inwestycji w ciągi pieszo-rowerowe. W wielu przypadkach zachodzi potrzeba budowy samodzielnej inwestycji w postaci drogi rowerowej, ciągu pieszo-rowerowego, chodnika lub utworzenia pieszego szlaku turystycznego i inwestycje te napotykają na przeszkody związane np. z nieuregulowanym stanem własnościowym. Sprzeciw nawet jednego właściciela działki często doprowadza do wieloletniego paraliżu ważnej inwestycji rowerowej lub pieszej.	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	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						kontynuacji podróży. W wielu przypadkach takie przerwy niweczą wysiłek włożony w powstanie całego systemu, gdyż może być on w pełni funkcjonalny dopiero wtedy, gdy będzie on spójny dokładnie na tej samej zasadzie, na jakiej funkcjonuje infrastruktura drogowa. Na podobny problem zwracają uwagę samorządy, chcące rozwiązać problem braku chodników na obrzeżach miast i na terenach wiejskich. Często ich budowa wzdłuż ruchliwej drogi jest niemożliwa lub utrudniona ze względu na konieczność wykupu niewielkiego paska gruntu wzdłuż drogi. Według pojawiającej się często interpretacji nie da się skorzystać ze specustawy drogowej w przypadku, gdy celem jest jedynie budowa chodnika odseparowanego pasem zieleni od jezdni, bez przebudowy samej jezdni i wykonania odwodnienia. Tymczasem uzależnianie budowy chodnika od wielokrotnie droższej przebudowy jezdni przeczy celowi, jakiego oczekują mieszkańcy narażeni na chodzenie do pracy, szkoły lub sklepu poboczem ruchliwej drogi. O ile koszt samego chodnika w wielu przypadkach jest do udźwignięcia przez lokalne samorządy, to realizacja takiej inwestycji w pakiecie z przebudową drogi często oznacza, że mieszkańcy latami nie mogą doczekać się zapewnienia im podstawowych potrzeb w zakresie bezpiecznego przemieszczania się pieszo po swojej wsi lub osiedlu. W kontekście wyzwań, jakie przyniosła pandemia COVID-19 jest nie tylko zapewnienie niskoemisyjnego, ale także bezpiecznego z punktu widzenia zachowania dystansu społecznego transportu. Rower stanowi jedyny środek transportu, który jednocześnie umożliwia zachowanie dystansu społecznego i nie powoduje znacznego obciążenia środowiskowego. Zasadność tego rodzaju działań pokazują przykłady miast zachodniej Europy, gdzie tworzenie dróg i pasów rowerowych było wskazywane wprost jako recepta na szerzenie się pandemii. Doprecyzowanie zapisu powyższego celu szczegółowego nie będzie wymagać korekty celu reformy komponentu E, stanowi jedynie jego dopełnienie i pozwala na holistyczne ujęcie zagadnienia obniżania emisji	

						szkodliwych substancji w transporcie. Nie wymaga zmiany pozostałych zapisów, ponieważ postulowana zmiana w pełni się w te założenia wpisuje.	
981.	Wrocławska Inicjatywa Rowerowa	woj. dolnośląskie	Komponent E	216, Komponent E „Zielona, inteligentna mobilność" 6. Zielony wymiar komponentu	Uzupełnienie opisu o kwestie inwestycji w transport rowerowy. „Wpływ na transformację ekologiczną w szczególny sposób dotyczyć będzie pierwszej reformy „Wzrost wykorzystania transportu przyjaznego dla środowiska", jej inwestycji: wsparcie przemysłu dla gospodarki niskoemisyjnej, zeroemisyjny transport zbiorowy (w miastach i na obszarach ze słabą dostępnością) oraz wsparcia transportu rowerowego, drugiej reformy „Zwiększenie konkurencyjności sektora kolejowego", jej inwestycji: linie kolejowe (krajowe, regionalne), tabor kolejowy (krajowy, regionalny), projekty intermodalne, oraz trzeciej reformy „Zwiększenie bezpieczeństwa transportu" i inwestycji: bezpieczeństwo transportu, cyfryzacja transportu. Wdrażanie działań w obszarach takich jak poprawa stanu infrastruktury kolejowej, zwiększenie atrakcyjności kolei przez wymianę taboru, podniesienie wymogów dot. pojazdów niskoemisyjnych w zamówieniach publicznych na tabor dla transportu zbiorowego czy projekty przyczyniające się do zmniejszenia wpływu transportu drogowego na środowisko w bezpośredni sposób zmniejszają presję transportu na środowisko i klimat.	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.	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
982.	Wrocławska Inicjatywa Rowerowa	woj. dolnośląskie	Komponent E	216, Komponent E „Zielona, inteligentna mobilność" 8. Zasada „niewyrządzania znaczącej szkody" – „do no significant harm"	Uzupełnienie opisu o kwestie inwestycji w transport rowerowy. Podobnie jak w przypadku wpływu na klimat w odniesieniu do zanieczyszczeń, wdrożenie planowanych działań przyczyni się do ich ograniczenia poprzez promowanie i rozwój niskoemisyjnych środków transportu oraz transportu rowerowego. Oraz Ponadto należy podkreślić, że zadania związane z rozwojem elektromobilności, transportu rowerowego oraz wsparciem rozwoju sieci stacji ładowania pojazdów elektrycznych oraz tankowania paliwami alternatywnymi nie wpłyną na zmiany klimatu, pozwolą na prostszą adaptację do nadchodzących zmian klimatycznych.	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.	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
983.	Wrocławska Inicjatywa Rowerowa	woj. dolnośląskie	Komponent E	218, Komponent E „Zielona, inteligentna mobilność"	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	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania

				Tabela 1a i 1b. Wpływ na transformację ekologiczną i cyfrową		zachowania dystansu społecznego i korzystny wpływ na zdrowie populacji. W kontekście wyzwań, jakie przyniosła pandemia COVID-19 jest nie tylko zapewnienie niskoemisyjnego, ale także bezpiecznego z punktu widzenia zachowania dystansu społecznego transportu. Rower stanowi jedyny środek transportu, który jednocześnie umożliwia zachowanie dystansu społecznego i nie powoduje znacznego obciążenia środowiskowego. Zasadność tego rodzaju działań pokazują przykłady miast zachodniej Europy, gdzie tworzenie dróg i pasów rowerowych było wskazywane wprost jako recepta na szerzenie się pandemii.	miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
984.	Wrocławska Inicjatywa Rowerowa	woj. dolnośląskie	Komponent E	219, Komponent E „Zielona, inteligentna mobilność" 9. Kamienie milowe, wskaźniki, harmonogram realizacji	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 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.	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
985.	Wrocławska Inicjatywa Rowerowa	woj. dolnośląskie	Komponent E	219, 220, Komponent E „Zielona, inteligentna mobilność" 9. Kamienie milowe, wskaźniki, harmonogram realizacji	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 jest nie tylko zapewnienie niskoemisyjnego, ale także bezpiecznego z punktu widzenia zachowania dystansu społecznego transportu. Rower stanowi jedyny środek transportu, który jednocześnie umożliwia	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						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.	
986.	Wrocławska Inicjatywa Rowerowa	woj. dolnośląskie	Komponent E	13, 1.2. Wyzwania rozwojowe 13	Uwaga ogólna. Jednocześnie polskie miasta nie posiadają spójnych systemów tras rowerowych, co nie pozwala na pełny rozwój potencjału z zakresie transportu rowerowego będącego w pełni zero-emisyjnym środkiem transportu. Miasta wiodące pod względem udziału ruchu rowerowego w podróżach ogółem osiągają poziom ok. 7%, w czasie, gdy potencjał (pod w warunkiem powstania w miastach funkcjonalnego systemu tras) można szacować na poziom ok. 15-20% (na podstawie zbliżonych uwarunkowaniami miasto wschodnio niemieckich). Skokowy wzrost zainteresowania transportem rowerowym w sytuacji pandemii udowodnił odporność tego środka transportu na kolejne fale pandemii.	Poniżej.	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
987.	Wrocławska Inicjatywa Rowerowa	woj. dolnośląskie	Komponent E	15, 1.2. Wyzwania rozwojowe	Uwaga ogólna. Rezultat: Wzrost udziału ruchu rowerowego w podróżach ogółem	Poniżej.	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
988.	Wrocławska Inicjatywa Rowerowa	woj. dolnośląskie	Komponent E	16, 1.2. Wyzwania rozwojowe	Uwaga ogólna. Zmiana brzmienia komponentu E KPO na: zwiększania zrównoważonej dostępności transportowej, w szczególności poprzez zapewnienie odpowiedniej jakości usług zbiorowych przewozów publicznych na potrzeby zeroemisyjnego transportu publicznego oraz rozbudowy sieci dróg rowerowych.	Poniżej.	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

989.	Exel Air Tech Sp. z o. o.	woj. mazowieckie	Komponent E	biznes	Szanowni Państwo. Zgłaszana przeze mnie uwaga będzie zapewne najbardziej nietypowa ze wszystkich otrzymanych propozycji. Pragnę bowiem zgłosić do uwzględnienia w ramach KPO nową technologię, która jest wielką szansą na zrealizowanie wytycznych odnośnie „zazieleniania" polskiej gospodarki. Zarówno w odniesieniu do oszczędności zasobów naturalnych, ale przede wszystkim walki ze smogiem. I to w sposób wielokrotnie tańszy, a zarazem znacznie bardziej efektywny niż pomysły przechodzenia na elektromobilność, w szczególności w odniesieniu do transportu publicznego. Projekt zgłaszam w ramach komponentu E, ale sądzę, że równie dobrze pasuje on do części B (jako oszczędzanie zasobów), jak i A (konkurencyjność gospodarki). Z poważaniem.	Świeżo założona firma Exel Air Tech Sp. z o.o., której mam okazję być dyrektorem zarządzającym, niniejszym zgłasza rozwiązanie do masowego oczyszczania miast z zanieczyszczeń znajdujących się w powietrzu. Jedno urządzenie o gabarytach rzędu 0,2 m3, czyli swobodnie mieszczące się na biurku, zastępuje - wedle ostrożnych wyliczeń - około (to nie żart!) 200 tys. dorosłych drzew, czyli 450 ha lasu. Neutralizuje więc zanieczyszczenia generowane rocznie przez 60 miejskich autobusów z normą Euro VI lub 13 autobusów z normą Euro V. Zważywszy, że konsumpcja paliwa przez te pojazdy jest kilkukrotnie większe niż dla aut osobowych, można mówić o oczyszczeniu atmosfery ze spalin wydobywających się z setek małych pojazdów. Samo zużywa zaś tyle energii elektrycznej, co dwie zwykłe żarówki. Jedynym efektem „ubocznym" jego pracy jest para wodna. I to wszystko bez kosztownych wydatków na nowe autobusy, stacje ładowania oraz bez kontrowersji związanych ze sposobem wygenerowania prądu czy pozyskiwania wodoru. Na marginesie, w odniesieniu do samego CO2, który w zestawie emisji wydobywających się z rur wydechowych, jest gazem najmniej dokuczliwym, przy polskim mikście energetycznym autobusy elektryczne wytwarzają nawet więcej dwutlenku węgla niż nowoczesny diesel. O szkodliwości procesu produkcji nie wspominając. Wytwórnie elektryków skrzętnie to przemilczają, co najwyżej pisząc o braku emisji zanieczyszczeń w miejscu użytkowania. Nasze urządzenie planujemy montować na wiatach przystankowych, skrzyżowaniach, wzdłuż chodników i dróg o największym natężeniu ruchu czy miejscach gromadzenia się zbiorowisk ludzkich (w szczególności: place zabaw, szkoły, przedszkola, boiska itp.). Inna jego wersja dostosowana jest do zainstalowania na pojazdach komunikacji miejskiej. Tym samym uczestnicząc w codziennym ruchu każdy autobus może stać się czymś w rodzaju wielkiego odkurzacza na smog. I to sprzątającego wielokrotnie więcej zanieczyszczeń, niż sam generuje. Stanie się	**Uwaga ogólna** Uwaga wykracza poza zakres projektu KPO. Nowe rozwiązania technologiczne na etapie wdrażania nie sa objęte zakresem refom i inwestycji w KPO.

						więc nie tyle pojazdem nisko- lub zeroemisyjnym, ale wręcz sub zero! O to nawet, gdy jest autem nieco starszej generacji. Przedstawiona powyżej efektywność rozwiązania potwierdzona została badaniami firmy certyfikującej TUV. Niewątpliwie ciekawią Państwa koszty implementacji systemu. Zwykle nowe technologie są przecież bardzo drogie. Nie tym razem. Choć to nie miejsce na rozmowę o pieniądzach posłużę się następującym porównaniem. Jeden autobus elektryczny, to wydatek rzędu 2-3,5 mln zł (o dokładnej cenie decyduje wiele zmiennych). W tej wielkości zmieści się wiele naszych urządzeń, z których każde będzie przynajmniej kilkunastokrotnie bardziej przyjazne dla środowiska. Za porównywalną kwotę mieszkańcy miast otrzymają więc setki razy lepszy efekt. By dodatkowo zwiększyć efekt skali, a samorządom dać możliwość skorzystania z jak największej liczby urządzeń przewidujemy system wynajmu. Inne porównanie może przemawiać jeszcze bardziej. Bazując na kosztach akcji „2020 drzew dla Warszawy" zainicjowanej w ramach budżetu obywatelskiego, posadzenie jednej rośliny wyceniono na 1,4 tys. zł. Aby więc posadzić tyle drzew ile zastępuje tylko jedno nasze urządzenie, należałoby wydać... 287 mln zł. Nam samym trudno w to uwierzyć, no ale przecież liczby nie kłamią. W głowach odbiorców tej korespondencji rodzi się teraz zapewne pytanie, czy przedstawiana informacja, to nie reklama. Poniekąd tak, ale i nie. Przy okazji debat oraz społecznych konsultacji, które właśnie mają miejsce, wielokrotnie słyszałem o nawoływaniu do zgłaszania pomysłów i uwag. W zasadzie odpowiadam więc na ten apel. I nie jest to głos w rodzaju „trzeba coś zrobić", „pieniądze muszą się znaleźć", ale gotowe rozwiązanie zamiast narzekania i pustych słów. Co więcej, pomysł pozwoli zaoszczędzić, zamiast rozdmuchiwać wydatki. Jednocześnie w jakiś sposób trzeba przedstawić owoce pracy kilku osób, które zajmują się opracowaniem rozwiązania już od 2016 roku. Nie da się też zaprezentować nowej technologii, bez wspominania o jej zaletach. No i w jakiś	

						sposób trzeba dotrzeć z informacją do rządzących. Stworzony z myślą o tym formularz wydaje się być najprostszą drogą. Zwrócę też uwagę, iż nikt nie sądzi, że mówienie o zamianie na nisko- lub zeroemisyjne pojazdy miejskie, rozwój ścieżek rowerowych, przechodzenie na produkcję energii z wiatru i słońca, czy wymianę tzw. kopciuchów na nowoczesne piece jest reklamą producentów autobusów, rowerów, wiatraków, paneli fotowoltaicznych itp. I to nie tylko, gdy dotyczy to słów, padających ze strony biznesowo zainteresowanych wytwórców, organizacji promujących OZE, ale i najwyższych urzędników państwowych, działaczy proekologicznych, organizacji społecznych etc. Mimo, iż każda taka wzmianka sprawia, że zainteresowane podmioty z radości zacierają ręce. Można wręcz rzec, że zyskują masową, wręcz narodową kampanię medialną wychwalającą zalety proponowanych przez nich rozwiązań, a zarzutu o darmową reklamę jakoś nie słychać. Czemu zatem o rozwiązaniu firmy Exel Air Tech Sp. z o.o. do tej poty nie było słychać? Bo technologia ta właśnie teraz się biznesowo „urodziła" i wychodzi na światło dzienne. Po kilku latach doskonalenia produktu w przysłowiowym garażu (w praktyce były to laboratoria) chcemy pochwalić się otrzymanymi wynikami badań. Niestety formularz nie przewiduje możliwości przesyłania załączników, niemniej z przyjemnością spotkam się z przedstawicielami resortu celem dokonania prezentacji i przedstawienia dokumentów. Nie trzeba chyba dodawać, iż przewidywany sukces w walce ze smogiem szerokim echem odbije się na świecie, a w konsekwencji przyczyni do tak pożądanego eksportu najnowocześniejszych technologii. I zdmuchnie z polskich miast odium najbardziej zanieczyszczonych w Europie. Proszę się też nie obawiać o próby nieuprawnionego kopiowania pomysłu. Jego szczegóły są już w Urzędzie Patentowym. Odpowiednia ochrona własności intelektualnej została więc zapewniona, a sprawę pilotuje wyspecjalizowana kancelaria. Licząc na	

						kontakt pozostaję w poważaniu.	
990.	Wrocławska Inicjatywa Rowerowa	woj. dolnośląskie	Komponent E	19-20, 1.4.1. Zgodność KPO z 6 filarami wynikającymi z art. 3 rozporządzenia ws. RRF	Uwaga ogólna. 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	Poniżej.	**Uwaga niekompletna** Brak konkretnych propozycji
991.	Wrocławska Inicjatywa Rowerowa	woj. dolnośląskie	Komponent E	23, 11.4.1. Zgodność KPO z 6 filarami wynikającymi z art. 3 rozporządzenia ws. RRF	Uwaga ogólna. 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).	Poniżej.	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
992.	Wrocławska Inicjatywa Rowerowa	woj. dolnośląskie	Komponent E	34-35, 2. POWIĄZANIE Z SEMESTREM EUROPEJSKIM	Uwaga ogólna. 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.	Poniżej.	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
993.	Instytut Rozwoju Terytorialnego	woj. dolnośląskie	Komponent E	199	Niewystarczająca atrakcyjność publicznych środków transportu wynika m.in. ze słabej dostępności transportowej wielu obszarów w Polsce oraz niejednoznacznych korzyści dla obywatela wynikających z wyboru zbiorowego środka transportu.	Niska atrakcyjność transportu zbiorowego wynika głównie z dłuższego czasu podróży (czas przejazdu między punktami podróży oraz dojście i odejście do nich). Obecnie czas przejazdu samochodem z miejsca zamieszkania do miejsca docelowego jest zdecydowanie krótszy niz przy użyciu transportu zbiorowego.	**Wyjaśnienie** Niewątpliwie można wymienić wiele powodów takiego stanu rzeczy, ale sam zakup autobusów nie spowoduje skrócenia czasu przekazdu.

994.	Instytut Rozwoju Terytorialnego	woj. dolnośląskie	Komponent E	199	Dodatkowo wzrost udziału transportu zbiorowego w przewozach pozwoli na poprawę efektywności energetycznej i ograniczenie wpływu transportu na środowisko….. Wg stanu na 2018 r. z blisko 12 000 pojazdów transportu zbiorowego jedynie 507 stanowią autobusy elektryczne.	Obecnie praktycznie wszystkie autobusy elektr. maja zasilenie głównie z węgla (min. 70%). Ograniczenie negatywnego wpływu bardzo ograniczone. Autobus elektryczny jest znacznie droższy od spaliwoego i zabiera mniej pasażerów (musi wykonać więcej kursów).	**Wyjaśnienie** Wyeliminowanie autobusów emisyjnych i większe wykorzystywanie autobusów zeroemisyjnych w miastach będzie miało niewątpliwie wpływ na lepszą jakość powietrza w miastach.
995.	Wrocławska Inicjatywa Rowerowa	woj. dolnośląskie	Komponent E	39, 2. POWIĄZANIE Z SEMESTREM EUROPEJSKIM	Uwaga ogólna. 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”.	Poniżej.	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
996.	Wrocławska Inicjatywa Rowerowa	woj. dolnośląskie	Komponent E	41, 2. POWIĄZANIE Z SEMESTREM EUROPEJSKIM	Uwaga ogólna. 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”.	Poniżej.	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
997.	Gmina Kosakowo	woj. pomorskie	Komponent E	25, 201, 204, 210	W E1.1.1. Zwiększenie udziału zeroemisyjnego transportu oraz przeciwdziałanie i zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko s.201 Oraz s. 204 i następne oraz s. 25 w pkt. E2.1.3 – Projekty intermodalne – w rozwinięciu na str.210 mowa jest jedynie o transporcie kolejowym, co nie wyczerpuje tematu. Niezbędne jest rozwinięcie intermodalności – czy tu znajdują się ścieżki rowerowe itp. (inny nisko emisyjny i przyjazny środowisku transport indywidualny i stosowna infrastruktura)	UZASADNIENIE w skład intermodalnego transportu obok przewozów kolejowych oraz transportu niskoemisyjnego (elektrycznego, wodorowego) komplementarny jest transport rowerowy. Może on być samodzielny lub uzupełniać transport łącząc połączenia komunikacji zbiorowej i kolejowej. Jest to istotne w obszarach wiejskich, gdzie zastosowanie ww rodzajów transportu wymaga uzupełnienia o formy łatwiejsze w adaptacji do indywidualnych potrzeb mieszkańców oraz w miejscowościach turystycznych, gdzie jest znaczącą pomocą podczas sezonu	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						turystycznego.	
998.	Wrocławska Inicjatywa Rowerowa	woj. dolnośląskie	Komponent E	44, 2. POWIĄZANIE Z SEMESTREM EUROPEJSKIM	Uwaga ogólna. 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".	Poniżej.	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
999.	Enterprise Logistics Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością S.K.A.	woj. zachodniopomorskie	Komponent E	enterprise.com.pl	Postulujemy umożliwienie w ramach KPO dofinansowania zakupu przez operatorów transportowych naczep dostosowanych do przewozu ich koleją na wagonach kieszeniowych.	Powstały i powstają terminale intermodalne, natomiast operatorom transportu brakuje odpowiednich naczep do ich zasilenia i do rzeczywistego zapewnienia obiegu masy towarowej tą gałęzią transportu, jaką jest intermodal. Ponadto ceny frachtów oferowane przez przewoźników kolejowych są wysokie w porównaniu do tradycyjnego transportu drogowego, zwłaszcza na odległościach poniżej 700 km. To powoduje brak motywacji dla rozwoju intermodalu. Otrzymanie dofinansowania na zakup naczep byłoby znaczącym bodźcem mogącym wpłynąć na promowanie i rozwój transportu intermodalnego typu droga-tory-prom.	**Uwaga uwzględniona** Dodane zostały zapisy o wsparciu dla taboru intermodalnego
1000.	Związek Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć	woj. mazowieckie	Komponent E	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	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
1001.	Związek Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć	woj. mazowieckie	Komponent E	206	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 Dodanie wiązki inwestycji E1.1.3 „Dodanie tzw. wiązki inwestycji E1.1.3 „Wsparcie		**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów

					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 CO_2. Charakterystyka (Nature, type, size of investment): Realizowane będą inwestycje związane z rozbudową infrastruktury rowerowej, tj.		dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

					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		
1002.	Związek Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć	woj. mazowieckie	Komponent E	197	Komponent E „Zielona, inteligentna mobilność” 1. Opis Komponentu Podsumowanie komponentu „Zielona, inteligentna mobilność” 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	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						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.	

1003.	Związek Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć	woj. mazowieckie	Komponent E	197-200	Komponent E „Zielona, inteligentna mobilność” 2. Główne Wyzwania i Cele, a. Cele, Cele Szczegółowe E1 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	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						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)	
1004.	Związek Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć	woj. mazowieckie	Komponent E	201	Komponent E „Zielona, inteligentna mobilność” 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	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						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.	
1005.	Związek Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć	woj. mazowieckie	Komponent E	202-203	Komponent E „Zielona, inteligentna mobilność" 3. Opis Reform i Inwestycji, opis reform a. Reformy, Reforma E1.1. Wzrost wykorzystania transportu przyjaznego dla środowiska 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.	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
1006.	Związek Stowarzyszeń Polska Zielona	woj. mazowieckie	Komponent E	202	Komponent E „Zielona, inteligentna mobilność" 3. Opis Reform i Inwestycji, opis reform a. Reformy, Reforma E1.1. Wzrost wykorzystania transportu przyjaznego dla	W kontekście wyzwań, jakie przyniosła pandemia COVID-19 jest nie tylko zapewnienie niskoemisyjnego, ale także	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako

	Sieć				środowiska 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.	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.	jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
1007.	Związek Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć	woj. mazowieckie	Komponent E	203	Komponent E „Zielona, inteligentna mobilność" 3. Opis Reform i Inwestycji, opis reform a. Reformy, Reforma E1.1. Wzrost wykorzystania transportu przyjaznego dla środowiska 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	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.

						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.	
1008.	Związek Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć	woj. mazowieckie	Komponent E	216	Komponent E „Zielona, inteligentna mobilność" 6. Zielony wymiar komponentu 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.	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
1009.	Związek Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć	woj. mazowieckie	Komponent E	218	Komponent E „Zielona, inteligentna mobilność" Tabela 1a i 1b. Wpływ na transformację ekologiczną i cyfrową 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.	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
1010.	Związek Stowarzyszeń Polska Zielona	woj. mazowieckie	Komponent E	219	Komponent E „Zielona, inteligentna mobilność" 9. Kamienie milowe, wskaźniki, harmonogram realizacji Uzupełnienie o kwestie inwestycji w transport rowerowy.	Transport rowerowy w pełni przyczynia się do realizacji celów środowiskowych i klimatycznych poprzez redukcję emisji	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako

	Sieć				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	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.	jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
1011.	Związek Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć	woj. mazowieckie	Komponent E	219,220	Komponent E „Zielona, inteligentna mobilność” 9. Kamienie milowe, wskaźniki, harmonogram realizacji 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.	**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
1012.	Urząd Miasta i Gminy w Serocku	woj. mazowieckie	Komponent E	197-221	Uwzględnienie wsparcia miejskiego transportu szynowego (metro, tramwaje, kolej miejska) w ramach środków na zeroemisyjny transport publiczny i/lub środków na zwiększenie konkurencyjności sektora kolejowego. IV. OCENA WPŁYWU INTERWENCJI PLANU (s. 228): Uzupełnienie treści rozdziału poprzez opublikowanie analizy wpływu planowanych interwencji na wzmocnienie odporności gospodarczej, społecznej i instytucjonalnej.	W chwili obecnej wsparcie w ramach KPO przewidziano jedynie na tabor autobusowy (elektryczny lub wodorowy) wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Nie przewidziano żadnego wsparcia dla miejskiego transportu szynowego, który jest kluczowy dla największych miast i ich obszarów funkcjonalnych/metropolitalnych. Trzeba brać pod uwagę, że transport szynowy w miejskich obszarach funkcjonalnych/metropolitalnych jest	**Uwaga nieuwzględniona.** Tego rodzaju infrastruktura będzie mogła być współfinansowana w ramach polityki spójności.

						znacząco bardziej efektywny (zarówno jeśli chodzi o liczbę przewożonych pasażerów, jak i prędkość przejazdu) niż transport autobusowy. Udział metropolii warszawskiej (Kolei Mazowieckich, Szybkiej Kolei Miejskiej i Warszawskiej Kolei Dojazdowej) w liczbie pasażerów kolei w Polsce stanowi ok. 25-30%. Transport szynowy ma znacznie większe możliwości być realną konkurencją dla indywidualnego transportu samochodowego niż transport autobusowy. Jednocześnie w KPO jednym z głównych problemów wskazano zanieczyszczenie powietrza w wyniku dużej emisji liniowej, która występuje głównie w dużych aglomeracjach. Nie można poważnie mówić o ograniczaniu emisyjności w sektorze transportu bez wsparcia rozwoju sieci tramwajowych, metra i kolei w największych polskich miastach i ich obszarach metropolitalnych.	
1013.	-	woj. mazowieckie	Komponent E	201	Proszę o rozważenie utworzenia związków metropolitarnych, w tym obejmującego Warszawę, jako reformę i dofinansowanie zakupu autobusów elektrycznych dla związków metropolitarnych. Tworzenie związków metropolitarnych może zostać umożliwione poprzez ponowne uchwalenie uchylonej ustawy z dnia 9 października 2015 r. o związkach metropolitalnych i wydanie rozporządzenia do tej ustawy. Można by było zmienić ustawę o związkach metropolitarnych, tak aby stolicą związku nie musiała być stolica województwa, a np. gmina miejska, a minimalna liczba mieszkańców związku mogłaby wynosić dwukrotność liczby mieszkańców stolicy związku lub 500 000.	Związek metropolitarny doskonale się sprawdza w aglomeracji górnośląskiej, gdzie połączono zarządy transportu i ujednolicono taryfę. Związki metropolitarne spowodowałyby polepszenie komunikacji publicznej w biedniejszych gminach, dałyby możliwość gminom do współdecydowania w sprawie komunikacji publicznej i rozszerzyłyby oferty wspólnego biletu.	**Wyjaśnienie** Kwestia współpracy gmin jest poza zakresem interwencji KPO. Nie ma przeszkód dla wspólnego ubiegania się o wsparcie, pod warunkiem osiągnięcia porozumienia między gminami.
1014.		woj. mazowieckie	Komponent E	201	Wysyłam ponownie uwagę, aby podać rozszerzone uzasadnienie. Proszę o rozważenie utworzenia związków metropolitarnych, w tym obejmującego Warszawę, jako reformę i dofinansowanie zakupu autobusów elektrycznych dla związków metropolitarnych. Tworzenie związków metropolitarnych może zostać umożliwione poprzez ponowne uchwalenie uchylonej ustawy z dnia 9 października 2015 r. o związkach metropolitalnych i wydanie rozporządzenia do tej ustawy. Można by było zmienić ustawę o związkach metropolitarnych, tak aby stolicą związku nie musiała być stolica województwa, a np. gmina miejska, a minimalna liczba mieszkańców związku mogłaby wynosić dwukrotność liczby mieszkańców stolicy związku lub 500 000.	Związek metropolitarny doskonale się sprawdza w aglomeracji górnośląskiej, gdzie połączono zarządy transportu i ujednolicono taryfę. Związki metropolitarne spowodowałyby polepszenie komunikacji publicznej w biedniejszych gminach, dałoby możliwość gminom do współdecydowania w sprawie komunikacji publicznej oraz umożliwiłoby rozszerzenie oferty wspólnego biletu i ograniczenie powstawania smogu. Dzięki zawiązkom metropolitarnym zyskaliby głównie mieszkańcy obszarów wiejskich w gminach o niższych dochodach. Związki metropolitarne byłyby optymalnym i skutecznym narzędziem przeciwdziałania wykluczenia transportowego. Lokalna komunikacja publiczna łącząca miasta	**Wyjaśnienie** Kwestia współpracy gmin jest poza zakresem interwencji KPO. Nie ma przeszkód dla wspólnego ubiegania się o wsparcie, pod warunkiem osiągnięcia porozumienia między gminami.

						wojewódzkie z innymi gminami i na obszarze części pobliskich gmin z wyjątkiem kolei regionalnej jest organizowana w porozumieniu zarządu transportu miasta wojewódzkiego oraz wójtów, burmistrzów lub prezydentów gmin bądź ich zastępców. Często decyzje organów gmin sprawiają wrażenie decyzji politycznych związanych z kalkulacją wyborczą, przez co zbiorowa komunikacja publiczna w tych gminach nie jest zrównoważona. Decyzje organów wykonawczych gmin mogą być zablokowane poprzez zdejmowanie uchwał z porządku obrad. Taka sytuacja miała miejsce w Gminie Jabłonna, znajdującej się w Powiecie Legionowskim w województwie mazowieckim. Rada Gminy Jabłonna dwukrotnie zdjęła z porządku obrad projekt uchwały dotyczącej cen biletów, jakie obowiązywałyby w lokalnych, uzupełniających liniach autobusowych, co uniemożliwiło uruchomienie tych linii. Związek metropolitarny, w które skład wchodziłaby Warszawa, ograniczyłby sytuację, w których Zarządu Transportu Miejskiego w Warszawie wymaga większych opłat za utrzymanie podmiejskiej linii autobusowej od gminy niż faktyczne koszty jej funkcjonowania. Taka sytuacja występowała dwukrotnie w przypadku strefowej linii autobusowej 741 w Gminie Jabłonna. Zarządu Transportu Miejskiego wymagał większych opłat za wozokilometry od Gminy niż opłaty ponoszone na rzecz prywatnych przewoźników obsługujących linię 741, kolejno „Mobilis Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością" i „Arriva Bus Transport Polska Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością". Miasto stołeczne Warszawa ma doświadczenie w konsultacjach społecznych dotyczących zbiorowej komunikacji publicznej. Takiego doświadczenia nie mają inne gminy w aglomeracji warszawskiej. Instytucje, które stałyby się wspólne dla związku metropolitarnego, mogłyby takie konsultacje społeczne przeprowadzać. W Warszawie zbiorową komunikacją publiczną zajmują się fachowi pracownicy Zarządu Transportu Miejskiego, dzięki czemu zrównoważona	

						komunikacja obejmuje cały obszar miasta. Pracownicy Zarządu Transportu Miejskiego są fachowymi partnerami do dyskusji z mieszkańcami Warszawy. Samorządowcy podejmujący bezpośrednio decyzje w sprawie komunikacji publicznej często nie są fachowymi partnerami do dyskusji z pasażerami, ponieważ nie mają wiedzy, takiej jak pracownicy Zarządu Transportu Miejskiego. Zbiorowa komunikacja publiczna w mieście Legionowo jest częściowo finansowana przez Gminę Wieliszew, Gminę Jabłonna i Gminę Nieporęt. Głównie z budżetów tych gmin finansowane są lokalne linie uzupełniające Zarządu Transportu Miejskiego w Warszawie na terenie Legionowa. Powstanie związku metropolitarnego, w którego skład wchodziłaby Warszawa rozwiązałoby problemy z finansowaniem zbiorowej komunikacji publicznej.	
1015.	Partia Lewica Razem	woj. mazowieckie	Komponent E	197	E2.1.1. Linie kolejowe Stworzenie funduszu na wsparcie projektów zgłaszanych przez Jednostki Samorządu Terytorialnego do rządowego programu Kolej +. Spora ilość samorządów rozważa wycofanie się z udziału w programie z uwagi na wysokie koszty własne udziału w programie. Środki pochodzące z takie funduszu mogłyby by pokryć koszty tworzenia studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego przy każdej inwestycji, a także w okresie popandemicznym służyć jako część wkładu własnego samorządów, potrzebnego do przystąpienia do programu. Miałoby to znaczący wpływ na możliwość stworzenia większej ilości połączeń kolejowych. E2.1.1. Pasażerski tabor kolejowy Jednym z największych wyzwań związanych z rozwojem kolei i kolejowego transportu zbiorowego jest konieczność systematycznego włączania w sieć kolei miast. Obecnie w Polsce istnieje 100 miast powyżej 10 tys. mieszkańców bez czynnego połączenia kolejowego (dla porównania w Czechach istnieje jedynie jedno takie miasto). Obok działań na rzecz rozwijania kolei dużych prędkości kluczowe jest przeciwdziałanie wykluczeniu transportowemu, tworzenie sprawnego, zintegrowanego systemu transportu zbiorowego w mniejszych gminach, w którym transport kolejowy uzupełniony jest o ofertę autobusowego transportu zbiorowego. Ważnym zadaniem jest powiększenie taboru kolejowego i składów kolejowych na często uczęszczanych liniach. Niejednokrotnie komfort podróży obniża nadmierne zatłoczenie składów, co zniechęca kolejnych pasażerów	Działanie to przełoży się na wzrost atrakcyjności transportu zbiorowego, wzrost jego konkurencyjności, wpłynie na zmniejszenie się transportu drogowego (indywidualnego), będzie miał także olbrzymie znaczenie dla sytuacji ekonomicznej i gospodarczej miast do 10 tys. mieszkańców.	**Uwagi ogólne** Poza bezpośrednim zakresem wsaprcia przewidywanegow ramach KPO. W KPO znalazły się czytelne zapisy o możliwości zakupu taboru pasażerskiego dla przewozów regionalnych, wraz z przypisaniem określonej kwoty. Wsparcie zakupu taboru będzie możliwe zarówno z części dotacyjnej, jak i pożyczkowej. Całkowita kwota na zakup taboru została zwiększona czterokrotnie.

					do przechodzenia na ten niskoemisyjny środek transportu. E.2.1.3. Integracja komunikacyjna euroregionów Linie kolejowe nie kończą się na granicy Polski - europejska sieć kolei pasażerskich gwarantuje niskoemisyjną mobilność i wzmacnia integrację. Dobrze skoordynowana i dofinansowana współpraca inwestycyjna wewnątrz Unii Europejskiej jest kluczowa dla rozwoju niskoemisyjnych opcji transportu pasażerskiego zastępującego transport lotniczy. Ta współpraca jest w tej chwili słaba lub słabo skoordynowana po stronie polskiej, mimo wyraźnych gestów i konkretnych deklaracji inwestycji sąsiadów (dot. euroregionów polsko-niemieckich gdzie stronie niemieckiej zależy na rewitalizacji wschodnich landów). Tracona jest obecnie szansa powstania węzła kolei pasażerskiej o znaczeniu europejskim w przypadku konkretnie Szczecina i Słubic, które podniosłyby konkurencyjność peryferyjnych względem Warszawy regionów i polskiej kolei. Koniecznym staje się wsparcie uruchomienia połączenia kolejowego z Litwą, Łotwą i Estonią. Połączenie kolejowe miało powstać w roku 2021, jednak z uwagi na pandemię koronawirusa, uruchomienie połączenia kolejowego Warszawa-Kowno przesunięto na przyszłe lata.		
1016.	Stowarzyszenie KOCHAM RADOM	woj. mazowieckie	Komponent E	197-198	Trafnie definiowane są cele i wyzwania polityki transportowej, jako kluczowej dla funkcjonowania i rozwoju gospodarki, szczególnie na wypadek kryzysu, w tym zapewnienie dostępności transportowej, utworzenie spójnego systemu transportowego opartego na sieci infrastruktury transportowej, charakteryzującej się wysoką jakością i dostępnością dla użytkowników, dążenie do zwiększenia udziału zrównoważonych form mobilności, zmniejszenie presji transportu na środowisko i klimat oraz poprawa bezpieczeństwa. Niestety, dokumenty uszczegóławiające, takie jak Strategia na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.) czy Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku nie w pełni skutecznie adresują te wyzwania, a już szczególnie działania głównych agencji rządowych realizujących polityki transportowe (Ministerstwo Infrastruktury, PKP PLK, GDDKiA i inne). Przykładowo, wbrew przytoczonym założeniom, nie wszystkie działania służą osiągnięciu celu, jakim jest poprawa i uzyskanie sprawnego, efektywnego, możliwie mało oddziałującego na środowisko i efektywnego kosztowo systemu drogowego czy kolejowego. Kolej: forsowane są drogie i nieprzynoszące adekwatnych efektów inwestycje na niektórych szlakach komunikacyjnych, przy nieproporcjonalnym pominięciu wielu innych. Patrz trwająca niemal nieprzerwanie	Uzasadnienie w treści uwagi	**Uwaga ogólna**

					modernizacja linii nr 4 (Centralnej Magistrali Kolejowej), linii Warszawa-Poznań czy Warszawa-Gdańsk. Prace te nie przyniosły i nie przynoszą znaczących efektów w postaci skrócenia czasu przejazdu, szlaki te nie komunikują też żadnych innych dużych ośrodków poza Warszawą, Krakowem i Katowicami, Poznaniem i Trójmiastem. Tymczasem, biegnące równolegle do CMK linie z Warszawy do Krakowa przez Radom i Kielce czy do Katowic przez Piotrków i Częstochowę nie są modernizowane (poza fragmentami), a ich parametry odpowiadają standardom XIX czy początku XX wieku, a nie wieku XXI w cywilizowanym kraju europejskim, przy układzie geograficznym kraju pozwalającym na tanie i efektywne połączenia kolejowe. Modernizacja linii nr 8 Warszawa-Radom-Kielce-Kraków ograniczyła się wyłącznie do odcinka Warszawa-Radom, który po prawie 20 (!) latach nadal nie jest skończony, a po zakończeniu modernizacji przejazd będzie możliwy jedynie z prędkością 160km/h. Odcinek z Radomia do Kielc i Krakowa nie planuje się modernizować wyżej niż do 120-140km/h. Stoi to w jawnej sprzeczności z celami łączenia ośrodków regionalnych szybkimi, wygodnymi i bezpiecznymi sieciami kolejowymi. Czy połączenia Warszawy z Radomiem, Kielcami i Krakowem, Kielc z Lublinem, Lublina z Łodzią ma się odbywać koleją jadącą miejscami 100 km/h, a w najlepszym razie 120-140km/h?? Problemem podobno są góry (!) Świętokrzyskie i kręta trasa. Tymczasem przy budowie autostrad i dróg ekspresowych coraz częściej buduje się wielokilometrowe tunele, estakady, niweluje się góry, wyprostowuje łuki. Czy tak nie może być w przypadku linii kolejowych? Postuluje się ujęcie tego problemu wyraźniej w niniejszym dokumencie KPO, ale również dodanie do katalogu celów aktualizacji wspomnianych powiązanych dokumentów strategicznych (SOR / Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu) o zalecenie realnego rozwoju sieci kolejowej - wykorzystując podejście optymalizacji efektu - gdzie najmniejszym nakładem osiąga się największy efekt, i z określeniem minimalnego standardu sieci. 100-120 czy nawet 140km/h na głównych liniach łączących kilka ośrodków regionalnych zamieszkałych przez ponad 5 milionów osób nie jest akceptowalnym standardem! Postulat ten odnosi się przede wszystkim do linii kolejowej nr 8 Warszawa-Radom-Kielce-Kraków i ciągu linii nr 7-26-22-25 łączących Lublin, Radom i Łódź (konieczność dobudowy drugiego toru, przywrócenia parametrów dotychczasowych i podniesienie do min. 160km/h). Analogiczny postulat kieruje się odnośnie połączeń kolejowych po ww. liniach. Dzisiejsze realia są takie, że		

					zamiast obsługiwać najkrótsze relacje i relacje łączące ośrodki miejskie zamieszkałe przez kilka milionów mieszkańców, to połączenia Warszawa-Kraków prowadzi się w większości przez pola po CMK, zamiast przez Radom i Kielce, a połączenie Lublin-Łódź zamiast w linii prostej przez Radom prowadzi się trasą dłuższą o 50km i ponad godzinę wolniejszą przez Warszawę (nota bene raptem jedno połączenie dziennie!). Powyższe nijak nie da się określić jako zapewnienie szybkiego, wygodnego i konkurencyjnego wobec drogowego transportu kolejowego. Ostatni przykład - transport towarowy. Po linii nr 8 z Warszawy przez Radom, Kielce i Kraków i dalej na południe Europy prowadzi korytarz kolejowy towarowy RCF Amber. Zaleca się, aby parametry takiego korytarza odpowiadały minimalnym standardom 160km i 120km/h dla pociągów osobowych i towarowych odpowiednio. Stąd w planie inwestycyjnym PKP PLK do 2040 (!) roku nie może być przewidziane, że linia ta będzie miała parametry 100-120km/h. Inwestycje też nie powinny się skupiać przede wszystkim na korytarzach TEN-T, gdyż ze swej natury są to korytarze europejskie, realizujące przede wszystkim interes transportowy Europy, często ze szkodą dla interesu krajowego (przytoczony wyżej przykład połączenia Warszawa-Kraków i Warszawa-Katowice po CMK w korytarzu TEN-T omija duże ośrodki miejskie po drodze). Postuluje się odzwierciedlenie tych oczekiwań we wszystkich dokumentach strategicznych w zakresie transportu		
1017.	Stowarzyszenie KOCHAM RADOM	woj. mazowieckie	Komponent E	199	· Dążenie do zwiększenia udziału zrównoważonych form mobilności. Zmniejszenie presji na środowisko. Jak szczegółowo opisano w innej uwadze, realizacji tego celu może sprzyjać: - w ujęciu krajowym: sieć szybkich (w rozumieniu polskim, tj. min. 160-200km/h) linii kolejowych łączących jak najwięcej ośrodków miejskich, obsługiwanych nowoczesnym i wygodnym taborem Obecnie nie jest to spełnione, a działania zarządcy infrastruktury jak i operatorów, ale również nadzorującego te dziedziny Ministerstwa Infrastruktury, należy ocenić jako niewystarczające. Przykładem jest ciąg komunikacyjny północ południe od Warszawy do Krakowa i Katowic w oparciu o CMK. Na linię tę przeznaczane są od lat ogromne środki finansowe, kosztem niemal całkowitego zaniedbania linii alternatywnych - nr 8 przez Radom i Kielce i nr 1 przez Piotrków i Częstochowę. Inwestycje na tych liniach są niedostateczne, a jako całkiem niezrozumiała i nieakceptowalną należy odebrać decyzję o braku modernizacji całej linii nr 8 do standardu min. 160km/h (na odcinku od Radomia do Kielc ma ona mieć standard 100-120 km/h, a tylko na części odcinka z Kielc do	- w ujęciu lokalnym: nowoczesne sieci komunikacji publicznej, w tym szynowej (kolej aglomeracyjna, tramwaj)	**Uwaga ogólna**

					Krakowa 140km/h). Mówimy o linii łączącej bezpośrednio lub pośrednio: Warszawę (stolicę!), Radom, Kielce, Lublin i Kraków - 4 miasta wojewódzkie, w tym stolicę kraju - i 200-tysięczne miasto aspirujące do bycia stolicą województwa. To nie jest standard XXI wieku w cywilizowanym kraju Europy! Innym wymiarem jest siatka połączeń. Miasta te są dziś połączone w stopniu minimalnym: Warszawa z Radomiem i Kielcami 5-7 połączeń dalekobieżnych, Lublin-Radom-Kielce 4-5 połączeń, Lublin/Kielce-Radom-Łódź - żadnego połączenia! Taki stan rzeczy w żadnym razie nie pozwoli na osiągnięcie konkurencyjnej pozycji przez kolej nad transportem drogowym! W wymiarze lokalnym - zamiast transportu elektrycznego autobusowego powinny być preferowane tramwaje, kolej aglomeracyjna oraz powiązanie sieci kolejowej z siecią miejską dobrze skomunikowanymi przystankami kolejowymi		
1018.	Stowarzyszenie KOCHAM RADOM	woj. mazowieckie	Komponent E	200	E1. Zwiększenie udziału zeroemisyjnego transportu oraz przeciwdziałanie i zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko Wzrost negatywnego wpływu transportu indywidualnego na jakość życia, w szczególności w obszarach zurbanizowanych wskazuje na potrzebę tworzenia stref niskoemisyjnych, wprowadzania zrównoważonej mobilności miejskiej i regionalnej, w oparciu o sieci transportu zeroemisyjnego, stałego wzmocnienia transportu publicznego oraz wzbogacenia floty transportowej pojazdami zero-emisyjnymi. Promocja „czystego" transportu zbiorowego w komunikacji publicznej miejskiej i regionalnej będzie następować przy wykorzystaniu rozwiązań zeroemisyjnych. Dodatkowe niezbędne inwestycje i przedsięwzięcia skoncentrują się na usprawnieniu zaplecza taborowego. 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. Cel ten nie powinien być rozumiany jako preferujący jedynie autobusy elektryczne i wodorowe. Powinna być równoważna preferencja dla transportu szynowego w dużych miastach (tramwaje, kolej aglomeracyjne), z preferencją do wprowadzania tego środka transportu do miast, które dziś go nie mają (potencjalnie: wszystkie miasta pow. 100.000 mieszkańców). Nie powinny być wykluczane autobusy zasilane CNG lub LPG.	Zapewnienie efektu ekologicznego może być realizowane nie tylko przez autobusy elektryczne czy wodorowe, ale przede wszystkim przez najbardziej efektywny miejski transport szynowy, ale też autobusy zasilane LPG czy CNG. Tramwaje są dużo bardziej żywotne i ekologiczne niż autobusy. Wyprodukowanie autobusu elektrycznego, akumulatorów, późniejsza ich utylizacja, czy produkcja energii elektrycznej do jego zasilania, jest dużo większa niż do zasilania tramwaju. Tramwaj jest również bardzo atrakcyjnym środkiem transportu, zachęcającym do korzystania z niego i dającym pewność przebiegu trasy (czego nie zapewnia autobus, nieważne czy tradycyjny, czy elektryczny). Sieci tramwajowe powinny być preferowane i promowane, docelowo potencjalnie w większości dużych miast ich pozbawionych (przede wszystkim miast pow. 200.000 mieszkańców, ale też w niektórych poniżej 100.000 mieszkańców). Przykład sukcesu Olsztyna, który od podstaw stworzył w ostatnich latach nowoczesną sieć tramwajową, powinien być inspiracją i motywacją do pójścia dalej w tym kierunku (w miastach typu Białystok, Radom, Kielce czy Rzeszów)	**Uwaga uwzględniona.** Tabor szynowy (tramwaje) został dopisany do komponentu E. Wsparcie będzie możliwe z części pożyczkowej. Wspierany będzie tabor autobusowy zarówno zeroemisyjny, jak i niskoemisyjny.
1019.	Stowarzyszenie KOCHAM RADOM	woj. mazowieckie	Komponent E	203	Reforma E1.1. Wzrost wykorzystania transportu przyjaznego dla środowiska (...) przy czym połowa musi zostać osiągnięta w drodze zamówienia zero- i nisko-emisyjnych autobusów. § Wprowadzenie obowiązkowych	Zapewnienie efektu ekologicznego może być realizowane nie tylko przez autobusy elektryczne czy wodorowe, ale przede wszystkim - zwłaszcza w większych miastach -	**Uwaga uwzględniona.** Tabor szynowy (tramwaje) został dopisany do komponentu E. Wsparcie

					stref czystego transportu w miastach o liczbie mieszkańców powyżej 100 tys., gdzie występuje przekroczenie szkodliwych substancji, oraz rozszerzenie możliwości ich wprowadzenia na wszystkie obszary miejskie niezależnie od liczby mieszkańców. Skutkować to będzie ograniczeniem poruszania się w ww. strefach pojazdów wysokoemisyjnych. Do stref wjazd będą miały jedynie pojazdy osobowe elektryczne, wodorowe oraz napędzane gazem ziemnym. § Wprowadzenie ustawowego obowiązku nakazującego miastom wymianę autobusów na elektryczne i wodorowe. Zgodnie z Polityką Energetyczną Polski 2040, od 2025 r. każdy przetarg na autobus w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców powinien dotyczyć tylko zero- i nisko- emisyjnych autobusów (elektrycznych i wodorowych). Planowane rozwiązanie zakłada wprowadzenie od 2025 r. obowiązku udzielania zamówień na prowadzenie przewozów jedynie podmiotom oferującym wyłącznie ten typ pojazdów. Mając na uwadze cykl życia autobusów miejskich takie działania pozwolą na całkowite wyeliminowanie w takich miastach pojazdów o napędzie innym niż elektryczny i wodorowy ok. 2030 r. Postulat taki należy zmodyfikować. Po pierwsze, w miastach powyżej 100.000 mieszkańców (a na pewno w największych miastach obecnie pozbawionych transportu tramwajowego) powinno być zalecenie przeprowadzenia studiów wykonalności a następnie na ich podstawie inwestycji w transport szynowy - tramwajowy (przede wszystkim miasta: Białystok, Radom, Kielce, Rzeszów). Transport tramwajowy jest bowiem najmniej emisyjny, a zapewnia dodatowe atuty: przepustowość, atrakcyjność z perspektywy pasażera, żywotność (pojazdy szynowe są 2-3 krotnie bardziej żywotne niż autobusy), pewność przebiegu linii i wiele innych. Vide sukces Olsztyna we wdrażaniu od podstaw komunikacji tramwajowej w ostatnich latach, czy popularność transportu szynowego w Warszawie. Preferencje dotyczące rozwoju tramwajów powinny mieć miasta pozbawione obecnie takich systemów transportowych. W innych miastach i w dużych miastach uzupełniająco do rozwoju sieci tramwajowych równolegle z autobusami elektrycznymi czy wodorowymi powinny mieć autobusy zasilane LPG czy CNG.	przez najbardziej efektywny miejski transport szynowy, ale też autobusy zasilane LPG czy CNG. Tramwaje są dużo bardziej żywotne i ekologiczne niż autobusy. Wyprodukowanie autobusu elektrycznego, akumulatorów, późniejsza ich utylizacja, czy produkcja energii elektrycznej do jego zasilania, jest dużo większa niż do zasilania tramwaju. Tramwaj jest również bardzo atrakcyjnym środkiem transportu, zachęcającym do korzystania z niego i dającym pewność przebiegu trasy (czego nie zapewnia autobus, nieważne czy tradycyjny, czy elektryczny). Sieci tramwajowe powinny być preferowane i promowane, docelowo potencjalnie w większości dużych miast ich pozbawionych (przede wszystkim miast pow. 200.000 mieszkańców, ale też w niektórych poniżej 100.000 mieszkańców). Przykład sukcesu Olsztyna, który od podstaw stworzył w ostatnich latach nowoczesną sieć tramwajową, powinien być inspiracją i motywacją do pójścia dalej w tym kierunku (w miastach typu Białystok, Radom, Kielce czy Rzeszów)	będzie możliwe z części pożyczkowej.
1020.	Stowarzyszenie KOCHAM RADOM	woj. mazowieckie	Komponent E	205	E1.1.2. Zeroemisyjny transport zbiorowy Wyzwania (Challenges): 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	Zapewnienie efektu ekologicznego może być realizowane nie tylko przez autobusy elektryczne czy wodorowe, ale przede wszystkim - zwłaszcza w większych miastach - przez najbardziej efektywny miejski transport szynowy, ale też autobusy zasilane LPG czy CNG. Tramwaje są dużo bardziej żywotne i	**Uwaga uwzględniona.** Tabor szynowy (tramwaje) został dopisany do komponentu E. Wsparcie będzie możliwe z części pożyczkowej.

					terytorialnego autobusów zasilanych silnikami diesla na nowoczesne autobusy zero- i nisko- emisyjne. Obecnie na terenie Polski jest wykorzystywanych tylko 507 autobusów elektrycznych. Liczba publicznie dostępnych punktów ładowania sięga 2 641 Podobnie jak w uwadze do p. E.1.1 - należy dodać preferencje dla transportu miejskiego szynowego, przede wszystkim tramwajowego, jako podstawowego, najbardziej efektywnego i ekologicznego środka transportu, mającego dodatkowe atuty w postaci przepustowości, żywotności, atrakcyjności i pewności z perspektywy pasażera. Preferencje powinny być na wdrożenie systemów do największych miast, obecnie pozbawionych tego typu transportu (Białystok, Radom, Kielce, Rzeszów), na podstawie feasibility study. Obok autobusów elektrycznych i wodorowych - powinny być równie preferowane z nimi autobusy zasilane CNG lub LPG. W ośrodkach i wokół ośrodków miejskich, gdzie jest to uzasadnione, powinny być rozwijane systemy kolei aglomeracyjnych	ekologiczne niż autobusy. Wyprodukowanie autobusu elektrycznego, akumulatorów, późniejsza ich utylizacja, czy produkcja energii elektrycznej do jego zasilania, jest dużo większa niż do zasilania tramwaju. Tramwaj jest również bardzo atrakcyjnym środkiem transportu, zachęcającym do korzystania z niego i dającym pewność przebiegu trasy (czego nie zapewnia autobus, nieważne czy tradycyjny, czy elektryczny). Sieci tramwajowe powinny być preferowane i promowane, docelowo potencjalnie w większości dużych miast ich pozbawionych (przede wszystkim miast pow. 200.000 mieszkańców, ale też w niektórych poniżej 100.000 mieszkańców). Przykład sukcesu Olsztyna, który od podstaw stworzył w ostatnich latach nowoczesną sieć tramwajową, powinien być inspiracją i motywacją do pójścia dalej w tym kierunku (w miastach typu Białystok, Radom, Kielce czy Rzeszów)	
1021.	Fundacja Green REV Institute	woj. mazowieckie	Komponent E	197-222	Green REV Institute podkreśla, że w diagnozie, celach i wskaźnikach Krajowego Planu Odbudowy w filarze dotyczącym mobilności pominięto co najmniej dwie kwestie związane z transportem i emisyjnością: - transport zwierząt hodowlanych Zgodnie z danymi Głównego Urzędu Statystycznego w 2019 r. transportem samochodowym przewieziono łącznie około 11 milionów ton żywych zwierząt. Wystarczy dodać, że w Polsce zabijamy rocznie miliard kurczaków co wiąże się z koniecznością zorganizowania dwóch przewozów: z wylęgarni, oraz do uboju. Możemy sobie tylko wyobrazić skalę takich przewozów rocznie, ponieważ autorzy i autorki KPO nie wspominają o nich w diagnozie. W przypadku transportów związanych z działalnością ferm przemysłowych chcę przywołać ekspertyzę doktora inżyniera Jerzego Kupca opracowaną na zlecenie mieszkańców i mieszkanek wsi Wyrębiec i Dębowiec w Wielkopolsce, z października 2020 roku. Aby wywieźć nawozy naturalne z dwóch planowanych inwestycji trzody chlewnej w tych miejscowościach: potrzebnych będzie ok. 1046 przejazdów w jedną stronę ciężkim sprzętem w skali roku. Liczba przejazdów z nawozami naturalnymi sumarycznie dla planowanych i istniejących okolicznych ferm wyniesie ok. 7781 przejazdów ciężkim sprzętem w skali roku. Każdy przejazd należy liczyć podwójnie od i do fermy, co daje 15 562 przejazdów dla wszystkich 11 analizowanych ferm sumarycznie, a dla planowanych ferm trzody chlewnej	- transport związany z działalnością ferm przemysłowych	**Uwaga nieuwzględniona** Cele w zakresie transportu ukierunkowane są na pasażerski transport publiczny.

					będzie to 2092 przejazdów. Należy zaznaczyć, iż są to tylko przejazdy z odchodami. Do tego należy doliczyć inny ruch kołowy, który jest wymagany przy tego typu produkcji (dowóz młodych zwierząt, wywóz żywca, wywóz martwych zwierząt, wywóz odpadów, przywóz pasz, dojazd służb obsługujących fermę). Niewątpliwie po wybudowaniu ferm, intensywność ruchu kołowego w okolicy się nasili. Chcę dodać, że w Polsce jest zlokalizowanych około 900 ferm przemysłowych, więc pojawia się pytanie dlaczego przy opracowaniu KPO pominięto tak ważny w kontekście transportu i ruchu kołowego element. Jako Green REV Institute postulujemy dokonanie rzetelnej i kompletnej analizy, uwzględniającej negatywne oddziaływanie ferm przemysłowych i hodowli zwierząt na środowisko naturalne, jakość życia i zdrowie ludzi, uwzględniającej wszystkie aspekty produkcji zwierzęcej, w tym kwestie związane z transportem oraz zaproponowanie działań ograniczających negatywne oddziaływanie ferm przemysłowych oraz produkcji zwierzęcej.		
1022.	Grupa Robocza ds IoT przy KPRM	woj. mazowieckie	Komponent E	50-51 oraz 197 i dalsze	Plany inteligentnej wielomodalnej integracji transportu. Wprowadzenie ram, pilotażu i narzędzi dla inteligentnej integracji i planowania transportu.	Postulat kluczowy z Raportu Grupy Roboczej (oraz innych opracowań zespołów roboczych). Plan inteligentnej wielomodalnej integracji transportu (d.Zintegrowany Plan Multimodalny) to zintegrowany instrument planistyczno - zarządczy łączący zalety PTZ, SUMP (mitygując ich niedoskonałości i ryzyka), sukcesywnie integruje wszystkie gałęzie transportu i wspomaga koordynacje zarządzanie transportem i infrastrukturą. Wpłynie na rzecz ograniczenia energochłonności i kosztochłonności transportu i tym samym zmniejsza oddziaływanie na środowisko oraz zdrowie. Umożliwi zaplanowania i optymalnego wprowadzenia Stref Czystego Transportu. Ułatwi wprowadzenie innowacji na obszarach preferowanych i stref innowacji w transporcie i logistyce z wykorzystaniem nowoczesnych technologii wspartych umiejętnym zarządzaniem. Do wprowadzenia na obszarach aglomeracji, tj. Obszary Funkcjonalne MW + porozumienia szczególnie na obszarach funkcjonalnych o walorach turystyczno-krajobrazowych, przyrodniczych czy uzdrowiskowych. Łączy elementy zarządzania transportem i zarządzania/planowania rozwoju infrastruktury, dla sprawności systemu transportu i zarządzania miastem/ obszarem,	**Uwaga nieuwzględniona** Propozycja poza zakresem KPO.

						w ujęciu funkcjonalnym i przestrzennym. Rozwój usług wielomodalnych (m.in. maas). Plan nie-mobilności, nie-mobilność jako usługa - rozwiązania "miasto 15 minut". Demand responsive transport (transport na życzenie) – szczególnie na obszarach narażonych na wykluczenie (pierwsza, ostatnia mila). Pilotażowe wdrożenie pierwsze 2-3 lata wdrażania KPO, upowszechnienie w kolejnych latach. Kluczowe do zdefiniowana, wprowadzeni i osiągnięcia wskaźniki dostępności, w szczególności do ośrodków wyższego rzędu oraz przepustowość jako zdolność systemu sprawnego do obsługi potoków/przepływów ludzi (a nie pojazdów).	
1023.	Stowarzyszenie KOCHAM RADOM	woj. mazowieckie	Komponent E	206-210	E2.1 Zwiększenie konkurencyjności sektora kolejowego 2.1.1: Linie kolejowe 2.1.2: Tabor Ad: 2.1.1: Należy zrewidować oraz dodać warunki do programów strategicznych, do których odwołuje się KPO (w tym SOR i SZRT do 2030 roku), które skutecznie realizowałyby zakładane cele. W tym przede wszystkim rewizja priorytetów inwestycyjnych i nadanie priorytetu nie ogromnym i kosztownym, trwającym lata inwestycjom na kilku wybranych szlakach kolejowych (Warszawa-Kraków/Katowice po CMK, Warszawa-Poznań, Warszawa-Gdańsk) na rzecz o wiele tańszych, a mogących przynieść wielokrotnie większy efekt zarówno w postaci dużo większej poprawy jakości i skrócenia czasu przejazdu jak i objęcia dużo większych grup mieszkańców linii kolejowych (np. z Warszawy do Krakowa przez Radom i Kielce po linii kolejowej nr 8 czy z Warszawy do Katowic po linii nr 1 przez Piotrków Trybunalski i Częstochowę, linie równoleżnikowe np. Lublin-Radom-Łódź-Poznań/Wrocław po liniach nr 7-26-22-25). Tylko w ten sposób będzie można osiągnąć efekt i konkurencyjność transportu kolejowego względem drogowego (zarówno pasażerskiego jak i kolejowego). Postuluje się konkretnie: - rewizję planów PKP PLK wobec linii nr 8 - i modernizację jej do min.160km/h, a gdzie to możliwe - do 200-250km/h (tak, jak to jest standardem dla nowych linii kolejowych standard 160km/h to minimum dla XXI wieku i dla takiego regionu	jest to linia łącząca 5 dużych ośrodków miejskich, w tym 4 miasta wojewódzkie (Warszawa, Lublin, Kielce, Kraków), w tym stolicę Polski	**Wyjasnienie** Wybór konkretnych linii kolejowych do wsparcia będzie zależał głównie od stopnia przygotowania inwestycji oraz priorytetów określanych przez Ministra Infrastruktury. W samym dokumencie nie wskazuje się konkretnych odcinków linii kolejowych.
1024.	Centrum Zrównoważonego Transportu	woj. mazowieckie	Komponent E	197-221	Rozszerzenie reformy w obszarze komponentu E Reformę w komponencie E należy rozszerzyć o: 1. Nowelizację ustawy o publicznym transporcie zbiorowym w zakresie wprowadzenia minimalnego obowiązkowego standardu obsługi komunikacja publiczną. 2. Nowelizację ustawy o Funduszu Rozwoju Połączeń Autobusowych w zakresie zwiększenia dofinansowania z FRPA do wysokości 2	Ad. 1. Obecnie w obszarze transportu publicznego w Polsce panuje fetysz inwestycji, a niedowład eksploatacji. Przykładem mogą być choćby rewitalizacje linii kolejowych Szczytno – Ełk i Dębica – Mielec , z których każda kosztowała ok. 300 mln zł, a po ich zakończeniu prowadzone są	**Wyjaśnienie** W ramach KPO nie jest możliwa realizacja wszystkich reform, w szczególności mając na uwadze krótki okres wdrażania tego Planu.

					zł/wozom oraz umożliwienia przyznawania dotacji kilkuletnich. 3. Nowelizację ustawy o publicznym transporcie zbiorowym w zakresie zobowiązania ministra właściwego do spraw infrastruktury do prowadzenia w formie elektronicznej Centralnej Bazy Danych Rozkładowych o wszystkich kursach komunikacji publicznej w kraju, a wszystkich przewoźników i operatorów do przesyłania danych i aktualizacji o rozkładach jazdy planowanych przewozów. – od 1 września 2022 r. obowiązek zorganizowania przez powiaty, związki powiatów, związki powiatowo-gminne i związki metropolitalne przewozów w taki sposób, aby długość dojścia od każdego zamieszkałego domu w miejscowości zamieszkałej przez co najmniej 100 mieszkańców do najbliższych przystanków obsługujących łącznie min. 6 par kursów w dni nauki szkolnej i min. 4 pary kursów w dni pozostałe wynosiła nie więcej niż 5000 m (obowiązek odpowiedniego zaktualizowania planów transportowych do dnia 31 marca 2022 r.)	(lub planuje się) prowadzenie zaledwie 4 par pociągów w dobie (do 60 tys. miasta jakim jest Mielec!). W Czechach do wsi jeżdżą pociągi lub autobusy co godzinę od rana do wieczora. Na Węgrzech wszystkie 100 tys. miasta mają pociąg do stolicy co godzinę (w Polsce ani jedno, nawet Kraków). Prezydent RP podpisuje ustawę o programie Kolej+ na peronie w Końskich i obiecuje przywrócenie ruchu na linii Opoczno – Skarżysko-Kamienna po jej rewitalizacji. Tyle, że do przywrócenia ruchu żadna rewitalizacja nie jest potrzebna. Obecnie obowiązuje tam prędkość dopuszczalna 70 km/h i z taką prędkością mogłyby kursować pociągi bez potrzeby żadnych inwestycji. W Czechach na liniach w takim stanie normalnie kursują pociągi (oczywiście w godzinnym takcie) i przewożą tłumy ludzi. U nas trzeba rozkręcać wieloletnie i wielomilionowe inwestycje, żeby za 10 lat po wydaniu wieluset milionów puścić 4 pary pociągów, którymi nikt nie będzie jeździł, bo taka częstotliwość nie w dzisiejszych czasach nikogo nie przyciągnie. Jeszcze gorzej jest z przewozami autobusowymi zamiejskimi, które już niemal całkowicie upadły. Jest to sytuacja nie mająca odpowiednika w jakimkolwiek innym kraju UE. Nie tylko porównując do krajów „starej" Unii, ale także do nowych członków, np. Grupy V4. Przykładowo w Czechach autobus dociera niemal do każdej wsi. I to zazwyczaj co godzinę od rana do wieczora. Tabor i dworce są nowoczesne i dostosowane dla niepełnosprawnych, systemy biletowe zintegrowane, często w taryfie strefowej z jednym biletem bez względu na liczbę przesiadek i środków transportu. Rozkłady jazdy są publikowane w formie książkowej, a każdy kurs można znaleźć w jednym miejscu w internecie. Inny świat. Kilka lat temu podjęto wreszcie działania mające na celu przeciwdziałanie temu zjawisku. W maju 2019 r. uchwalono ustawę o funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Zgodnie z nią samorządy uzyskały dofinansowanie z budżetu państwa deficytu przewozów na nowoutworzonych liniach autobusowych. Łączny budżet Funduszu wynosi 800 mln zł	

						rocznie. Niestety Fundusz dotąd nie okazał się sukcesem. Przeszkodą okazało się niskie zainteresowanie samorządów. W 2019 r. wykorzystano jedynie niespełna 18 mln zł. W 2020 r. na koniec sierpnia niewykorzystanych z Funduszu pozostawało 601 mln zł. Ponieważ samorządy nie garną się do odtwarzania sieci autobusowych nasuwa się refleksja, że państwo powinno stworzyć obowiązkowy minimalny standard obsługi komunikacyjnej sieci osadniczej i go wymagać. Skoro zapewniło już na to fundusze. Przynajmniej nie będzie zarzutu, że państwo nakłada na samorządy kolejne zadanie bez zapewnienia na nie środków. Standard taki mógłby być etapowany – wymagania mogłyby wzrastać co kilka lat, dając jednostkom samorządu terytorialnego czas na przygotowanie się, nabycie wiedzy, doświadczeń (a operatorom stopniowe przekonywanie i przyzwyczajanie do usługi nowych klientów) i stopniowe dogęszczanie sieci połączeń oraz siatki kursów. Przykład takiego standardu mógłby (w uproszczeniu) wyglądać np. tak: - od 1 stycznia 2022 r. obowiązek zorganizowania przez województwo przewozów łączących miasto będące siedzibą województwa ze wszystkimi miastami będącymi siedzibami władz powiatów na terenie tego województwa – w wymiarze nie mniej niż 10 par kursów w dni nauki szkolnej i nie mniej niż 6 kursów w dni pozostałe (obowiązek odpowiedniego zaktualizowania planów transportowych do dnia 30 września 2021 r.)	
1025	-	woj. mazowieckie	Komponent E	201	Proszę o rozważanie dofinansowania jednostek samorządu terytorialnego w drobnych inwestycjach infrastrukturalnych takich jak budowa przystanków autobusowych, przebudowa dróg w celu dostosowania wymagań autobusów określonego rodzaju, chodników ułatwiających dojście do przystanków autobusowych i kolejowych czy centrów przesiadkowych przy przystankach kolejowych.	Jednostki samorządu terytorialnego zarówno te, które otrzymują zewnętrzne wsparcie na publiczną komunikację autobusową, jak i te, które takiego dofinansowania nie otrzymują, powinny otrzymać wsparcie finansowe na inwestycje, które ułatwiałyby tworzenie linii autobusowych i zwiększyłaby dostępność zbiorowej komunikacji autobusowej i kolejowej.	**Uwaga nieuwzględniona.** Tego rodzaju infrastruktura będzie mogła być współfinansowana w ramach polityki spójności.
1026.	Grupa Robocza Transport (ZDT)	woj. lubuskie	Komponent E	50-51 oraz 197 i dalsze	Koordynacja systemu zarządzania transportem i infrastrukturą regionalną i lokalną. Rozwiązania pilotażowe. System wsparcia transportu aglomeracyjnego, regionalnego i lokalnego. Przeciwdziałanie zjawisku wykluczenia gospodarczego i społecznego wynikającego z wykluczenia	Postulaty kluczowe z opracowań Grupy Roboczej Transport (ZDT) oraz innych opracowań zespołów roboczych. Program rozwoju transportu aglomeracyjnego, regionalnego i lokalnego. Połączenie wsparcia na infrastrukturę z uruchamianiem połączeń	**Uwaga nieuwzględniona** Propozycja poza zakresem KPO.

					komunikacyjnego.	w tym wsparcie na tabor autobusowy i szynowy nowy ale też dopuszczony retrofitting, o ile pojazdy nie starsze niż np.⅓ cyklu życia taboru, ze szczególnym uwzględnieniem rozwoju automatyzacji/autonomizacji transportu oraz zmniejszenia energochłonności, oddziaływania na środowisko i zdrowie. Preferencje dla rozwiązań zintegrowanych ponadlokalnych (by transport nie kończył się uskokiem na granicach JST) preferowane niskoemisyjne rozwiązania, w tym UTO/rowery i transport pieszy, szczególnie w centrach miast. Wprowadzanie stref i korytarzy inteligentnego transportu. Rozwój systemów multimodalnych, w tym przewozów kolejowo-autobusowych oraz kolei lekkiej (tramwaju 2s). Plan inteligentnej wielomodalnej integracji transportu (d.Zintegrowany Plan Multimodalny) to zintegrowany instrument planistyczno - zarządczy łączący zalety PTZ, SUMP (mitygując ich niedoskonałości i ryzyka), sukcesywnie integruje wszystkie gałęzie transportu i wspomaga koordynacje zarządzanie transportem i infrastrukturą. Wpłynie na rzecz ograniczenia energochłonności i kosztochłonności transportu i tym samym zmniejsza oddziaływanie na środowisko oraz zdrowie. Umożliwi zaplanowania i optymalnego wprowadzenia Stref Czystego Transportu. Ułatwi wprowadzenie innowacji na obszarach preferowanych i stref innowacji w transporcie i logistyce z wykorzystaniem nowoczesnych technologii wspartych umiejętnym zarządzaniem. Do wprowadzenia na obszarach aglomeracji, tj. Obszary Funkcjonalne MW + porozumienia szczególnie na obszarach funkcjonalnych o walorach turystyczno-krajobrazowych, przyrodniczych czy uzdrowiskowych. Łączy elementy zarządzania transportem i zarządzania/planowania rozwoju infrastruktury, dla sprawności systemu transportu i zarządzania miastem/ obszarem, w ujęciu funkcjonalnym i przestrzennym. Rozwój usług wielomodalnych (m.in. maas). Plan nie-mobilności, nie-mobilność jako usługa - rozwiązania "miasto 15 minut".	

						Demand responsive transport (transport na życzenie) – szczególnie na obszarach narażonych na wykluczenie (pierwsza, ostatnia mila). Pilotażowe wdrożenie pierwsze 2-3 lata wdrażania KPO, upowszechnienie w kolejnych latach. Kluczowe do zdefiniowana, wprowadzenia i osiągnięcia wskaźniki dostępności, w szczególności do ośrodków wyższego rzędu oraz przepustowość jako zdolność systemu sprawnego do obsługi potoków/przepływów ludzi (a nie pojazdów). Szczegółowe postulaty, uzasadniające i uzupełniające wniosek w obszarach integracji i rozwoju transportu zawarte są m.in. w Apelu Sejmiku WL do Prezesa Rady Ministrów z 19.10.2020 https://bit.ly/3fDRuW2	
1027.	-	woj. mazowieckie	Komponent E	201	Proszę o szczególne uwzględnienie w poprawie stanu infrastruktury kolejowej linii kolejowych o znaczącym udziale aglomeracyjnego i regionalnego transportu pasażerskiego, a nie o znaczącym udziale transportu towarowego.	Poprawa infrastruktury kolejowej na liniach kolejowych o znaczącym udziale aglomeracyjnego i regionalnego transportu pasażerskiego mogłaby znacząco zmniejszyć prywatny ruch samochodowy i emisje spalin.	**Wyjaśnienie** Zapisy w komponencie „E" KPO wskazują na możliwość finansowania modernizacji regionalnych linii kolejowych. Kwota na linie kolejowe została zwiększona.
1028	Grupa Robocza Transport (ZDT)	woj. lubuskie	Komponent E	50-51 oraz 197 i dalsze	Koordynacja systemu zarządzania transportem i infrastrukturą regionalną i lokalną. Rozwiązania pilotażowe. System wsparcia transportu aglomeracyjnego, regionalnego i lokalnego. Przeciwdziałanie zjawisku wykluczenia gospodarczego i społecznego wynikającego z wykluczenia komunikacyjnego.	Postulaty kluczowe z opracowań Grupy Roboczej Transport (ZDT) oraz innych opracowań zespołów roboczych. Program rozwoju transportu aglomeracyjnego, regionalnego i lokalnego. Połączenie wsparcia na infrastrukturę z uruchamianiem połączeń w tym wsparcie na tabor autobusowy i szynowy nowy ale też dopuszczony retrofitting, o ile pojazdy nie starsze niż np.⅓ cyklu życia taboru, ze szczególnym uwzględnieniem rozwoju automatyzacji/autonomizacji transportu oraz zmniejszenia energochłonności, oddziaływania na środowisko i zdrowie. Uruchomienie pilotażowe programów wsparcia dla transportu automatycznego i autonomicznego. (za)budowa odcinków dróg i linii kolejowych wspierających rozwiązana technologiczne, także o charakterze pilotażowym i testowym. Linie kolejowe Wrocław-Legnica, Wrocław-Opole-Gliwice, Kraków-Rzeszów(-Przemyśl) DK22, DK32, 29, 27(S3bis) oraz tereny o dużych walorach turystyczno-krajobrazowych i przyrodniczych, w szczególności dla transportu szynowego, w	**Uwaga nieuwzględniona** Propozycja poza zakresem KPO.

						tym lekkiego i dwu systemowego, w tym z technologią automatyczną. Szczegółowe postulaty, uzasadniające i uzupełniające wniosek w obszarach integracji i rozwoju transportu zawarte są m.in. w Apelu Sejmiku WL do Prezesa Rady Ministrów z 19.10.2020 https://bit.ly/3fDRuW2	
1029.	-	woj. mazowieckie	Komponent E	209	Według mnie podpunkt "Pasażerski tabor kolejowy" w Krajowym Planie Odbudowy powinien być realizowany głównie poprzez dofinansowania samorządów wojewódzkich w zakupie taboru kolejowego do obsługi pasażerskich połączeń regionalnych.	Przyśpieszenie zakupów taboru do obsługi kolejowych połączeń regionalnych i aglomeracyjnych mogłoby znacząco zmniejszyć prywatny ruch samochodowy i emisje spalin, w znacznie większym stopniu niż zakup taboru dla spółki PKP Intercity.	**Wyjaśnienie** W KPO znalazły się czytelne zapisy o możliwości zakupu taboru pasażerskiego dla przewozów regionalnych, wraz z przypisaniem określonej kwoty. Wsparcie zakupu taboru będzie możliwe zarówno z części dotacyjnej, jak i pożyczkowej. Całkowita kwota na zakup taboru została zwiększona czterokrotnie.
1030.	Prezes Zarządu Stowarzyszenia Metropolia Krakowska	małopolskie	Komponent E	197-221	prośba o uwzględnienie w Krajowym Planie Odbudowy projektów inwestycyjnych, planowanych do realizacji przez gminy sąsiadujące z Miastem Krakowem zrzeszone w Stowarzyszeniu Metropolia Krakowska w ramach koponentu E. Projekty z zakresy budowy dróg, transportu publicznego, ścieżek rowerowych, parkingów.		**Uwaga nieuwzględniona** Nabór konkretnych projektów będzie prowadzony w trybie indywidualnym i konkursowym. Jednak zakres interwencji ograniczony jest do inwestycji wyszczególnionych w KPO. Należy także mieć na uwadze możliwość realizacji projektów ze środków polityki spójności.
1031.	Sekretarz Stanu Kancelaria Prezydenta RP	mazowieckie	Komponent E	197-221	Stanowisko Rady ds. Przedsiębiorczości przy Prezydencie RP. Ogólna opinia .		**Uwaga ogólna**
1032.	Marszałek Województwa Małopolskiego	małopolskie	Komponent E	197-221	W komponencie E *Zielona, inteligentna mobilność* postuluje się wprowadzenie zapisów umożliwiających **budowę nowych linii kolejowych**, a nie tylko ich modernizację. Pozwoliłoby to uzupełnić brakujące elementy istniejącej sieci kolejowej w regionie tworząc spójny system. Jednym z takich przedsięwzięć byłby zgłoszony przez Województwo Małopolskie do KPO projekt „Budowa połączenia kolejowego Kraków – Myślenice", mający kluczowe znaczenie dla wypełnienia istniejącej luki w obsłudze transportu zbiorowego w aglomeracji krakowskiej. W komponencie E Zielona, inteligentna mobilność postuluje się wprowadzenie zapisów umożliwiających wykorzystanie zakupionych autobusów również w segmencie obsługi ruchu regionalnego (oraz		**Uwaga nieuwzględniona** Ze względu na koszty, a przede wszystkim czas realizacji budowy nowych linii kolejowych realizacja tego typu projektów w ramach KPO nie jest możliwa. W KPO znalazły się czytelne zapisy o możliwości zakupu taboru pasażerskiego dla przewozów regionalnych, wraz z przypisaniem określonej kwoty. Wsparcie zakupu taboru będzie możliwe zarówno z części dotacyjnej, jak i pożyczkowej. Całkowita

					dowozowego do węzłów integracyjnych celem powiązania z pasażerskim transportem kolejowym). Przyczyni się to do podniesienia jakości publicznego transportu zbiorowego w regionach oraz ograniczenie negatywnego wpływu na środowisko naturalne. W komponencie E Zielona, inteligentna mobilność, w zakresie zwiększenia konkurencyjności sektora kolejowego, postuluje się wprowadzenie zapisów umożliwiających finansowanie inwestycji w powstanie węzłów przesiadkowych. Nowoczesny pasażerski transport kolejowy wymaga poszerzenia dostępności dla mieszkańców m.in. poprzez budowę nowych węzłów przesiadkowych, integrujących fizycznie różne gałęzie transportu. W komponencie E Zielona, inteligentna mobilność, w zakresie wsparcia zakupu pasażerskiego taboru kolejowego, postuluje się znaczące zwiększenie przewidzianego finansowania dla operatorów samorządowych. Przewidziana w projekcie KPO kwota 398 mln euro na sfinansowanie inwestycji, przy wskazanej przy tym w dokumencie skali i koszcie projektu spółki PKP IC skłania do wniosku, iż środki będą niewystarczające dla projektów samorządowych, w przypadku których potrzeby w tym zakresie są bardzo duże. W komponencie E Zielona, inteligentna mobilność postuluje się wprowadzenie możliwości finansowania inwestycji w powstanie baz serwisowych do obsługi pasażerskiego taboru kolejowego. Nowoczesny pasażerski tabor kolejowy wymaga zabezpieczenia możliwości wykonywania przeglądów i napraw na obszarze wykonywanych przewozów, w oparciu o nowocześnie wyposażone hale, niezależnie od przyjętego modelu obsługi serwisowej. W komponencie E Zielona, inteligentna mobilność, w zakresie inwestycji zwiększających bezpieczeństwo transportu, postuluje się wprowadzenie możliwości wsparcia dla budowy obwodnic na drogach wojewódzkich, a nie tylko krajowych. Budowa obwodnic w ciągach dróg wojewódzkich przyczyni się do znaczących korzyści społecznych, ekonomicznych i środowiskowych oraz wpłynie pozytywnie na funkcjonalność całego układu drogowego.		kwota na zakup taboru została zwiększona czterokrotnie.
1033.	Wiceprezes Wspólnoty Roboczej Związku Organizacji Socjalnych	mazowieckie	Komponent E	197-221	Postulujemy: 1.Ograniczyć środki PKP S.A. na rzecz regionalnych linii kolejowych 2. Wyeliminowanie możliwości zakupu autobusów na gaz 3. Rozwój ruchu rowerowego 4. Wprowadzenie inteligentnych Systemów	Uwagi tożsame z 635	**Wyjaśnienie** Należy pamietac, że KPO nie jest jedynym programem unijnym. Znaczne środki będą dostępne także z polityki spójności, dlatego też w KPO nie znalazły się wszystkie

					Transportowych oraz transportu bez barier • Uzasadnienie: KPO jest szansą na uczynienie sektora transportu czystszym. Tymczasem w dokumencie znajdziemy jedynie fragmentaryczne, wybiórcze działania, które nie składają się na wizję rozwoju systemu transportowego neutralnego klimatycznie. Największe pieniądze w tym komponencie zgarnia wprawdzie kolej, ale w sposób budzący wątpliwości. Zdecydowana większość z tych środków trafi do PKP S.A., które przeznaczą je głównie na modernizację istniejących linii i taboru, a tymczasem do wielu miast w Polsce można dojechać jedynie pociągami spalinowymi. Wsparcie dla miejskiego i regionalnego transportu szynowego zostało całkowicie pominięte. Uważamy, że większość środków z komponentu transportowego powinna zostać przeznaczona na regionalne linie kolejowe – w tym ich elektryfikację – oraz do samorządów na rozwiązania infrastrukturalne uspokajające ruch: zwężanie dróg, budowę anty-zatok itp. Uzasadnienie: Celem wszystkich polityk jest doprowadzenie do zeroemisyjności a więc stosowanie półśrodków powinno być odrzucone. Uzasadnienie: KPO nie przewiduje niemal żadnego wsparcia dla rozwoju ruchu rowerowego, do czego wszak zachęca Unia Europejska. Szkoda, bo działania na rzecz rozwoju infrastruktury rowerowej wpisują się wprost w rozwój bezemisyjnego transportu. Większy udział rowerów w podróżach przybliża realizację części szczegółowych celów KPO: zielonej transformacji gospodarki oraz rozwoju zielonej, inteligentnej mobilności. Zmiany w zakresie minimalizowania emisji z transportu przełożą się bezpośrednio na poprawę zdrowia publicznego mieszkańców miast, zarówno w sferze fizycznej, jak i psychicznej. Przyczyni się to także do zmniejszenia zewnętrznych kosztów zdrowotnych oraz kosztów funkcjonowania służby zdrowia. Uzasadnienie: Osoby z niepełnosprawnościami należą do grup, które najbardziej ucierpiały z powodu kryzysu związanego z COVID-19. Wielu z nich wciąż napotyka na przeszkody gdy korzystają z transportu publicznego. Idea dostępności jest uniwersalna, stąd potrzebne jest horyzontalne włączenie jej do wszystkich polityk publicznych. Wymaga to nowych rozwiązań systemowych. Bazowym dokumentem umożliwiającym określenie obszarów w których są stosowane zasady dostępności jest Program Rządowy Dostępność Plus na lata 2018-2025. Dlatego mówiąc o zrównoważonej dostępności transportowej nie możemy zapominać o zapewnieniu odpowiedniej jakości usług związanych ze		projekty, jakie są istotne dla transportu. Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic. Nowa wersja KPO został znacznie zmieniona, w tym np. w zakresie zapisów dotyczących inwestycji E1.1.1.

					zbiorowym przewozem publicznym dla podróżujących osób ze szczególnymi potrzebami (w tym osób z niepełnosprawnościami, seniorów, kobiet w ciąży, podróżnych z bagażami). Wdrażanie idei projektowania uniwersalnego w transporcie powinno zmierzać do stworzenia dostępności w taki sposób, aby transport był bez barier – aby jak największa liczba osób mogła w sposób samodzielny i niezależny korzystać z transportu na równych prawach z innymi członkami społeczności. Dwie trzecie osób o ograniczonej mobilności to osoby starsze. Z drugiej strony autobusy niskopodłogowe i szerokie chodniki zwiększają wygodę wszystkich podróżnych, nie tylko tych z ograniczeniem mobilności. Obecnie w usługach transportowych coraz bardziej popularne są Inteligentne Systemy Transportowe, które stanowią połączenie technologii informacyjnych i komunikacyjnych z infrastrukturą transportową w celu m.in. poprawy bezpieczeństwa, zwiększenia efektywności procesów transportowych oraz ochrony środowiska naturalnego. Inteligentne systemy transportowe to też zaawansowane aplikacje mobilne. Pandemia COVID-19 tylko przyspieszyła rewolucję w zakresie wdrażania rozwiązań cyfrowych. Grupa użytkowników – czyli pasażerów jest zróżnicowana i charakteryzuje się różnym stopniem możliwości odbioru informacji przekazywanych w formie cyfrowej. Stąd ważne jest stosowanie zasad dostępności cyfrowej, czyli umożliwienia wygodnego korzystania z aplikacji mobilnych osobom z niepełnosprawnościami np. słabowidzących.		
1034.	Wiceprezeska BCC	mazowieckie	Komponent E	197-221	W komponencie E – „Zielona, inteligentna mobilność” (ogółem 6100 mln euro, tj. ok. 27,450 mld zł), podejmując zagadnienie zwiększenia zrównoważonej dostępności transportowej, zajęto się „zapewnieniem odpowiedniej jakości usług zbiorowych przewozów publicznych na potrzeby zeroemisyjnego transportu publicznego”. Projektodawca przeznaczana na ten cel ponad 1000 mln euro (ok. 4,5 mld zł). Jest to bardzo duża suma wydatkowana na poprawę jakości transportu publicznego poprzez zwiększenie jego „zeroemisyjności”. Wydaje się, że są bardziej niecierpiące zwłoki priorytety i fundusze przeznaczone na ten cel należy znacznie zredukować, istotną ich część kierując na inne, o wiele ważniejsze w najbliższych latach cele, jak np. poprawę systemu funkcjonowania ochrony zdrowia		**Uwaga nieuwzględniona** Wsparcie jest konieczne zarówno w zakresie transportu, jak i sektora zdrowia.
1035.	Dyrektor Biura PKN Orlen SA	mazowieckie	Komponent E	197-221	Filar głównie skupia się na transporcie publicznym, co stanowi znaczące zawężenie percepcji rozwoju elektromobilności. Aby rynek elektromobilności rozwijał się w podobnym tempie jak na zachodzi konieczna jest jego stymulacja. Możliwa stymulacja poprzez stworzenie	Narracja w filarze E. wskazuje, że w obszarze elektromobilności dotacje zostaną przeznaczone tylko dla transportu zbiorowego. Skupienie finansowania na transporcie publicznym stanowi znaczące	**Wyjaśnienie** W komponencie E znalazły się także reformy i inwestycje w zakresie elektromobilności. Zapisy w tym obszarze zostały

					długoterminowego programu dofinansowania do pojazdów elektrycznych dla osób fizycznych, jaki przedsiębiorstw. Zakup pojazdów elektrycznych na szerszą skalę umożliwi rozwój branży motoryzacyjnej w kraju (pakiety akumulatorów, produkcja części) oraz rozwój podmiotów gospodarczych zajmujących się produkcją stacji ładowania oraz części do tych urządzeń. Większy udział pojazdów elektrycznych na rynku polskim pozwoli również na większą utylizację infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych, co pozwolili na uzyskanie opłacalności ekonomicznejtakich inwestycji, a tym samym na szybszy ich rozwój w kraju. Proponowane jest stworzenie profilów edukacyjnych pod kątem tematyki zeroemisyjnej/elektromobilności/wodoromobilności na potrzeby kształcenia przyszłych kadr (szkoły wyższe i średnie). Technologie akumulatorowe. Elektromobilność — infrastruktura ładowania (stacje ładowania, energoelektronika, elektrotechnika); pojazdy elektryczne (silniki elektryczne; ogniwa bateryjne), Technologie wodorowe — pojazdy wodorowe; ogniwa paliwowe; technologie tankowania wodorem. Informatyka jako dodatkowe elementy — protokoły komunikacyjne w pojazdach; protokoły komunikacyjne stacji ładowania pojazdów elektrycznych; systemy zarządzania infrastrukturą. W dokumencie mowa jest otworzeniu infrastruktury tankowania i ładowania wodorem zlokalizowanej w ramach sieci TEN-T. Zapis ten powinien zostać rozszerzony, ponieważ stacje tankowania dla komunikacji publicznej powinny być zlokalizowane także w miastach, które nie leżą bezpośrednio w obszarze TEN-T. Ponadto należy uwzględnić też stacje tankowania dla pojazdów kolejowych. W ramach punktu E1.1.2 uwzględniono dotacje dla autobusów elektrycznych i stacji ładowania operatorów publicznego transportu zbiorowego. Narracja wskazuje, że dotacje będą dotyczyć tylko i wyłącznie stacji ładownia na potrzeby zasilania autobusów elektrycznych. Brakuje wsparcia dla budowy ogólnodostępnych stacji ładownia dla pojazdów osobowych. Wydaje się, że dokonano błędnej kwalifikacji dla tego zadania, ponieważ ogólnodostępne stacje ładowania pojazdów elektrycznych nie są przeznaczone wyłącznie na potrzeby (margines) zasilania transportu zbiorowego, tylko dotyczą ogólnie transportu. Jeśli infrastruktura ładowania pojazdów elektrycznych ma otrzymać dofinansowanie to powinna zostać wydzielona do oddzielnego celu inwestycyjnego W dokumencie nie uwzględniono potencjału rozwoju	zwężenie percepcji rozwoju tego rynku. Brakuje uwzględnienia rynku pojazdów osobowych i ogólnodostępnych stacji ładowania dla nich. Zapewnienie wsparcia finansowego zarówno dla transportu zbiorowego jaki segmentu pojazdów osobowych zapewni optymalny rozwój rynku. Stworzenie dedykowanych profili edukacyjnych w polskich szkołach i uczelniach pozwoli na odpowiednie kształcenie przyszłej kadry pracowniczej i naukowej, co jest niezbędne dla przyszłego poprawnego funkcjonowania rynku elektromobilności w Polsce. Stacje tankowania dla komunikacji publicznej powinny być zlokalizowane także w miastach, które nie leżą bezpośrednio w obszarze TEN-T. Zawężenie przeznaczenia dotacji tylko i wyłączenie na publiczny transport zbiorowy i stacje ładowania dla operatorów transportu publicznego spowoduje, że rynek elektromobilności nie będzie rozwijał się w optymalny sposób. W programie finansowania należy uwzględnić także dotacje dla ogólnodostępnych stacji ładowania dla pojazdów osobowych. W Polsce istnieje znaczący udział tras niezelektryfikowanych na których obecnie poruszają się pociągi spalinowe, które z racji swoje masy i gabarytów są znaczącymi emitentami zanieczyszczeń. Istnieje potencjał dla wymiany takiego taboru na pojazdy zeroemisyjne.	tez zmodyfikowane.

					kolei niskoemisyjnych, w tym wodorowych. Należy uwzględnić dodatkowy cel dot. wymiany składów spalinowych na pojazdy zeroemisyjne (dot. pojazdów towarowych jaki pasażerskich)		
1036.	Przewodniczący Konferencji Rektorów Akademickich Szkół Polskich	mazowieckie	Komponent E	197-221	Szkolnictwo wyższe poprzez swoje ogromne doświadczenia płynące z prowadzonych badań naukowych w obszarze elektromobilności (E.1.1) i bezpieczeństwa transportu przyjaznego dla środowiska (E.1.2), może pełnić istotną rolę ekspercką nie tylko w wyborze technologii ale również wskazywaniu wyzwań technologicznych i zagrożeń, które w sposób naturalny pojawią się wraz z rozwojem rozległej infrastruktury w kraju. Interdyscyplinarność oraz dotychczasowe doświadczenia wielu wiodących polskich instytucji badawczych stwarza niepowtarzalną szansę spozycjonowania Polski jako jednego z liderów globalnej dyskusji na temat nowoczesnych technologii środowiskowych i energetycznych		**Uwaga ogólna**
1037.	Wiceprezes ds. Ekonomiczno-Finansowych Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S. A	zachodniopomorskie	Komponent E	197-221	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. zwraca się do Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej o uwzględnienie w Krajowym Planie Odbudowy wszystkich projektów portowych, zgłoszonych w grudniu 2020 roku. Wśród zgłoszonych projektów portowych, które odegrają kluczową rolę w rozwoju Portu Szczecin i Świnoujście znalazły się: ł. Budowa portu do instalacji i serwisowania Morskich Farm Wiatrowych (MFW) w Porcie Świnoujście. Budowa nowego nabrzeża służącego do rozładunku, przeładunku i bunkrowania LNG w porcie zewnętrznym w Świnoujściu. Rozbudowa terminalu promowego w Świnoujściu. Rozbudowa portu zewnętrznego w Świnoujściu —Terminal Masowy. Budowa Terminala Kontenerowego w Porcie Zewnętrznym w Świnoujściu wraz z głębokowodnym północnym torem podejściowym. Budowa infrastruktury portowej w zachodniej części Ostrowa Grabowskiego w porcie w Szczecinie.		**Uwaga nieuwzględniona.** Tego rodzaju infrastruktura będzie mogła być współfinansowana w ramach polityki spójności
1038.	Przewodniczący Koalicyjnego Klubu Parlamentarnego Lewicy	mazowieckie	Komponent E	197-221	Komponent E, reforma E2.1. Zwiększenie konkurencyjności sektora kolejowego **Zmiana** W sekcji "Wdrażanie (Implementation)" in fine dodać: "samorządy województw" Komponent E, inwestycja E2.1.2. Pasażerski tabor kolejowy **Zmiana** W sekcji Wdrażanie (Implementation) akapitowi 2 nadać brzmienie: "Centrum Unijnych Projektów Transportowych będzie instytucją odpowiedzialną za przeprowadzenie procedury konkursowej, współpracę z samorządami województw, podpisywanie umów o finansowanie	W komponencie pominięto udział samorządów województw, które dzisiaj mają możliwość tworzenia spółek kolejowych, a część z nich takie spółki utworzyła. To zmiana konieczna dla realizacji filaru spójności terytorialnej.	**Wyjaśnienie** Zapisy w komponencie „E" KPO wskazują na możliwość finansowania modernizacji regionalnych linii kolejowych. Kwota na linie kolejowe została zwiększona. W KPO znalazły się czytelne zapisy o możliwości zakupu taboru pasażerskiego dla przewozów regionalnych, wraz z przypisaniem określonej kwoty. Wsparcie zakupu taboru będzie możliwe

					inwestycji, bieżący monitoring i nadzór nad realizacją, jak również za obsługę przepływów finansowych środków KPO.		zarówno z części dotacyjnej, jak i pożyczkowej. Całkowita kwota na zakup taboru została zwiększona czterokrotnie.
1039.	Dyrektor Biura Związku Gmin Warmińsko-Mazurskich	Warmińsko-mazurskie	Komponent E	197-221	poparcie pisma Stowarzyszenia Gmin Uzdrowiskowych RP dotyczącego ujęcia gmin uzdrowiskowych oraz posiadających status obszaru ochrony uzdrowiskowej w projekcie Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększenia Odporności i uzupełnienie projektu o odpowiednie zapisy m.in. wskazanie, jako beneficjenta tych gmin (uzdrowiskowych i posiadających status obszaru ochrony uzdrowiskowej), co spowoduje uzyskanie statusu beneficjenta i pozwali na skorzystanie z tych środków.	Brak wsparcia gmin uzdrowiskowych w Krajowym Planie Odbudowy i Zwiększenia Odporności pogorszy i tak już bardzo złą sytuację tych gmin i doprowadzi do regresu poziomu życia społeczno-gospodarczego na ich terenie i totalnego zubożenia lokalnych społeczności.	**Wyjaśnienie** W ramach komponentu E procedura konkursowa w zakresie przewidywanych konkursów otwarta jest dla wszystkich gmin.
1040.	Burmisttrz Miasta Sławkowa Prezydent Miasta Dąbrowa Górnicza	śląskie	Komponent E	197-221	W styczniu tego roku przekazaliśmy Panu apel o wpisanie budowy łącznika pomiędzy Drogą Krajową nr 94, a Euroterminalem i stacją PKP LHS w Sławkowie do Krajowego Planu Odbudowy. Z odpowiedzi przesłanej przez Ministerstwo Infrastruktury wynika, że budowa wskazanej przez nas drogi jest poza zakresem zainteresowań ministerstwa, bo drogi prowadzące do Zespołu Terminali Przeładunkowych nie mają statusu dróg krajowych i jako samorządowcy powinniśmy rozwiązać ten problem we własnym zakresie.	Budowa łącznika to inwestycja o fundamentalnym znaczeniu dla całego regionu. Brak rozwiązania problemu gigantycznego i stale wzrastającego natężenia ruchu samochodów ciężarowych, poruszających się niedostosowanym układem dróg, w ciągu kilku najbliższych lat doprowadzi do całkowitej degradacji infrastruktury drogowej i położy się cieniem na idei Nowego Jedwabnego Szlaku. Rozwój szlaków transportowych, przynoszący korzyści gospodarcze państwu, nie może odbywać się kosztem lokalnych społeczności, co już raz wyprowadziło ludzi na ulice. Skutkiem tego była ostrzegawcza blokada jednej z dróg dojazdowych do terminali przeładunkowych. Nie chcemy do tego dopuścić kolejny raz, ale mamy świadomość, że cierpliwość naszych mieszkańców jest na wyczerpaniu.	**Uwaga nieuwzględniona** W ramach KPO niema wskazanych konkretnych lokalzacji projektów. Także budowa dróg, poza budową obwodnic na drogach krajowych
1041.	Prezes Związku Przedsiębiorców i Pracodawców	mazowieckie	Komponent E	197-221	Uwagę zwraca przy tym fakt, że dokument – mimo powoływania się na szereg funkcjonujących już (bądź projektowanych) programów i strategii – całkowicie pomija wieloletni Program Inwestycyjny Centralny Port Komunikacyjny, którego generalne cele wydają się zbieżne z deklarowanymi celami KPO (zwłaszcza w zakresie przeniesienia akcentu z inwestycji drogowych na inwestycje kolejowe). Transport kolejowy można byłoby również szerzej uwzględnić w projektach niejako międzykomponentowych, związanych m.in. z rozwojem technologii wodorowych, czy transformacją energetyczną. W odniesieniu do elektromobilności i neutralności technologicznej w transporcie, nie podważając oczywiście tych celów, należy zwrócić uwagę na czasochłonność i		**Wyjaśnienie** W zakresie CPK będą realizowane prace przygotowawcze.

					charakter tego procesu. Wydaje się, że wspierać należy rozmaite rozwiązania zmierzające do redukcji emisji. Komplementarnie należałoby również odnieść się do zwiększenia bezpieczeństwa łańcucha dostaw w branży motoryzacyjnej (w tym zakresie kryzys COVID-19 uwydatnił istotne niedobory).		
1042.	Marszałek Województwa Zachodniopomorskiego	zachodniopomorskie	Komponent E	197-221	Jednym z priorytetowych w ocenie samorządu województwa oraz samorządów Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego przedsięwzięciem, pozwalającym wyprowadzić ruch kołowy na zewnątrz metropolii i ograniczyć negatywny wpływ transportu drogowego na środowisko, jest budowa Zachodniego Drogowego Obejścia Szczecina wraz z przeprawą tunelową Police-Święta w ciągu drogi ekspresowej S6 jako zielonego korytarza ekologicznego. – KPO powinien zapewniać środki przeznaczone na realizację polityki miejskiej, w tym na przyjazny środowisku transport publiczny, a w dystrybucję tych środków powinny zostać zaangażowane partnerstwa samorządowe zbudowane wokół ośrodków miejskich, np. w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych. – KPO powinien zapewniać wsparcie dla rozwoju niskoemisyjnego transportu autobusowego na obszarach poza dużymi ośrodkami miejskimi. – W KPO powinna znaleźć się możliwość realizacji projektów dotyczących budowy sieci krajowych tras rowerowych, będących wspólnym zamierzeń samorządów województw. – Zaplanowane w KPO inwestycje w modernizację linii kolejowych powinny obejmować również linie lokalne i regionalne zgłoszone do rewitalizacji w ramach Programu Kolej Plus – środki KPO mogłyby pozwolić na zapewnienie wymaganych wkładów własnych do projektów. – Inwestycje w tabor kolejowy o charakterze regionalnym powinny uzyskać priorytet w KPO, a z uwagi na kluczową rolę w eliminacji wykluczenia transportowego zakup niskoemisyjnego regionalnego taboru kolejowego powinien być finansowany z instrumentów dotacyjnych.		**Uwaga nieuwzględniona.** Budowa obwodnic będzie dotyczyć dróg krajowych, zarządzanych przez Generalną Dyrekcję Dróg i Autostrad. Wybór konkretnych lokalizacji będzie dokonywany przez Ministerstwo Infrastruktury po szczegółowej analizie potrzeb związanych z bezpieczeństwem. Budowa dróg co do zasady nie jest kwalifikowalna w KPO, ze względu na brak spełnienia zasady niewyrządzania znacznej szkody środowisku. Wyjątkiem są cele bezpieczeństwa na drogach krajowych, gdzie natężenie ruchu uzasadnia realizację takiego celu. Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic. Zapisy w komponencie „E" KPO wskazują na możliwość finansowania modernizacji regionalnych linii kolejowych. Kwota na linie kolejowe została zwiększona.
1043.	Przewodniczący Rady Gminy Wieliszew		Komponent E	197-221	W przypadku Gminy Wieliszew wiemy jak ważnym elementem jest transport kolejowy, gdyż korzystamy z jego ponownej reaktywacji, dlatego uważamy że wsparcie transportu kolejowego powinno		**Uwaga uwzględniona.** Tabor szynowy (tramwaje) został dopisany do Komponentu E. Wsparcie

					być priorytetem komunikacyjnym i ekologicznym. Podobnie jest z transportem szynowym w dużych miastach. Nie można zatem mówić o ograniczaniu emisyjności w sektorze transportu bez wsparcia również rozwoju sieci tramwajowych, metra i kolei w największych polskich miastach i ich obszarach metropolitalnych.		będzie możliwe z części pożyczkowej. Zapisy w komponencie „E" KPO wskazują na możliwość finansowania modernizacji regionalnych linii kolejowych. Kwota na linie kolejowe została zwiększona. W KPO znalazły się czytelne zapisy o możliwości zakupu taboru pasażerskiego dla przewozów regionalnych, wraz z przypisaniem określonej kwoty. Wsparcie zakupu taboru będzie możliwe zarówno z części dotacyjnej, jak i pożyczkowej. Całkowita kwota na zakup taboru została zwiększona czterokrotnie.
1044.	Prezydent Miasta Poznania	wielkopolskie	Komponent E	197-221	Szczególnie niezrozumiale jest również to, że w zakresie środków przeznaczonych na zieloną transformację i niskoemisyjną mobilność, projekt KPO zakłada, że całość wsparcia ma być skierowana na zakup taboru autobusowego — potrzebnego, ale pełniącego funkcję uzupełniającą względem transportu szynowego. Tymczasem nie można poważnie mówić o ograniczaniu emisyjności w sektorze transportu bez wsparcia rozwoju sieci wszystkich rodzajów sieci w największych polskich miastach. Wsparcie transportu szynowego w mieście i na obszarach metropolitalnych daje szansę bardzo szerokiej grupie społeczeństwa, dobrze skomunikowanej mobilności, co zwiększy także bezpieczeństwo i jakość życia obywateli, potwierdzając kierunek alokacji ogromnych środków - bo dwa i pół raza większych - dedykowanych transportowi kolejowemu. Od co najmniej kilkunastu lat można zauważyć tendencje do przywracania linii tramwajowych w miastach — zarówno polskich, jak i europejskich. Władze miejskie zrozumiały bowiem, że likwidacja komunikacji szynowej, nierzadko zastąpiona rozbudową układu drogowego, to ślepy zaułek, prowadzący wyłącznie do większego ruchu kołowego, zatłoczenia i emisji zanieczyszczeń. Systemy tramwajowe są z powodzeniem przywracane w centrach miast, nierzadko wracając do swoich historycznych układów, a co więcej — kursując w tzw.	Trzeba pamiętać, że z infrastruktury transportowej, szpitalnej, kulturalnej, oświatowej czy szkolnej — korzystają nie tylko mieszkańcy dużych miast, ale także sąsiednich gmin. Jako centrum życia kulturalnego, edukacyjnego mieszkańcy sąsiednich gmin korzystają z powstałej infrastruktury za pieniądze mieszkańców Poznania. Przykładem mogą być usługi transportowe i projekty rozwijane z myślą o całej metropolii, poprzez sukcesywne powiększanie obszaru. W Poznaniu Poznańska Kolej Metropolitalna to przykład dobrej współpracy Miasta Poznania, samorządów gmin, Powiatu Poznańskiego oraz Samorządu Województwa Wielkopolskiego. Utrzymanie funkcjonowania Kolei to wydatek ogromny w tych trudnych dla gmin czasach. Niestety, największe polskie miasta i ich obszary metropolitalne zostały potraktowane w projekcie KPO jako beneficjenci drugiej kategorii.	**Uwaga uwzględniona.** Tabor szynowy (tramwaje) został dopisany do Komponentu E. Wsparcie będzie możliwe z części pożyczkowej.

					„zielonych strefach", w pełni mogą zastąpić ruch kołowy. W większości miast, gdzie funkcjonują systemy autobusowe i tramwajowe, układ transportu zbiorowego opiera się na schemacie, gdzie większy ciężar obsługi strumieni pasażerskich spoczywa na tramwajach, a autobusy pełnią rolę uzupełniającą i dowozową do punktów i węzłów przesiadkowych. Najlepszym przykładem jest tzw. Poznański Szybki Tramwaj, kiedy to po jego uruchomieniu w 1997 roku, całkowicie przemodelowano schemat kursowania linii autobusowych i finalnie osiągnięto cel nadrzędny, czyli jak najmniejsze dublowanie się tras tramwajowych i autobusowych. Zawężenie zakresu możliwego dofinansowania wyłącznie do taboru autobusowego, może doprowadzić do pewnego paradoksu: poszczególne miasta nie będą uczestniczyć w podziale środków ponieważ już realizują programy wymiany taboru, bądź są w trakcie finalizowania konkursów o dofinansowanie (co ma miejsce w przypadku Poznania). Co więcej, w skrajnym przypadku może dojść do nieracjonalnego wydatkowania środków, kiedy to sprawny, młody tabor będzie wymieniany tylko dlatego, iż na rynku będzie dostępne atrakcyjne dofinansowanie z KPO.		
1045.	Marszałek Województwa Pomorskiego	pomorskie	Komponent E	197-221	Pakiet zaproponowanych rozwiązań nie odpowiada na wszystkie wyzwania, adresowane w wątkach diagnostycznych. Dotyczy to m.in. dostępności transportowej, bezpieczeństwa i cyfrowych rozwiązań, w tym w szczególności aspektu związanego z poprawą dostępności transportowej. Zakupy taboru autobusowego adresowane co do zasady do miast i ich obszarów funkcjonalnych, nie wpłyną na znaczącą redukcję wykluczenia transportowego, dotyczącego szczególnie obszarów wiejskich. Zakupy taboru kolejowego dla połączeń międzywojewódzkich/krajowych w niewielkim stopniu przyczynią się do poprawy dostępności transportowej. Podobnie z punktu widzenia dostępności pasażerskiej należy oceniać odbudowę linii kolejowych - zorientowaną na linie kolejowe dla transportu towarowego. 12. Brakuje uzasadnienia dla pominięcia w obszarze inwestycji taborowych miejskiego i regionalnego transportu szynowego, który cechuje się znacznie niższym poziomem emisyjności niż transport kołowy. W szczególności niezrozumiałe jest pominięcie oczekiwań samorządów oraz kolejowych	Należy uzupełnić treść o tabor trolejbusowy:	**Uwaga uwzględniona.** Tabor szynowy (tramwaje) został dopisany do Komponentu E. Wsparcie będzie możliwe z części pożyczkowej. W KPO znalazły się czytelne zapisy o możliwości zakupu taboru pasażerskiego dla przewozów regionalnych, wraz z przypisaniem określonej kwoty. Wsparcie zakupu taboru będzie możliwe zarówno z części dotacyjnej, jak i pożyczkowej. Całkowita kwota na zakup taboru została zwiększona czterokrotnie. Zapisy w zakresie taboru zostały zmodyfikowane. Zapisy w komponencie „E" KPO wskazują na możliwość finansowania modernizacji regionalnych linii kolejowych.

					przewoźników regionalnych (w tym największego przewoźnika pasażerskiego w kraju POLREGIO Sp. z o.o.) w zakresie zakupów taboru kolejowego (przy jednoczesnym pełnym uwzględnieniu potrzeb zgłaszanych przez PKP Intercity S.A.). Pociągi regionalne oraz kolej miejska w większym stopniu, niż przedstawiona w projekcie KPO inwestycja taborowa spółki PKP Intercity S.A., przyczynią się do realizacji reformy zwiększenia konkurencyjności taboru kolejowego. Ze względu na niższą rentowność oraz większą rolę w eliminacji wykluczenia transportowego to zakupy taboru regionalnego winny być finansowane z instrumentów dotacyjnych. Niezbędne jest zweryfikowanie i uproszczenie zapisów dotyczących wpierania taboru autobusowego. Potrzeba konsekwencji w stosowaniu pojęć dotyczących źródeł napędu pojazdów (zakupy niskoemisyjnego taboru niekoniecznie wpisują się w zeroemisyjny tabor zbiorowy). 14. W obszarze inwestycji liniowych (kolejowych i drogowych) niezrozumiałe jest ograniczenie zakresu przedsięwzięć wyłącznie do infrastruktury zarządzanej centralnie (przez PKP PLK, czy też GDDKiA). Natężenie ruchu na wybranych drogach wojewódzkich częstokroć przewyższa natężenie ruchu na odcinkach krajowych, wskazując na zasadność działań punktowych, budowy obwodnic, czy też objęcie sieci dróg wojewódzkich projektami cyfryzacyjnymi. Wnosimy o wykreślenie słów „szczególnie na liniach kolejowych o kluczowym udziale transportu towarowego”, gdyż zadania będą realizowane na wszystkich liniach również na tych gdzie nie ma udziału kluczowego transportu towarowego. Nie ma uzasadnienia zawężanie katalogu zarządców infrastruktury kolejowej wyłącznie do PKP PLK S.A. Alokacja na to zadanie wynosi 398 mln EUR, czyli przy dzisiejszym kursie 4,60 zł za EUR wynosi 1,83 mld zł, jednocześnie wskazano że zostanie dofinansowany projekt zakupu przez Intercity Sp. z o.o. 38 zestawów pushpull w cenie 115 mln zł za zestaw co daje kwotę 4,37 mld zł. To oznacza, że projekt 3-krotnie przekracza alokację na wskazane zadanie, czyli na projekty dotyczące unowocześnienia taboru regionalnego zabraknie środków. W związku z tym, wnosimy o zwiększenie alokacji na to zadanie oraz wykreślenie projektu zakupu		Kwota na linie kolejowe została zwiększona. Budowa obwodnic będzie dotyczyć dróg krajowych, zarządzanych przez Generalną Dyrekcję Dróg i Autostrad. Wybór konkretnych lokalizacji będzie dokonywany przez Ministerstwo Infrastruktury po szczegółowej analizie potrzeb związanych z bezpieczeństwem. Budowa dróg co do zasady nie jest kwalifikowalna w KPO, ze względu na brak spełnienia zasady niewyrządzania znacznej szkody środowisku. Wyjątkiem są cele bezpieczeństwa na drogach krajowych, gdzie natężenie ruchu uzasadnia realizację takiego celu.

					38 zestawów push-pull, przy jednoczesnym określeniu kwalifikowania projektów w trybie konkursowym skierowanego do wszystkich przewoźników i samorządów województw Należy wskazać, że drogi wojewódzkie w dużej mierze zapewniają wewnętrzną spójność regionów, a przejścia dróg wojewódzkich przez obszary zurbanizowane stanowią główną przeszkodę w ograniczaniu dostępności transportowej. Na sieci dróg wojewódzkich również identyfikuje się miejsca niebezpieczne, które wymagają wprowadzenia działań kompensacyjnych. Natężenie ruchu w ciągu dróg wojewódzkich niejednokrotnie przewyższa natężenie na drogach krajowych w regionie. W niektórych przypadkach drogi wojewódzkie są podstawowym połączeniem drogowym dla danego obszaru. Ważnym jest to, aby zarządcy dróg wojewódzkich również mogli na zarządzenie sieci drogowej zarządzać ruchem i mieć pełną informacje na najważniejszych jej odcinkach. W znaczący sposób ułatwi korzystanie z dróg przez uczestników ruchu oraz podniesie poziom brd W ramach planowanych inwestycji w cyfryzację transportu proponujemy uwzględnienie możliwości działań dla innych podmiotów niż tylko Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad oraz PKP PLK SA i PKP S.A.		
1046.	Prezydent Miasta Ełku	pomorskie	Komponent E	197-221	Uchwała Rady Miasta w sprawie poparcia dla starań Zarządu Województwa Warmińsko-Mazurskiego o uwzględnienie w Krajowym Planie Odbudowy projektu pn.: ”Kompleksowa budowa sieci dróg rowerowych w województwie warmińsko-mazurskim".		**Wyjaśnienie** Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic.
1047.	Durektor Biura Klasta Luxtorpeda 2.0	podkarpackie	Komponent E	197-221	Przede wszystkim chcemy przekonać Ministerstwo Rozwoju Pracy i Technologii do przyjęcia trzech odrzuconych projektów zgłoszonych przez PKP Energetyka S.A. w procesie przed konsultacyjnym, który odbył się latem 2020 roku za pośrednictwem ówczesnego Ministerstwa Rozwoju, do realizacji w ramach KPO. Są to projekty:		**Uwaga nieuwzględniona** Wybór konkretnych projektów będzie miał miejsce na etapie wdrażania KPO.

					• Zielona Kolej - przejście polskiego transportu kolejowego na zasilanie energią odnawialną w 85% do 2030 roku, co przełoży się na ograniczenie emisji C02 8 min ton. • Lokalne Obszary Bilansowania - 300 dedykowanych kolei „klastrów energii" (mikro sieci), zawierających magazyn energii, które zrównoważą podaż z zapotrzebowaniem na energię i zwiększą bezpieczeństwo zasilania. • Kolej wodorowa - 50 stacji wodorowych pozwalających przewoźnikom na rozwój czystych ekologicznie przewozów na trasach, gdzie niemożliwa lub nieopłacalna jest elektryfikacja sieci kolejowej. Projekty te realizują założenia KPO w wiązkach projektów: „Inwestycje w efektywność energetyczną oraz instalacje OZE w dużych przedsiębiorstwach - inwestycje o największym potencjale redukcji emisji gazów cieplarnianych" (wg KPO: Komponent E). Ich realizacja będzie się odbywać w latach 2023-2026.		
1048.	Przewodnicząca RadayMiasta Bydgoszczy	Kujawsko-pomorskie	Komponent E	197-221	Zwiększeniu udziału samorządów do środków KPO m.in. w transporcie, usuniecie wykluczenia samorządów w zakresie projektów transportowych, zwiększeni e dofinansowania m.in. w obszarze transdportu		**Uwaga uwzględniona** Środki na zakup taboru kolejowego, w tym regionalnego zostały zwiększone czterokrotnie. Dodane zostało także wsparcie dla taboru tramwajowego.
1049.	Dyrektor Generalny Biuro Rzecznika Małych i Średnich Przedsiębiorców				uwagi organizacji przedsiębiorców będących członkami Rady Przedsiębiorców działającej przy Rzeczniku Małych i Średnich Przedsiębiorców. Wśród kierowanych do Rzecznika MSP uwag przedsiębiorców do Krajowego Planu Odbudowy często pojawia się temat transportu zbiorowego. Przedsiębiorcy działający w branży kolejowej zwracają uwagę na potrzebę odbudowy zainteresowania podróżnych tym rodzajem transportu po pandemii oraz potrzebę poprawy konkurencyjności kolei z transportem drogowym. Postuluje się zwiększenie wsparcia dla kolejowych przewoźników regionalnych i aglomeracyjnych, zainteresowanych rozbudową i modernizacją taboru oraz zapleczy dla taboru. Wnioskuje się również o uzupełnienie programu w części dotyczącej komunikacji miejskiej o wsparcie dla budowy linii tramwajowych i zakupów tramwajów, zważywszy, że wskazane w planie problemy dotykają nie tylko przewozów autobusami, ale całej komunikacji miejskiej.		**Uwaga uwzględniona.** W KPO znalazły się czytelne zapisy o możliwości zakupu taboru pasażerskiego dla przewozów regionalnych, wraz z przypisaniem określonej kwoty. Wsparcie zakupu taboru będzie możliwe zarówno z części dotacyjnej, jak i pożyczkowej. Całkowita kwota na zakup taboru została zwiększona czterokrotnie. Tabor szynowy (tramwaje) został dopisany do Komponentu E. Wsparcie będzie możliwe z części pożyczkowej. W zakresie transportu

					W zakresie transportu autobusowego przedsiębiorcy wskazują na potrzebę udzielenia wsparcia w zakresie modernizacji taboru dla przewoźników nie tylko realizujących połączenia miejskie, ale także tych zajmujących się transportem gminnym, powiatowym i wojewódzkim. Ponadto wyrażane są postulaty zwiększenia dostępności transportu autobusowego dla podróżnych poza miastami i dofinansowania inwestycji w poprawę bezpieczeństwa ruchu.		autobusowego będzie możliwe wsparcie także dla przewozów pozaaglomeracyjnych.
1050.	Prezes Związku Lubuskich Organizacji Pozarządowych		Komponent E	197-221	BRAK uwzględnienia szerokiego wsparcia dla działań edukacyjno-informacyjno-dorad czych w ramach działań inwestycyjnych Zmiana zapisu: „walkę z wykluczeniem komunikacyjnym" na „ograniczenie skali wykluczenia komunikacyjnego" Zmiana zapisu: „stref niskoemisyjnych," na „strefy czystego transportu". Zmiana potrzebna jest także w dalszej części dokumentu, gdzie zwrot "strefy niskoemisyjne" się powtarza. Zmiana zapisu: „Zwiększenie udziału zeroemisyjnego transportu,, na „zwiększenie udziału zeroemisyjnego transportu w krajowym podziale zadań przewozowych (modal split)" Wykreślenie zapisu: „W ramach działań związanych z poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego zakłada się budowę nowych obwodnic pozwalających na wyprowadzenie ruchu z obszarów zurbanizowanych." "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". "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". 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	Wszystkie interwencje (projekty) realizowane w ramach komponentu E powinny być uzupełnione o komponenty miękkie, budujące akceptację, wiedzę i kompetencje w zakresie zielonej, inteligentnej mobilności Jest to cel programu zatem i zapis powinien mieć charakter celu. „Walka" jest działaniem i nie może być celem samym w sobie. Proponuje się wprowadzenie nomenklatury zgodnej z obowiązującymi aktami prawnymi w Polsce, czyli „stref czystego transportu" według Ustawy o elektromobilności. 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. 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	**Wyjaśnienie** Należy pamiętać, że KPO nie jest jedynym programem unijnym. Znaczne środki będą dostępne także z polityki spójności, dlatego też w KPO nie znalazły się wszystkie projekty, jakie są istotne dla transportu. Infrastruktura rowerowa może być realizowana jako jeden z elementów kompleksowych projektów dotyczących zazieleniania miast w ramach Komponentu B. Także w obszarze bezpieczeństwa transportu (Komponent E) mogą być realizowane elementy infrastruktury rowerowej w ramach budowy obwodnic. Nowa wersja KPO został znacznie zmieniona, w tym np. w zakresie zapisów dotyczących inwestycji E1.1.1.

					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” Dodanie sformułowania po słowach "dlatego niezbędne jest dalsze podejmowanie działań w zakresie poprawy stanu infrastruktury kolejowej” - "w szczególności jej elektryfikacji”. 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 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. 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” Należy wykluczyć z KPO wsparcie na budowę obwodnic. Należy uzupełnić/doprecyzować opis planowanych nowelizacji ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (PTZ) oraz ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej 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. Opis Wyzwania należy następująco uzupełnić: „Istotnym wyzwaniem wynikającym z niskiego udziału pojazdów zeroemisyjnych we flotach publicznego i prywatnego	oczekiwanych dla terenu zabudowanego - jeśli już takie działania powinno podlegać dofinansowaniu z KPO. Budowa dróg nie przyczyni się do ograniczenia emisji gazów cieplarnianych. 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. 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. 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	

					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. 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. 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. Należy wyodrębnić pulę środków na zakup taboru na potrzeby regionalne i lokalne przez JST, w trybie konkursowym. 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 . 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	postaci opłaty ryczałtowej, a dopiero powyżej tej częstotliwości w postaci dodatkowej opłaty od każdego dodatkowego pociągu, ewentualne inne rozwiązanie premiujące zapewnienie optymalnej częstotliwości kursowania. 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. 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. Dokumenty strategiczne są nieaktualne, ponieważ zostały przyjęte przez	

					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). 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. Dodanie komponentu E1.1.3 „Wsparcie rozwoju infrastruktury rowerowej” 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	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. 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. Budowa obwodnic nie przyczynia się do ograniczenia ruchu samochodowego w ogóle,	

					ostatniej mili. 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 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. 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. 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.	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. 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). Nie określono, o jaki konkretnie obszar	

					strefach pojazdów wysokoemisyjnych. Do stref wjazd będą miały jedynie pojazdy osobowe elektryczne, wodorowe oraz napędzane gazem ziemnym oraz rowery. Dodanie w sekcji „Charakterystyka (Naturę, 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. 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. 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 Oraz analogicznego zapisu w matrycy. Za realizację wskaźnika odpowiedzialne będzie MI. KPO musi jednoznacznie wykluczać wsparcie dla rozwoju	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). 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.	

					transportu śródlądowego jako szkodliwego środowiskowo ("do no significant harm").	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. 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. 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. 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. 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. 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 min 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).	
1051.	Przewodniczący Rady Gminy Wieliszew		Komponent E	197-221	W przypadku Gminy Wieliszew wiemy jak ważnym elementem jest transport kolejowy, gdyż korzystamy z jego ponownej reaktywacji, dlatego uważamy że wsparcie transportu kolejowego powinno być priorytetem komunikacyjnym i ekologicznym. Podobnie jest z transportem szynowym w dużych miastach. Nie można zatem mówić o ograniczaniu emisyjności w sektorze transportu bez wsparcia również rozwoju sieci tramwajowych, metra i kolei w największych polskich miastach i ich obszarach metropolitalnych.		**Uwaga uwzględniona.** Tabor szynowy (tramwaje) został dopisany do Komponentu E. Wsparcie będzie możliwe z części pożyczkowej. Zapisy w komponencie „E" KPO wskazują na możliwość finansowania modernizacji regionalnych linii kolejowych. Kwota na linie kolejowe została zwiększona. W KPO znalazły się czytelne zapisy o możliwości zakupu taboru pasażerskiego dla przewozów regionalnych, wraz z przypisaniem

							określonej kwoty. Wsparcie zakupu taboru będzie możliwe zarówno z części dotacyjnej, jak i pożyczkowej. Całkowita kwota na zakup taboru została zwiększona czterokrotnie.