

Warszawa, dn. 9 października 2025 r.

Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej
ul. Wspólna 2/4
00-926 Warszawa

PETYCJA
w sprawie uwzględnienia postulatów systemowych
i technicznych w Planie Społeczno-Klimatycznym

Wobec narastających skutków kryzysu klimatycznego oraz wyzwań związanych z ubóstwem energetycznym i wykluczeniem transportowym, kluczowe programy i dokumenty strategiczne – takie jak Plan Społeczno-Klimatyczny (PSK) – muszą być projektowane z największą starannością, systemowo i w oparciu o aktualną wiedzę ekspercką. PSK ma realny potencjał stać się instrumentem zmniejszania nierówności i budowy odpornych, zielonych systemów mobilności w Polsce. Niestety, w jego obecnej postaci, po odrzuceniu wielu słusznych uwag zgłoszonych w procesie konsultacji publicznych, dostrzegamy szereg istotnych luk, które – jeśli nie zostaną usunięte – ograniczą skuteczność i trwałość planowanych działań. Poniżej przedstawiamy zauważone nieścisłości oraz postulowane zmiany.

Obawy środowiska zaangażowanego w rozwój zrównoważonej mobilności budzi sposób ujęcia rozwoju systemów rowerów publicznych, które w Planie potraktowano jako narzędzie wspierające aktywną mobilność i przeciwdziałające wykluczeniu komunikacyjnemu. Choć zamysł ten jest słuszny, jego realizacja może okazać się całkowicie nieskuteczna – jeśli inwestycje te będą wdrażane w postaci lokalnych, nieskoordynowanych projektów rowerów miejskich, bez powiązań z innymi środkami transportu zbiorowego i bez odniesienia do realnych potrzeb transportowych regionów.

rozminięcia się z głównym celem Funduszu, jakim jest przeciwdziałanie wykluczeniu transportowemu oraz tworzenie spójnego, dostępnego systemu mobilności.

Co więcej, zgodnie z aktualnymi kosztami przetargów publicznych z lat 2024-2025, koszt budowy jednego regionalnego systemu roweru publicznego wraz z pięcioletnią obsługą to około 40,5 mln zł. Dla 16 województw daje to łączny koszt 648 mln zł – kwotę znaczącą, ale uzasadnioną zakresem i trwałością efektów społecznych. Zawarte obecnie w PSK limity kosztów – od 200 tys. do 2,1 mln zł (po indeksacji do 2,36 mln zł) – są nieadekwatne i w efekcie będą finansowaniem systemów „symbolicznych”, niespójnych i nieskutecznych. Podczas konsultacji zwróciliśmy również uwagę na ten aspekt. Mimo otrzymania odpowiedzi w tym zakresie, iż „Przyjęte koszty jednostkowe wynikają z doświadczeń województw w zakresie realizacji podobnych projektów w ramach programów polityki spójności.”, ponownie wnosimy o ich weryfikację oraz, ponadto, zapisanie wyraźnych standardów i wskaźników – takich jak liczba rowerów, liczba stacji, minimalny obszar działania, liczba użytkowników, liczba przejazdów czy udział mieszkańców w zasięgu działania systemu.

W kontekście infrastruktury rowerowej niezbędne jest również uwzględnienie wymogu projektowania i realizacji inwestycji zgodnie z obowiązującymi wytycznymi technicznymi Ministerstwa Infrastruktury - WR-D-42-1 oraz WR-D-42-2. Analogiczna, jak w przypadku propozycji systemowego ujęcia roweru publicznego, odpowiedź w ramach konsultacji, iż szczegóły realizacji poszczególnych inwestycji będą przygotowane na późniejszym etapie (np. w dokumentacji konkursowej) stwarza bardzo duże ryzyko powstania rozwiązań nieergonomicznych, niebezpiecznych, niespójnych funkcjonalnie.

Proponujemy także, aby infrastruktura rowerowa przy stacjach i węzłach przesiadkowych była zadaszona, a inwestycje premiowane za wykorzystanie odnawialnych źródeł energii – na przykład fotowoltaiki do zasilania oświetlenia, monitoringu czy ładowania rowerów i hulajnóg elektrycznych oraz uwzględnienia w tworzonej infrastrukturze miejsc dla pojazdów współdzielonych, takich jak rowery publiczne czy hulajnogi. Działania takie są zgodne z rekomendacjami Komisji Europejskiej, które zostały zapisane następująco: „...Państwa członkowskie są zachęcane do promowania szerszego wykorzystania rowerów, rowerów elektrycznych, cargo-bike’ów oraz rozwiązań z zakresu mikromobilności poprzez zintegrowane planowanie mobilności miejskiej i regionalnej. Podejście to powinno priorytetowo traktować rozwój bezpiecznej, bezpośredniej, pewnej i wygodnej infrastruktury rowerowej oraz sieci, które łączą obszary o niskich dochodach z kluczowymi punktami docelowymi...”

Na koniec chcemy stanowczo podkreślić, że procedura konsultacji publicznych PSK – choć z pozoru otwarta – w praktyce nie spełniła kryteriów inkluzywności. Internetowy formularz zgłoszeniowy wymagał obowiązkowego wskazania reprezentowanej instytucji, co mogło zniechęcić osoby fizyczne i obywateli do udziału – nie było jasne, czy „zwykli” obywatele mogą w ogóle wziąć udział w konsultacjach. W efekcie tylko 8 spośród 583 uwag zostało zgłoszonych przez osoby prywatne. Dodatkowo, konieczność precyzyjnego przypisania każdej uwagi do konkretnego punktu dokumentu PSK za pomocą rozwijanych list była rozwiązaniem skomplikowanym i zniechęcającym – szczególnie wobec złożonej struktury dokumentu. Tego typu bariery techniczne są również skuteczne w wykluczaniu uczestników procesu, jak brak dostępu do informacji. Konsultacje publiczne nie

Wskazana w PSK wartość docelowa wskaźnika „liczba wspartych publicznych systemów wypożyczania rowerów” wynosi jedynie 6 systemów w skali kraju. Nie towarzyszy jej żadna definicja funkcjonalna, terytorialna czy integracyjna. Wobec tego postulujemy zwiększenie liczby systemów co najmniej do 16 – po jednym w każdym województwie, przy równoczesnym wskazaniu, że muszą one obejmować więcej niż jedną jednostkę samorządu terytorialnego, z obowiązkowym udziałem jednostek dotkniętych ubóstwem transportowym.

Co więcej, wartością referencyjną dla planowania skali tych inwestycji powinna być liczba rowerów przypadających na mieszkańców. W tym zakresie należy pokreślić, iż Załącznik IV do Rozporządzenia UE 2023/955 określa jedynie wskaźniki wspólne dotyczące orientacyjnych kamieni milowych i wartości docelowych dla planów społeczno-klimatycznych państw członkowskich UE, a art. 6 ust. 1 lit. m) dopuszcza stosowanie „dodatkowych, indywidualnych wskaźników zaproponowanych przez dane państwo członkowskie”. Zatem udzielona odpowiedź na uwagę zgłoszoną w ramach konsultacji w powyższym zakresie, tj. „Dobór wskaźników wynika z zakresu interwencji i jest zgodny z listą wskaźników w Rozporządzeniu UE 2023/955.” jest informacją niepełną. W związku z powyższym ponownie proponujemy przyjęcie wskaźnika: minimum 1 rower na 500 mieszkańców. W praktyce oznacza to systemy liczące 1500-2000 rowerów, obejmujące przeciętnie 10 miejscowości i zintegrowane z regionalnym transportem zbiorowym, zwłaszcza kolejowym. Tylko wówczas można mówić o realnej zmianie – takiej, która przełoży się na multimodalną ofertę mobilności, zgodną z popularnym w Europie Zachodniej modelem *bike-train-bike*. Przykład województwa łódzkiego, które wdrożyło taki system jako jedyne w kraju, pokazuje, że jest to nie tylko możliwe, ale i skuteczne. Dodatkowo przykładem potwierdzającym, że rower może wspierać komunikację między gminami jest system Metrorower w Górnośląsko – Zagłębiowskiej Metropolii. System roweru metropolitalnego jest także zintegrowany z systemem biletowym komunikacji publicznej, gwarantując posiadaczom biletów okresowych 60 minut darmowej jazdy na rowerze każdego dnia.

W wyjaśnieniu do uwagi w zakresie systemowego uregulowania roweru publicznego w PSK – zgłoszonej w ramach konsultacji – wskazano, iż „Szczegóły realizacji poszczególnych inwestycji zawartych w PSK będą przygotowane na późniejszym etapie przez instytucje odpowiedzialne za organizację naborów. Zasady te określać będą m.in. konkretne wymogi stawiane projektom oraz kryteria wyboru projektów.” Niemniej jednak, jeśli system roweru publicznego ma spełnić swoją rolę jako narzędzia walki z wykluczeniem komunikacyjnym, musi być zaprojektowany w sposób systemowy, jako część szerszej sieci transportowej. W szczególności powinien być traktowany jako środek transportu uzupełniającego, umożliwiający dojazd do przystanków i stacji kolejowych, przystanków autobusowych i węzłów przesiadkowych, a zatem mieć zasięg ponadlokalny – regionalny i funkcjonować w ścisłej integracji z innymi środkami transportu publicznego, zarówno w zakresie fizycznym (lokalizacja stacji), jak i taryfowym czy informacyjnym. Uznajemy, iż miejscem właściwym na nadanie właśnie takiego kierunku jest Plan Społeczno-Klimatyczny. Bez uregulowania tych kwestii na poziomie PSK istnieje realne ryzyko, że realizowane będą nieskoordynowane inwestycje rowerowe, które – choć kosztowne – będą miały znikomy wpływ na dostępność transportową obszarów peryferyjnych i marginalizowanych. W efekcie może to prowadzić do

powinny być projektowane wyłącznie z myślą o interesariuszach instytucjonalnych, lecz także o zwykłych obywatelach.

W związku z powyższym apelujemy do Ministerstwa Infrastruktury oraz Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej o uwzględnienie przedstawionych w niniejszej petycji postulatów. Są one spójne z deklarowanymi celami PSK, zgodne z aktualnymi realiami technicznymi i ekonomicznymi oraz ukierunkowane na rzeczywistą, systemową poprawę warunków życia mieszkańców Polski – zwłaszcza tych narażonych na wykluczenie transportowe i energetyczne. Wdrożenie proponowanych zmian uczyni Plan Społeczno-Klimatyczny narzędziem nie tylko strategicznym, ale także sprawiedliwym, racjonalnym i społecznie skutecznym.

Jednocześnie wyrażamy chęć i gotowość do spotkania w dogodnym dla Państwa terminie, celem szczegółowego omówienia poruszonych w niniejszej petycji zagadnień. Chętnie przedstawimy nasze rekomendacje w szerszym kontekście eksperckim oraz podzielimy się doświadczeniem w zakresie planowania i wdrażania rozwiązań transportowych w oparciu o dane, potrzeby mieszkańców oraz cele polityki klimatycznej. **Uprzejmie prosimy o wskazanie możliwego terminu takiego spotkania – jesteśmy otwarci na rozmowę w formule stacjonarnej lub zdalnej, zgodnie z Państwa preferencją.**

Z wyrazami szacunku,