



WiseEuropa

Zieleń za mgłą

Czy projekty transportowe KPO
pozostają adekwatną odpowiedzią
na rzeczywistość polikryzysu?

Inwestycje i reformy zaplanowane
w Krajowym Planie Odbudowy to
dalece niewystarczający, ale potrzebny
krok w kierunku rozwiązania wyzwań
sektora transportu w dobie kryzysu
energetycznego i klimatycznego.



Piotr Chrzanowski, Krzysztof Krawiec, Krzysztof Ruciński



ZRÓWNOWAŻONY TRANSPORT

Zieleń za mgłą.

Czy projekty transportowe KPO pozostają adekwatną odpowiedzią na rzeczywistość polikryzysu?

Autorzy:

Piotr Chrzanowski,

Krzysztof Krawiec,

Krzysztof Ruciński



Fundacja Warszawski Instytut Studiów Ekonomicznych i Europejskich

ul. Królewska 2/26

00-065 Warszawa

www.wise-europa.eu

Projekt okładki, skład, łamanie: [Studio graficzne TEMPERÓWKA s.c.](#)

Kopiowanie i rozpowszechnianie może być dokonane za podaniem źródła.

© Copyright by WiseEuropa – Fundacja Warszawski Instytut Studiów Ekonomicznych i Europejskich,
Warszawa, 2023

ISBN 978-83-64813-76-4



WiseEuropa

Zieleń za mgłą

Czy projekty transportowe KPO
pozostają adekwatną odpowiedzią
na rzeczywistość polikryzysu?

Piotr Chrzanowski, Krzysztof Krawiec, Krzysztof Ruciński

Warszawa, 2023

Główne wnioski	5
1. Krajowy Plan Odbudowy dla Polski	6
2. Burzliwe czasy polikryzysu a mgliste perspektywy dekarbonizacji transportu	8
3. Mobilność w rewizji Krajowego Planu Odbudowy	11
4. Polskie kamienie milowe na drodze do zielonej i inteligentnej mobilności	14
5. Ocena inwestycji i reform w ramach KPO	19
Odbudowa i odporność sektora transportu	21
Niezależność energetyczna	23
Neutralność klimatyczna	24
Zmniejszenie skali wykluczenia transportowego	26
Obszar interwencji	28
6. Jak inni członkowie UE zaplanowali swoje wydatki na mobilność w planach odbudowy?	30
7. Wnioski	32

Główne wnioski

- Krajowy Plan Odbudowy został opracowany w czasach pandemii COVID-19 i, zgodnie z pierwotnymi założeniami, jego celem była neutralizacja szoku dla gospodarki. Szybkie nadejście kolejnego kryzysu związanego z wojną w Ukrainie oraz przedłużony termin oczekiwania na środki nadają nowy kontekst reformom i inwestycjom przewidzianym w planie.
- Krajowy Plan Odbudowy i Rozwoju byłby dużą szansą na wsparcie polskiej gospodarki, a komponent „Zielona, inteligentna mobilność” odpowiada za 21% budżetu planu. Jest to istotne wzmocnienie dla przedsięwzięć w obszarze zrównoważonego transportu, które nie zawsze mogą liczyć na odpowiednie finansowanie. Inwestycje w transporcie wymagają jednak wieloletnich przygotowań, a perspektywa zakończenia wydawania środków do 2026 r. stawia wykonalność programu pod znakiem zapytania. Problem ten dotyczy w szczególności projektów infrastrukturalnych oraz zmniejszenia dotkliwości dla branży luki inwestycyjnej na kolei. Uruchomienie prefinansowania PFR na inwestycje w KPO przybliży perspektywę realizacji projektów wsparcia, jednak może okazać się spóźnione.
- Choć trudno oczekiwać od pojedynczego programu rozwiązania wszystkich wyzwań polskiego systemu transportowego, z planu wyłania się obraz braku spójnej wizji problemów, które próbuje zaadresować. Zawiera on szereg powiązanych ze sobą w ograniczonym stopniu działań, które nie posiadały alternatywnych źródeł finansowania w momencie tworzenia założeń. Zabrakło wyraźnej analizy skuteczności interwencji i pogłębionej diagnozy potrzeb przez wyborem przedsięwzięć.
- Szczególne nadzieje budzą projekty mające na celu zwiększenie parametrów środowiskowych parku taborowego komunikacji miejskiej i regionalnej. Niosą one jednak pewne ryzyko w związku z wyższymi cenami bardziej ekologicznych rozwiązań (np. autobusów elektrycznych), które może przełożyć się na ograniczenia w ofercie przewozowej na terenie miast i aglomeracji. Projekty te nie niwelują zapóźnień mniejszych miast i obszarów wiejskich w zakresie niewystarczającej lub braku oferty transportu publicznego. W kontekście wzrostu kosztów taboru oraz usług transportowych należy spodziewać się w najlepszym wypadku utrzymania zjawiska wykluczenia transportowego na niezmiennym poziomie.
- W porównaniu do zagranicznych odpowiedników, w KPO zauważalny jest brak projektów związanych ze wsparciem integracji taryfowej systemu publicznego transportu zbiorowego oraz projektów związanych z rozbudową sieci dróg dla rowerów. W opinii autorów to stracona szansa, ponieważ w tych kwestiach zapóźnienia naszego kraju są szczególnie widoczne.

1. Krajowy Plan Odbudowy dla Polski

Zasadniczym priorytetem działań rządów w latach 2020-2021 była reakcja na pandemię koronawirusa SARS-CoV-2. Związane z nią turbulencje doprowadziły do znacznych zakłóceń w funkcjonowaniu światowej gospodarki. Ich skala była zróżnicowana w zależności od możliwości reagowania danego kraju członkowskiego na COVID-19.

Krajowe plany odbudowy (KPO, ang. *Recovery and Resillience Plans*) państw członkowskich Unii Europejskiej to instrumenty, których zadaniem miało być:

- wspomoczenie poszczególnych państw członkowskich w odbudowie gospodarki po kryzysie gospodarczym wywołanym pandemią,
- uodpornienie gospodarki tych państw przed negatywnym wpływem nagłych, podobnych kryzysów w przyszłości.

W krajowych planach odbudowy poszczególnych krajów członkowskich Unii Europejskiej zawarto szereg reform i inwestycji, które pozwalają osiągnąć zamierzone cele, a ich realizacja powinna mieć miejsce w terminie od 1 lutego 2020 roku do 31 sierpnia 2026 r.

Polska, jako czwarte państwo pod względem wartości pomocy na poziomie 36 mld euro, powinna być jednym z największych beneficjentów systemu krajowych planów odbudowy. Naszemu krajowi przypadł również relatywnie wysoki (siódmy najwyższy) udział wysokości pomocy względem PKB (wskaźnik dla Polski to 6.1%; największy udział ma miejsce w Grecji i wynosi 16,6%)¹. W ostatecznym kształcie w ramach całego polskiego KPO przewidziano pulę środków o wartości 35,4 miliarda euro. Głównym beneficjentem środków pozostają Włochy ze wsparciem na poziomie 191,5 mld euro.

KPO został zatwierdzony przez Komisję Europejską w czerwcu 2022 r., a w grudniu 2022 r. podpisano ustalenia operacyjne pomiędzy władzami kraju a Komisją Europejską warunkujące udzielenie środków². W wyniku przedłużających się negocjacji związanych z reformą systemu sądowego stało się to ponad rok po rozpoczęciu prefinansowania analogicznych planów dla innych państw członkowskich UE³.

1 Bocian, K., Lewandowski, W., Sychowiec, M., & Wójtowicz A. (2022). [W pół kroku. Przeciętny poziom ambicji Krajowego Planu Odbudowy ryzykiem dla jego sukcesu](#), WiseEuropa.

2 Annex to the Commission Decision approving the Operational Agreements between the Commission and Poland pursuant to Article 20(6) of Regulation (EU) 2021/241.

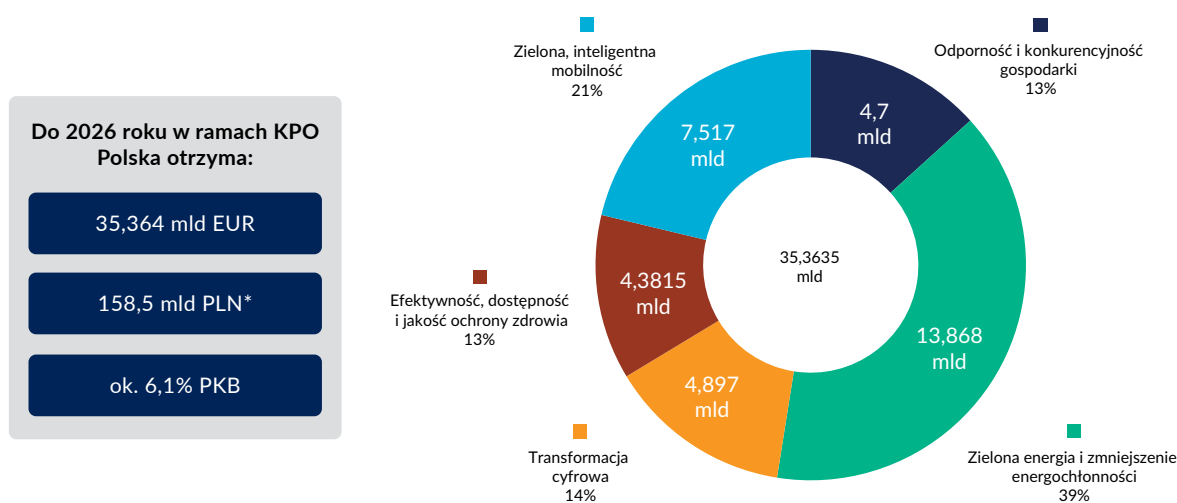
3 Z pełną chronologią można zapoznać się na [stronie Komisji Europejskiej](#).

Fundusze, które przewidziano w KPO, muszą zostać rozliczone do 2026 roku. Za sprawą systemu, w którym podstawą rozliczania się z Komisją Europejską i przekazywania środków jest realizacja tzw. kamieni milowych, spełnienie wymagań dla wypłaty pierwszej transzy nie prowadzi automatycznie do ułatwionego spełnienia kolejnych wymogów. Choć główna oś dyskusji o KPO dotyczy sporu o praworządność, nawet po ewentualnym rozstrzygnięciu tej kwestii Polska musi przeprowadzić wiele innych reform, by uzyskać dostęp do puli funduszy.

Wytyczne w zakresie tworzenia planów przyznawały państwom członkowskim dość duży poziom autonomii w projektowaniu struktury funduszy. Powodowało to, że związek części zawartych w KPO działań z postcovidową odbudową gospodarki był dość luźny. Istotnym warunkiem dodatkowym, wynikającym bezpośrednio z coraz bardziej ambitnej polityki klimatycznej UE, było obowiązkowe przeznaczenie 37% przewidzianej alokacji środków finansowych na cele klimatyczne oraz 20% na cele związane z cyfryzacją gospodarki. W przypadku polskiego KPO na cele klimatyczne przeznaczono 42,7%, na cyfryzację zaś 21,2%.

Tematyczny podział środków z KPO został przedstawiony na rysunku 1. Szersza analiza zawartości całego dokumentu została przedstawiona w publikacji WiseEuropa pt. „Pół kroku. Przeciętny poziom ambicji Krajowego Planu Odbudowy ryzykiem dla jego sukcesu”.

Rysunek 1. Wartość środków pozyskanych w ramach polskiego KPO i ich alokacja



Źródło: Bocian, K., Lewandowski, W., Sychowiec, M., & Wójtowicz A. (2022). *W pół kroku. Przeciętny poziom ambicji Krajowego Planu Odbudowy ryzykiem dla jego sukcesu*, WiseEuropa.

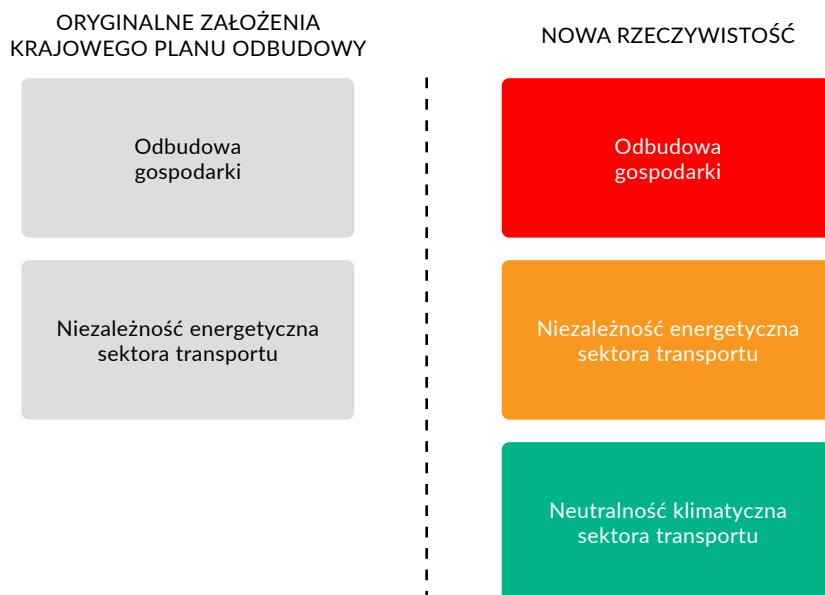
Komponent „Zielona, inteligentna mobilność”, na który przewidziano 21% dostępnej alokacji, jest drugą co do wielkości częścią składową z punktu widzenia wielkości wsparcia po „Zielonej gospodarce i zmniejszeniu energochłonności”. Celem tego komponentu jest rozwój zrównoważonego, bezpiecznego i odpornego systemu transportowego zapewniającego odpowiednią obsługę potrzeb gospodarki i społeczeństwa⁴. To właśnie analiza tej części planu jest przedmiotem dalszych rozważań w niniejszej publikacji.

4 Krajowy Plan Odbudowy, Komponent E „Zielona, inteligentna mobilność”.

2. Burzliwe czasy polikryzysu a mgliste perspektywy dekarbonizacji transportu

Choć pierwotnym założeniem było wykorzystanie KPO do odbudowy po jednorazowym, lecz intensywnym pod wieloma względami tąpnięciu spowodowanym pandemią COVID-19, szybko okazało się, że branża transportowa stoi przed wyzwaniem zmierzenia ze zjawiskiem polikryzysu. Nowa rzeczywistość oznaczała konieczność zmierzenia się z kryzysem energetycznym wywołanym pełnoskalową agresją Rosji na Ukrainę w 2022 r. oraz zmierzenie się z coraz bardziej ambitną polityką klimatyczną Unii Europejskiej, będącą odpowiedzią na kryzys klimatyczny. Nowe narzędzia polityki europejskiej (RePowerEU, Fit For 55, Europejski Zielony Ład) wymuszają zmianę perspektywy myślenia o dekarbonizacji gospodarki i o procesie zmniejszania emisyjności w transporcie. Sprawia to, że obecna skala wyzwań zdecydowanie wykracza dziś poza pierwotne założenia KPO, którym była odbudowa gospodarki po pandemii COVID-19 i jej uodpornienie na przyszłe podobne tąpnięcia. Zmianę tę, uwzględniającą konieczność zmierzenia się z kryzysem energetycznym i klimatycznym, przedstawiono na Rysunku 2.

Rysunek 2. Nowe spojrzenie na wdrażanie Krajowego Planu Odbudowy



Źródło: opracowanie własne WiseEuropa

Kontekstem dla projektowania inwestycji i polityk transportowych w zmienionej rzeczywistości pozostają następujące procesy, które doprowadziły do zwiększenia poziomu uzależnienia kraju od paliw kopalnych:

- W Polsce dynamicznie wzrastało znaczenie motoryzacji indywidualnej, głównie kosztem transportu szynowego. W latach 2004-2022 w Polsce oddano do użytku łącznie 4149 km autostrad i dróg ekspresowych⁵ i ok. 50 km nowych linii kolejowych⁶. Szereg inwestycji w tabor, dworce i przystanki kolejowe oraz stopniowa modernizacja i rewitalizacja linii kolejowych doprowadziły po latach spadków do wzrostu liczby pasażerów począwszy od 2010 r.⁷ Choć pandemia negatywnie wpłynęła na wielkość pasażerskich przewozów kolejowych, udało się je w dużej mierze odbudować⁸.
- Znaczenie transportu autobusowego poza największymi ośrodkami systematycznie i w szybkim tempie spadało, w wielu regionach ma już marginalne znaczenie⁹. Organizowane przez sektor publiczny połączenia PKS zostały zastąpione kształtowanymi przez czynniki rynkowe niestabilnymi połączeniami prywatnych przewoźników. Pandemia COVID-19 pogłębiła wieloletni trend odpływu pasażerów i przyspieszyła likwidację połączeń autobusowych. W przeciwieństwie do odbudowy popytu na kolei, po pandemii upadały kolejne przedsiębiorstwa transportu autobusowego (m. in. PKS Wałcz¹⁰, PKS Radom¹¹ czy PKS Łódź¹²). W 2018 roku szacowano, że niemal 14 milionów mieszkańców Polski nie ma dostępu do transportu publicznego¹³. Zgodnie z najnowszymi publikacjami w Polsce 20% miejscowości w ogóle nie ma zapewnionego dostępu do transportu zbiorowego, a dwukrotnie więcej ma go jedynie w dni nauki szkolnej¹⁴. Coraz więcej osób zamieszkujących mniejsze ośrodki miejskie oraz obszary wiejskie staje przed problemem braku możliwości realizacji podstawowych potrzeb transportowych. Znaczna część samorządów nie postrzega organizacji transportu zbiorowego jako swojego obowiązku, organizując jedynie dowozy do szkół.
- W przewozach towarowych kolej nie była w stanie w żaden sposób nawiązać do dynamicznego rozwoju segmentu przewozów drogowych. Choć pociągi towarowe w 2022 r. wykonały pracę przewozową na poziomie 62,5 mln tonokilometrów i był to wzrost względem roku 2010 (49,1 mln tkm)¹⁵, całkowity udział kolei w przewozach towarów w latach poprzedzających pandemię (2015-2020) systematycznie spadał i wynosił ok. 11%. Perspektywa dekarbonizacji sektora drogowego transportu towarów odpowiadającego za 83,4% struktury pracy przewozowej¹⁶ wciąż jest odległa i mglista.

5 Dane GDDKiA.

6 Najdłuższy nowy projekt, Pomorska Kolej Metropolitalna, liczy 19,5km długości.

7 [Dane UTK](#).

8 342,2 mln pasażerów kolei w 2022 r. względem 335,9 w 2019 r.

9 Dane GUS wskazują, że transport autobusowy z wyłączeniem komunikacji miejskiej w 2010 r. przewiózł 570 mln pasażerów, w 2021 r. wartość ta spadła do 169 mln.

10 Infobus. (2022, 17 września). [PKS Wałcz w stanie likwidacji. Autobusy będą kursować tylko do końca roku](#).

11 Transport Publiczny. (2022, 13 grudnia). [PKS Radom zakończył działalność przewozową](#).

12 Transport Publiczny. (2021, 19 maja). [PKS Łódź z zaledwie jedną parą połączeń. Praktyczny koniec działalności przewozowej](#).

13 Klub Jagielloński. (2018), [Publiczny transport zbiorowy w Polsce. Studium upadku](#).

14 Informacje z portalu [TransportPubliczny.pl](#) na podstawie danych Stowarzyszenia Ekonomiki Transportu.

15 [Dane UTK](#).

16 GUS. (2023). [Transport drogowy w Polsce w latach 2020 i 2021](#).



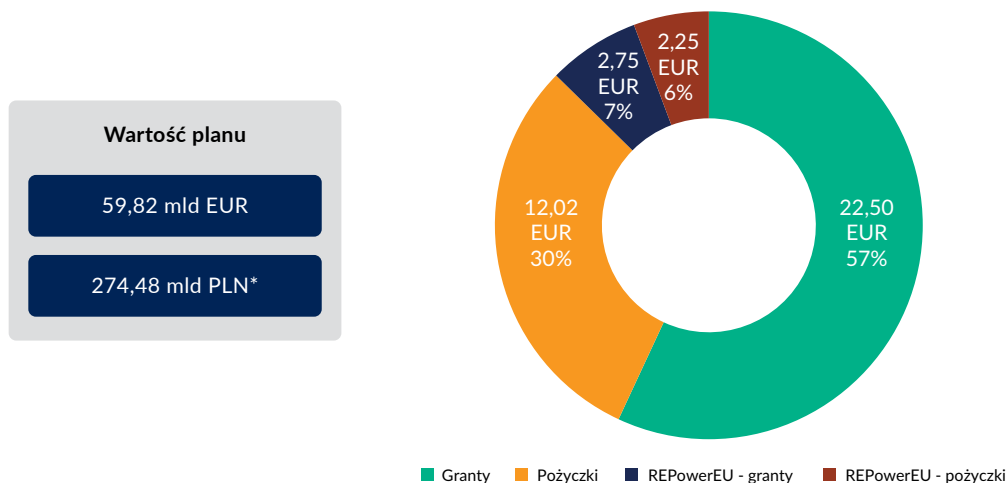
Zarysowane powyżej procesy wskazują, że pomimo deklaratywnego wsparcia zrównoważonego transportu na poziomie polityk, tendencje w sektorze w znacznej mierze od lat zmierzały w przeciwnym kierunku. Sytuacja geopolityczna wynikająca z rosyjskiej pełnoskalowej agresji na Ukrainę i prowadzonych działań wojennych, a także ogólnoeuropejskiego kryzysu energetycznego będącego ich wynikiem, wymusza jednak rewizję podejścia i konieczność przyśpieszenia uniezależnienia się polskiej gospodarki od paliw kopalnych. Kumulacja kryzysów doprowadziła także do zmiany sytuacji gospodarczej, która wymusiła aktualizację zapisów Krajowego Planu Odbudowy także w części poświęconej mobilności.

3. Mobilność w rewizji Krajowego Planu Odbudowy

W odpowiedzi na wojnę w Ukrainie, Komisja Europejska przygotowała plan odejścia od paliw kopalnych pochodzących z Rosji pod nazwą REPowerEU i dodatkową pulę środków pozwalających na rewizję KPO poszczególnych państw członkowskich.

W drugiej połowie kwietnia 2023 r. konsultacjom poddano projekt rewizji polskiego KPO¹⁷, które stanowią próbę dostosowania zapisów dokumentu do nowych realiów. Rewizja ta miała obligatoryjny charakter ze względu na konieczność zaprogramowania działań przewidzianych w planie REPowerEU. Celem nowych działań jest realizacja projektów, które wpisują się w kierunek uniezależnienia Europy od rosyjskich paliw kopalnych przed 2030 r.

Rysunek 3. Wysokość środków przewidzianych w rewizji KPO wraz ze wskazaniem źródeł ich pochodzenia



*stan na dzień 4 maja 2023 r.

źródło: opracowanie własne WiseEuropa na podstawie danych MFIPR

Poza nowym podziałem środków dokonano także szeregu zmian wynikających m.in. ze wstępnej oceny wykonalności projektów oraz wzrostu kosztów inwestycji. Zaproponowane zmiany dotyczyły 5 z 6 komponentów, objęty 13 z 48 reform oraz 36 kamieni milowych. W ramach propozycji zaproponowano 7 nowych kamieni milowych i wartości docelowych¹⁸. W zaproponowanej w 2023 r. rewizji KPO, udział środków na cele klimatyczne wzrósł do 64,2%, na cyfrowe zaś do 24,9%. (pierwotnie odpowiednio 42,7% i 21,2%). Zgodnie z harmonogramem opublikowanym przez Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej, negocjacje zmienionych zapisów z Komisją Europejską powinny mieć miejsce pomiędzy w trzecim kwartale 2023 r.

17 Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej. [Konsultacje rewizji Krajowego Planu Odbudowy](#), dostęp: 2 maja 2023 r.

18 Więcej informacji o kamieniach milowych i wartościach docelowych w rozdziale 3.

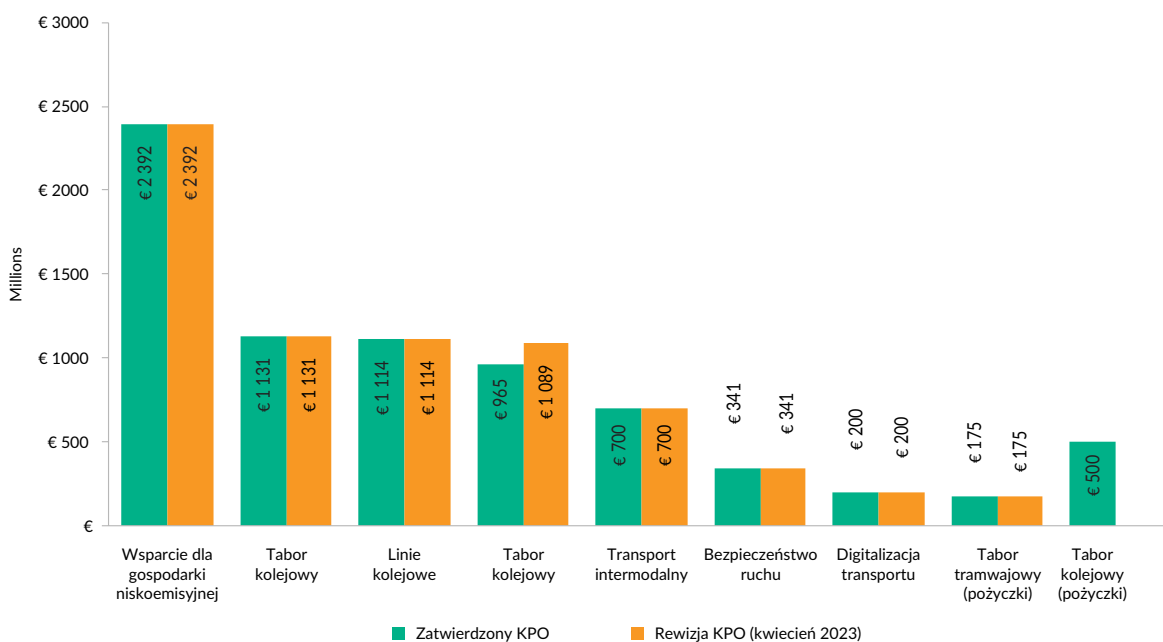
Tabela 1. Proponowane zmiany w komponente E „Zielona, inteligentna mobilność” Krajowego Planu Obudowy

	KPO	Rewizja KPO
Pierwotnie projektowany budżet	7,5 mld EUR	7,1 mld EUR
Wartość pożyczek	0,7 mld EUR	0,2 mld EUR
Wartość dotacji	6,8 mld EUR	6,9 mld EUR

Źródło: opracowanie własne WiseEuropa na podstawie projektu rewizji Krajowego Planu Odbudowy

W obszarze transportu uwzględniono przede wszystkim wynikający z inflacji wzrost kosztów. Jedną z istotnych zmian jest zmiana w zaproponowanej alokacji środków był wzrost budżetu przeznaczanego na tabor kolejowy z **965 mln EUR do 1,089 mld EUR** kosztem rezygnacji z części pożyczkowej (500 mln EUR). Podział alokacji środków w rewizji KPO w komponente E przedstawiono na rysunku 4.

Rysunek 4. Podział alokacji środków w komponente E „Zielona, inteligentna mobilność”, zgodnie z projektem rewizji Krajowego Planu Odbudowy



Źródło: opracowanie własne

W omawianym komponente największa część dotacji niezmiennie ma zostać przeznaczona na cele związane z budową i modernizacją linii kolejowych (2,392 mld EUR). W połączeniu z kwotą 1,089 mld EUR na tabor kolejowy i środkami przeznaczonymi na transport intermodalny wyraźnie widoczna jest priorytetyzacja transportu kolejowego w podziale środków z KPO (to aż 53% całej kwoty dotacji).

Najistotniejsze zmiany w projekcie dotyczą zmniejszenia skali działań, odłożenia w czasie niektórych terminów realizacji lub całkowitej rezygnacji z części reform (np. jednolity system biletowy w transporcie kolejowym). Choć jako podstawę prawną zmian w większości wypadków wskazywano „obiektywne okoliczności” wynikające z nowej sytuacji po wybuchu wojny w Ukrainie, nie



sposób pozbyć się wrażenia, że np. w wypadku rozszerzenia systemu e-TOLL czy zaniechania budowy zintegrowanego biletu kolejowego zaważył brak woli politycznej.

Zaproponowane przez rząd zmiany w dokumencie są aktualnie na etapie konsultacji, jednakże mając na uwadze pierwotny proces uzgodnień treści KPO nie należy spodziewać się dalszych znaczących zmian.

4. Polskie kamienie milowe na drodze do zielonej i inteligentnej mobilności

Sednem reform zawartych w Krajowym Planie Odbudowy pozostają kamienie milowe warunkujące wypłatę kolejnych transz wsparcia. Tabela 2 przedstawia postępy w realizacji działań i reform wynikających z KPO.

Tabela 2. Podsumowanie statusu wdrażania i zmian w komponencie E „Zielona, inteligentna mobilność”

Numer	Powiązane działanie (reforma lub inwestycja)	Kamień milowy/wartość docelowa	Zatwierdzone KPO		Projekt rewizji KPO	
			Działanie	Termin wdrożenia	Zmiana działania	Zmiana terminu
KAMIENIE MILOWE DLA CZĘŚCI DOTACYJNEJ						
Wymogi dla wypłaty pierwszej transzy						
E8G	E1.1.1 Wsparcie dla gospodarki niskoemisyjnej	Kamień milowy	Ustanowienie instrumentu finansowego (Fundusz) na rzecz mobilności zeroemisyjnej/niskoemisyjnej i energii	Q2 2022 Utworzono poprzez NFOŚiGW ¹⁹		
E23G	E2.2 Zwiększenie bezpieczeństwa transportu	Kamień milowy	Wejście w życie aktów prawnych wprowadzających: pierwszeństwo pieszych na przejściach, jednakową prędkość na obszarach zabudowanych, minimalny odstęp pomiędzy pojazdami, cele w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego do 2030 r. (-50% ofiar śmiertelnych w wypadkach)	Q4 2021 Wdrożono ²⁰		
Wymogi dla wypłaty drugiej transzy						
E1G	E1.1 Wzrost wykorzystania transportu przyjaznego dla środowiska	Kamień milowy	Wejście w życie ustawy wprowadzającej obowiązek zakupu tylko niskoemisyjnych i zeroemisyjnych autobusów w miastach powyżej 100 000 mieszkańców począwszy od 2025 r.	Q4 2022	Opublikowanie ustawy	Q4 2025
E9G	E1.1.1 Wsparcie dla gospodarki niskoemisyjnej	Kamień milowy	Wybór pośredników finansowych	Q3 2022 Wybrano ²¹		Q3 2023

19 Art. 38. ustawy z dnia 15 grudnia 2022 r. o szczególnej ochronie niektórych odbiorców paliw gazowych w 2023 r. w związku z sytuacją na rynku gazu (Dz.U z 2022 poz. 2687).

20 Ustawa z dnia 25 lutego 2021 r. o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. 2021 poz. 463)

21 [Lista rankingowa programu "Przemysł dla transformacji – zwiększenie potencjału przedsięwzięć do produkcji rozwiązań zero i niskoemisyjnych"](#), dostęp: 12 maja 2023 r.

Numer	Powiązane działanie (reforma lub inwestycja)	Kamień milowy/wartość docelowa	Zatwierdzone KPO		Projekt rewizji KPO	
			Działanie	Termin wdrożenia	Zmiana działania	Zmiana terminu
E15G	E2.1 Zwiększenie konkurencyjności sektora kolejowego	Kamień milowy	Wejście w życie ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym zapewniającej odporność przewoźników kolejowych. Decyzja ministerialna w sprawie ustalenia priorytetów dla transportu intermodalnego oraz sunięcia wąskich gardel w celu zwiększenia przepustowości kolei	Q4 2022		Q3 2023
Wymogi dla wypłaty trzeciej transzy						
E2G	E1.1 Wzrost wykorzystania transportu przyjaznego dla środowiska	Kamień milowy	Środki wspierające rozwój planów zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP) oraz przyjęcie przez Ministerstwo Infrastruktury zachęt do ich wdrażania z zapewnieniem wsparcia technicznego i finansowego dla wszystkich funkcjonalnych obszarów miejskich	Q1 2023	W rewizji ograniczono wsparcia jedynie do technicznego	
E16G	E2.1 Zwiększenie konkurencyjności sektora kolejowego	Kamień milowy	Ustanowienie systemu opłat za przejazd na nowych drogach	Q1 2023		Q2 2024
Wymogi dla wypłaty czwartej transzy						
E13G	E1.1.2 Zeroemisyjny i niskoemisyjny transport zbiorowy (autobusy)	Kamień milowy	Pojazdy zeroemisyjne i niskoemisyjne: wybór beneficjentów	Q4 2023		Q3 2024
E19G	E2.1.2 Pasażerski tabor kolejowy	Kamień milowy	Podpisanie umów dotyczących pasażerskiego taboru kolejowego	Q3 2023	Realizacja kamienia milowego poprzez podpisanie umów a nie zakup taboru	Q1 2024
E21G	E2.1.3 Projekty intermodalne	Kamień milowy	Podpisanie zamówień na projekty dotyczące transportu intermodalnego: 10 centrów przeładunkowych i 250 jednostek taboru	Q4 2023	Modernizacja 8 centrów przeładunkowych i zakup 200 jednostek taboru	Q4 2024
E24G	E2.2.1 Inwestycje w zakresie bezpieczeństwa transportu	Wartość docelowa	Zakończenie budowy obwodnic i usunięcie czarnych punktów/hotspotów bezpieczeństwa ruchu drogowego	Q4 2023		
Wymogi dla wypłaty piątej transzy						
E27G	E2.2.2 Cyfryzacja transportu	Wartość docelowa	Instalacja: Systemów Dynamicznej Informacji Pasażerskiej (SDIP), systemów kontroli i przejazdów kolejowych w 55 obszarach	Q1 2024		Q1 2025

Numer	Powiązane działanie (reforma lub inwestycja)	Kamień milowy/wartość docelowa	Zatwierdzone KPO		Projekt rewizji KPO	
			Działanie	Termin wdrożenia	Zmiana działania	Zmiana terminu
Wymogi dla wypłaty szóstej transzy						
E3G	E1.1 Wzrost wykorzystania transportu przyjaznego dla środowiska	Kamień milowy	Wejście w życie aktu prawnego wprowadzającego opłatę rejestracyjną od posiadania pojazdów związanych z emisjami zgodnie z zasadą „zanieczyszczający płaci”	Q4 2024		
E6G	E1.1 Wzrost wykorzystania transportu przyjaznego dla środowiska	Kamień milowy	Linie autobusowe wspierane z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej	Q4 2024	Realizacja założeń poprzez realizację zadań własnych FRPA	
E17G	E2.1.1 Linie kolejowe	Kamień milowy	Podpisywanie umów w drodze otwartych i konkurencyjnych przetargów	Q4 2024		
Wymogi dla wypłaty siódmej transzy						
E5G	E1.1 Wzrost wykorzystania transportu przyjaznego dla środowiska	Wartość docelowa	Miasta, w których przyjęto nowe SUMP	Q2 2025		
Wymogi dla wypłaty ósmej transzy						
E12G	E1.1.1 Wsparcie dla gospodarki niskoemisyjnej	Wartość docelowa	MŚP i spółki o średniej kapitalizacji wspierane w ramach konkretnych inwestycji objętych Funduszem – 150	Q4 2025	Wsparcie 75 podmiotów	Q2 2026
Wymogi dla wypłaty dziewiątej transzy						
E4G	E1.1 Wzrost wykorzystania transportu przyjaznego dla środowiska	Kamień milowy	Wejście w życie aktu prawnego wprowadzającego podatek od posiadania pojazdów związanych z emisjami zgodnie z zasadą „zanieczyszczający płaci”	Q2 2026		
E7G	E1.1 Wzrost wykorzystania transportu przyjaznego dla środowiska	Wartość docelowa	Nowe pojazdy zeroemisyjne	Q2 2026		
E10G	E1.1.1 Wsparcie dla gospodarki niskoemisyjnej	Wartość docelowa	Zainstalowana moc produkcyjna w zakresie nowych pojazdów zeroemisyjnych – 100 tys. pojazdów	Q2 2026	Zmniejszenie mocy produkcyjnych do 60 tys. pojazdów zeroemisyjnych	
E11G	E1.1.1 Wsparcie dla gospodarki niskoemisyjnej	Wartość docelowa	Zainstalowana moc produkcyjna i zdolność magazynowania paliw/energii alternatywnych zeroemisyjnych/niskoemisyjnych – 1000 MW	Q2 2026	Zmniejszenie zdolności produkcyjnych i magazynowych na 600MW	
E14G	E1.1.2 Zeroemisyjny i niskoemisyjny transport zbiorowy (autobusy)	Wartość docelowa	Nowe pojazdy zeroemisyjne i niskoemisyjne dla transportu publicznego miejskiego i niskoemisyjne w ruchu podmiejskim	Q1 2026	Nowe pojazdy zeroemisyjne i niskoemisyjne dla transportu publicznego miejskiego i w ruchu podmiejskim	Q2 2026

Numer	Powiązane działanie (reforma lub inwestycja)	Kamień milowy/wartość docelowa	Zatwierdzone KPO		Projekt rewizji KPO	
			Działanie	Termin wdrożenia	Zmiana działania	Zmiana terminu
E18G	E2.1.1 Linie kolejowe	Wartość docelowa	Modernizacja 478 km linii kolejowych, w tym 300 km zgodnie ze standardami TEN-T	Q2 2026	Zmniejszenie liczby zmodernizowanych linii	Q2 2026
E20G	E2.1.2 Pasażerski tabor kolejowy	Wartość docelowa	Elektryczny i wyposażony w ERTMS tabor w użyciu na regionalnych oraz długodystansowych liniach kolejowych 108 jednostek taboru regionalnego i dalekobieżnego	Q2 2026	Podpisanie umów na dostawę taboru (109 jednostek) Zwiększenie budżetu w zamian za rezygnację z inwestycji E2.3.1	
E22G	E2.1.3 Projekty intermodalne	Wartość docelowa	Zwiększenie zdolności przeładunkowej	Q2 2026		
E25G	E2.2.1 Inwestycje w zakresie bezpieczeństwa transportu	Wartość docelowa	Zakończenie budowy obwodnic, usunięcie czarnych punktów/hotspotów bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz instalacja urządzeń automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym	Q2 2026		
E26G	E2.2.2 Cyfryzacja transportu	Kamień milowy	Jednolity system biletowy w transporcie kolejowym	Q2 2026	Kamień milowy usunięto w rewizji KPO	
E28G	E2.2.2 Cyfryzacja transportu	Wartość docelowa	Instalacja systemów automatycznego sterowania, przejazdu kolejowe, 180 urządzeń pokładowych ERTMS i związane z tym wejście do użytku	Q2 2026	Zmniejszenie liczby jednostek pokładowych ERTMS do 160	

KAMIENIE MILOWE DLA CZĘŚCI POŻYCZKOWEJ

E1L	E1.2 Zwiększenie udziału transportu bezemisyjnego i niskoemisyjnego	Kamień milowy	Wprowadzenie do polskiego porządku prawnego obowiązku wprowadzania stref czystego transportu w najbardziej zanieczyszczonych miastach	Q2 2024		
E2L	E1.2 Zwiększenie udziału transportu bezemisyjnego i niskoemisyjnego	Kamień milowy	Dokument potwierdzający wprowadzenie stref czystego transportu w miastach	Q1 2025		
E3L	E1.2.1 Bezemisyjny transport publiczny w miastach (tramwaje)	Kamień milowy	Nowe tramwaje – podpisanie umów z beneficjentami	Q1 2025	Nowe tramwaje – skonsultowanie warunków udzielania wsparcia z beneficjentami	
E4L	E1.2.1 Bezemisyjny transport publiczny w miastach (tramwaje)	Wartość docelowa	Nowe tramwaje (110 szt.) w eksploatacji	Q2 2026	Umowa na dostawę 88 tramwajów	
E5L	E2.3 Poprawa dostępności transportowej, bezpieczeństwa i cyfryzacja	Kamień milowy	Wejście w życie aktu prawnego	Q4 2022	Rozszerzenie o założenia kamienia milowego E6L	Q3 2023

Numer	Powiązane działanie (reforma lub inwestycja)	Kamień milowy/wartość docelowa	Zatwierdzone KPO		Projekt rewizji KPO	
			Działanie	Termin wdrożenia	Zmiana działania	Zmiana terminu
E6L	E2.3 Poprawa dostępności transportowej, bezpieczeństwa i cyfryzacja	Kamień milowy	Unowocześnienie taboru kolejowego	Q2 2024	Kamień milowy usunięto w rewizji KPO	
E7L	E2.3.1 Tabor pasażerski kolei regionalnych	Wartość docelowa	Uruchomienie pociągów regionalnych wyposażonych w ERTMS	Q2 2026	Kamień milowy usunięto w rewizji KPO	

Źródło: opracowanie własne WiseEuropa na podstawie załącznika do wniosku dotyczącego decyzji wykonawczej Rady w sprawie zatwierdzenia oceny planu odbudowy i zwiększania odporności Polski

Pomimo zrealizowania obu kamieni milowych przypisanych do komponentu E, warunkiem wypłaty pierwszej transzy środków z KPO jest jednoczesne spełnienie pozostałych kamieni przewidzianych dla innych obszarów, w tym zaakceptowanie przez KE najbardziej kontrowersyjnych zapisów dotyczących praworządności i odblokowania inwestycji w energetykę wiatrową na lądzie.

W obliczu braku wyraźnego horyzontu uzyskania porozumienia polskiego rządu i Komisji Europejskiej w zakresie odblokowania środków pochodzących z KPO, nawet przedłużone w propozycji zmiany terminy mogą okazać się niewystarczające dla realizacji wszystkich przewidzianych działań. W wielu wypadkach w propozycjach zmian posłużono się zabiegiem zmiany zasad rozliczenia danego działania, np. zastąpienia terminu wdrożenia nowego taboru na podpisanie umów na jego dostawę. Wymagałoby to jednak wydłużenia rozliczenia środków z KPO poza czerwiec 2026 r., na co zgody nadal nie wyraziła Komisja Europejska. Mając na uwadze obiektywne w zakresie harmonogramu realizacji zadań i dotychczasowe opóźnienia w realizacji projektów inwestycyjnych na kolei, także te zaplanowane w KPO z dużym prawdopodobieństwem mogą nie zostać rozliczone na czas.

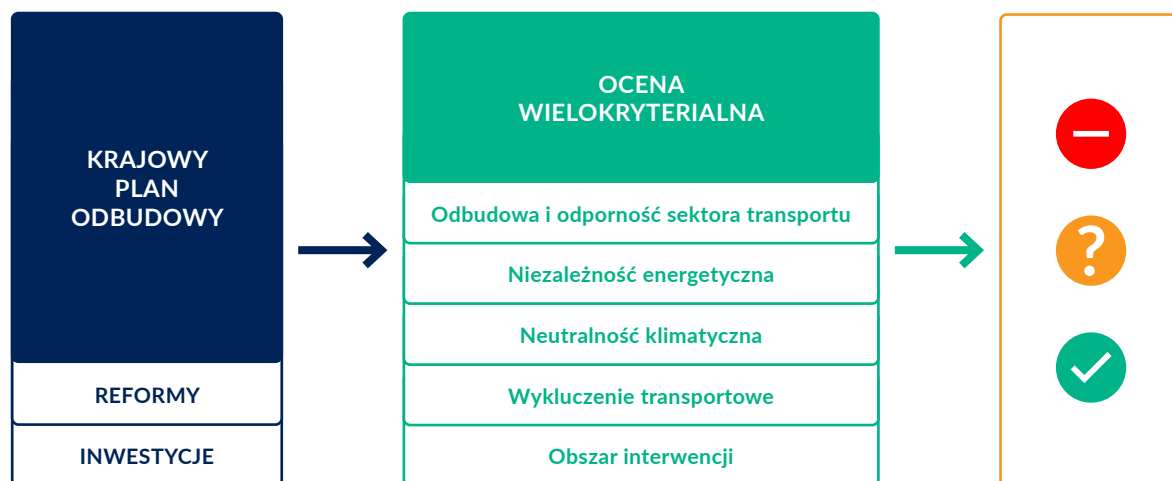
Zmiany zaproponowane w rewizji KPO dotyczą przedsięwzięć wymaganych dla wypłaty środków – z tego względu konieczne będzie udowodnienie, że modyfikacje faktycznie wynikają z obiektywnych okoliczności tak, jak wskazano w uzasadnieniu, nie zaś chęci zaniechania działań. Nie powinno to stwarzać trudności w wypadku zmiany kosztów: korekty związane z inflacją dotyczą większości planów. Dużo trudniej będzie jednak o uzasadnienie występujących opóźnień czy wycofywania się z wprowadzania reform.

5. Ocena inwestycji i reform w ramach KPO

Celem przeprowadzonego przez WiseEuropa badania Komponentu E Zielona, inteligentna mobilność Krajowego Planu Odbudowy jest określenie, na ile działania w nim przewidziane pozostają adekwatne w kontekście wyzwań opisanych w rozdziale 2. Z tego względu ocenie podlegało to, jak poszczególne elementy planu przekładają się na **minimalizowanie wpływu krótko- lub długotrwałych kryzysów na funkcjonowanie sektora transportu**. Kolejnym aspektem analizy był wpływ przewidzianych działań na **niezależność energetyczną Polski** oraz ich wpływ na **osiągnięcie neutralności klimatycznej sektora transportu**. Istotne było również zidentyfikowanie obszaru interwencji, na które te działania przewidziane w KPO oddziałują, **ze szczególnym uwzględnieniem** specyfiki potrzeb **mniejszych miast i obszarów wiejskich**. Problemy transportowe tych obszarów pozostają poza skutecznym oddziaływaniem polityk transportowych.

Oceny treści omawianego komponentu dokonano za pomocą 5 kryteriów przedstawionych na rysunku 5 i omówionych na początku każdego z pododdziałów dokonanej oceny. Są to: odbudowa i odporność sektora transportu, niezależność energetyczna, neutralność klimatyczna, zmniejszenie skali wykluczenia transportowego oraz obszar interwencji.

Rysunek 5. Parametry jakościowej oceny wielokryterialnej reform i inwestycji zapisanych w Komponentie E Zielona, inteligentna mobilność



Źródło: opracowanie własne WiseEuropa

Dla obszarów analizy przyjęta została trzystopniowa skala oceny reform i inwestycji:

- działanie nie ma pozytywnego wpływu na poprawę sytuacji w danym obszarze.
- działania w pewnym stopniu wpływa na poprawę sytuacji w danym obszarze.
- działania w sposób zdecydowany wpływa na poprawę sytuacji w danym obszarze.

Reformy i inwestycje oceniono także pod kątem miejsc oddziaływania według poniższego klucza:

- działanie przekrojowe obejmujące zasięgiem ogół gospodarki lub społeczeństwa
- działania na potrzeby aglomeracji, dużych miast i ich obszarów funkcjonalnych
- działania wpływające bezpośrednio na obszary wiejskie i małe miasta

W dalszej części dokumentu podsumowano wyniki oceny reform oraz działań wskazanych w KPO przez pryzmat pięciu przyjętych kryteriów. Pozwoliło to na wskazanie działań, które w najszerszym stopniu odpowiadają na obecne wyzwania sektora transportu.

Tabela 3. Ocena inwestycji i reform w ramach Krajowego Planu Odbudowy

Reforma / Działanie		odbudowa i odporność sektora transportu	niezależność energetyczna	neutralność klimatyczna	wykluczenie transportowe	obszar interwencji	
E1. Zwiększenie udziału zero i niskoemisyjnego transportu oraz przeciwdziałanie i zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko	Reforma	Inwestycja					
	E1.1. Wzrost wykorzystania transportu przyjaznego dla środowiska						
	Podwyższenie wymaganego poziomu pojazdów ekologicznych w zamówieniach publicznych						
	Wprowadzenie ustawowego obowiązku nakazującego miastom wymianę autobusów na elektryczne i wodorowe						
	Nowe przepisy usprawniające instalacje ładowania pojazdów w budynkach mieszkalnych						
	Wprowadzenie opłaty rejestracyjnej i podatku od posiadania pojazdu zależnego od emisyjności						
	Nowelizacja ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej						
	Wsparcie przygotowania SUMP						
	E1.1.1. Wsparcie dla gospodarki niskoemisyjnej (fundusz wsparcia dla branży zielonej mobilności)						
	E1.1.2. Zero i niskoemisyjny transport zbiorowy (zakup autobusów)						
	E1.2. Zwiększenie udziału zero i niskoemisyjnego transportu oraz przeciwdziałanie i zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko						
	E1.2. Zwiększenie udziału zero i niskoemisyjnego transportu oraz przeciwdziałanie i zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko (strefy czystego transportu)						
	E1.2.1. Zeroemisyjny transport zbiorowy w miastach (tramwaje)						
	E2.1. Zwiększenie konkurencyjności sektora kolejowego						
	Umożliwienie zmniejszania opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej						
Wsparcie rozwoju transportu intermodalnego							
E2.1.1. Linie kolejowe							
E2.1.2. Pasażerski tabor kolejowy (krajowy, regionalny)							
E2.1.3. Projekty intermodalne							
E2.2. Zwiększenie bezpieczeństwa transportu							
Nowelizacja ustawy o ruchu drogowym – ochrona pieszych							
Zwiększenie obciążeń za wykroczenia drogowe							
E2.2.1. Inwestycje w bezpieczeństwo transportu							
E2.2.2. Cyfryzacja transportu							
E2.3. Zwiększenie dostępności transportowej, bezpieczeństwa i cyfrowych rozwiązań							
Podwyższenie wymogów dotyczących dostępności taboru kolejowego							
E2.3.1. Pasażerski tabor kolei regionalnych							

Źródło: opracowanie własne WiseEuropa

Odbudowa i odporność sektora transportu

Odbudowa odnosi się do odtworzenia parku taborowego, przywrócenia pracy przewozowej do wartości przedkryzysowych oraz przywracaniu lub tworzeniu połączeń tam, gdzie były one w wyniku wieloletniej degradacji oferty lub zjawisk kryzysowych zawieszono. Ten wymiar odnosi się także do poprawy sytuacji przedsiębiorstw transportowych na rynku. **Odporność** rozumiana jest jako zdolność do kontynuacji funkcjonowania lub szybkiego odzyskania pożądanych parametrów w obliczu zakłócających bądź niespodziewanych okoliczności. W wymiarze technicznym należą do nich ekstremalne wydarzenia pogodowe, poważne zdarzenia drogowe, awarie infrastruktury i systemów sterowania. Odporność należy rozpatrywać także w kontekście budowy trwałych i stabilnych instytucji, które są w stanie utrzymywać oraz podnosić poziom życia mieszkańców w dłuższej perspektywie. Odporny sektor transportu jest także w stanie przetrwać kryzysy gospodarcze i okresy dekoniunktury. Wymaga to niezależności w zakresie pozyskiwania źródeł energii.



Ze względu na opóźnienie rozpoczęcia realizacji inwestycji finansowanych z Krajowego Planu Odbudowy, w sektorze transportu może być problematyczne szybkie odzyskanie potencjału gospodarczego utraconego w wyniku pandemii COVID-19. Utrzymanie poziomu oferty sprzed kryzysu w transporcie publicznym nie powiedzie się nawet ze środkami z KPO, ponieważ okres zmniejszonego popytu na przewozy pasażerskie uruchomił kolejną falę cięć w regionalnym transporcie pasażerskim. Za najważniejsze działania wpisujące się w nurt odbudowy po kryzysie należy uznać te związane z zapewnieniem długofalowego finansowania taboru (E1.1.2, E.2.1.2) i reformy związane ze stabilnością oferty (nowelizacja ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej - FRPA).

Kluczowy z punktu widzenia pobudzenia sektora mógłby okazać się fundusz wsparcia dla gospodarki niskoemisyjnej (zadania E1.1.1.). W obliczu braku skutecznego nadzoru nad alokacją środków istnieje jednak ryzyko, że środki pochodzące z funduszu nie poprawią kondycji dotkniętych

kryzysem przedsiębiorstw z sektora. Wyraźne wskazanie, że celem zadania jest zwiększenie zainstalowanych mocy produkcyjnych nowych pojazdów zeroemisyjnych wydaje się nadmiernie ograniczać zakres projektów związanych z rozwojem przemysłu na rzecz nisko- i zeroemisyjnego transportu. Jakkolwiek pożądany jest cel zwiększenia roli Polski jako producenta takich pojazdów, dokonanie zmiany miejsca polskiego biznesu w łańcuchach wartości to proces bardziej skomplikowany i długoterminowy niż perspektywa omawianego planu. Nadzieje związane z możliwością sprawnego funkcjonowania tego rodzaju funduszu studzą także losy Funduszu Niskoemisyjnego Transportu²², który jeszcze przed uruchomieniem finansowania został zlikwidowany cztery lata po powołaniu struktur organizacyjnych.

Środki z KPO (E2.1.1.) były szansą na ograniczenie negatywnych efektów luki w inwestycjach transportowych związanych z końcem perspektywy unijnej 2014-2020. Porozumienie w zakresie prefinansowania inwestycji kolejowych o wartości niemal 11 mld zł z Polskiego Funduszu Rozwoju udało się pozyskać jednak dopiero na początku 2023 r.²³. Mając na uwadze coraz bliższy start projektów finansowanych z programu FEnIKS²⁴ (pierwszy nabór zaplanowano na listopad 2023 r.), istnieje ryzyko, że osłabiona ograniczoną liczbą zamówień branża nie będzie w stanie zaabsorbować jednocześnie wszystkich środków, które pojawią się w podobnym czasie.

W obliczu zmian w strukturze przewozu towarów na kolei dla utrzymania konkurencyjności branży cargo kolejowego kluczowe będą inwestycje w tabor i terminale intermodalne (E.2.1.3). To jeden z obszarów, w którym dokonały się najgłębsze zmiany od czasu sformułowania pierwotnych założeń planu. Po wybuchu wojny w Ukrainie zmieniły się uwarunkowania związane z tranzytem towarów z Chin przez terytorium Rosji i Białorusi. Choć sankcje nie objęły tranzytu przez te kraje, utrata zaufania spedytorów i ubezpieczycieli oraz brak pewności co do przyszłości zmniejszyła atrakcyjność tego kierunku. W obliczu braku wsparcia Komisji Europejskiej dla rozbudowy terminalu w Małaszewiczach, będącego bramą do UE w projekcie Nowego Jedwabnego Szlaku²⁵, konieczne jest poszukiwanie alternatywnych scenariuszy rozwoju transportu kolejowego. Ma na to wpływ także wzrost znaczenia alternatywnych tras przez Kaukaz i Turcję czy długoterminowa perspektywa tarc pomiędzy USA i Chinami.

Nowe uwarunkowania to jednak także szansa dla kolei: w powiązaniu z przyśpieszoną koniecznością odejścia od paliw kopalnych w transporcie (w pierwszej kolejności pochodzących z Rosji) inwestycje kolejowe będą z upływem lat coraz bardziej istotne.

Z tego względu pozytywnie należy ocenić rozpoczętą w marcu 2023 r. prekwalfikację projektów KPO związanych z transportem intermodalnym. Wsparciem w ramach KPO mogą zostać objęte inwestycje wpisujące się w cele określone w dokumencie „Kierunki rozwoju transportu

22 CIRE. (2020, 24 lipca), [Sejm za likwidacją Funduszu Niskoemisyjnego Transportu i zmianą terminu rozpoczęcia poboru opłaty mocowej](#).

23 Portal Samorządowy. (2023, 5 marca), [MI zawarło z PFR umowę na prefinansowanie inwestycji drogowych i kolejowych z KPO](#).

24 Pełna nazwa programu: Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027, Źródło informacji: Czubiński R. (2023, 8 maja), [CUPT: Można już składać pierwsze wnioski](#), Rynek Kolejowy.

25 Jakub Jakóbcowski (2022), [Kolejowy Jedwabny Szlak w cieniu wojny na Ukrainie](#), Ośrodek Studiów Wschodnich.

intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r²⁶. Wciąż jednak nieznana jest realna data uruchomienia środków²⁷.

Niezależność energetyczna

Niezależność energetyczna rozumiana jest jako bezpośredni lub pośredni wpływ na ograniczenie importu paliw, przede wszystkim poprzez zmianę sposobu zasilania środków transportu na paliwa alternatywne możliwe do produkcji lokalnej lub pochodzące ze stabilnych źródeł. Do niezależności przyczyniają się także działania ograniczające zużycie paliw.



Perspektywa niezależności energetycznej to nowy aspekt postrzegania KPO po wybuchu wojny w Ukrainie. W momencie tworzenia dokumentu nie stanowił on głównego punktu rozważań twórców. Rozpatrując projekty i reformy, które znalazły się w planie pod kątem niezależności energetycznej, należy wziąć pod uwagę trzy podstawowe aspekty:

- ograniczanie zużycia paliw, które można osiągnąć m.in. dzięki bardziej efektywnemu wykorzystywaniu pojazdów, zmianie środków transportu oraz stosowaniu bardziej wydajnych napędów;
- dywersyfikację źródeł energii np. poprzez zwiększanie udziału biokomponentów w paliwach płynnych;

26 Centrum Unijnych Projektów Transportowych. [Wstępna kwalifikacja projektów na inwestycje w zakresie transportu intermodalnego w ramach Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności](#), dostęp: 11 maja 2023 r.

27 Centrum Unijnych Projektów Transportowych. [KPO: Prekwalifikacje projektów intermodalnych](#), dostęp: 15 maja 2023 r.

- zmianę rodzaju napędu na taki, który pozwala na lokalne pozyskiwanie paliwa (w warunkach Polski to przede wszystkim energia elektryczna i wodór).

Należy ocenić, że Krajowy Plan Odbudowy w swoim transportowym komponencie przyczynia się do realizacji powyższych założeń. Daleko idąca promocja transportu wykorzystującego alternatywne źródła napędu, w tym elektromobilności (E1.1.) oraz transportu szynowego (inwestycje taborowe i liniowe, jak również rozwój transportu intermodalnego) pozostają aktualne także w kontekście wojny w Ukrainie i są sposobem na wzrost poziomu niezależności energetycznej kraju.

W nowej rzeczywistości kształtowanie polityki w kierunku niezależności energetycznej musi uwzględniać jeszcze wyraźniej perspektywę bezpieczeństwa. W obliczu ograniczonej skali położonych w Polsce i naszej wyłącznej strefie ekonomicznej na Morzu Bałtyckim złóż ropy naftowej i gazu ziemnego, Polska w wieloletnim horyzoncie czasowym będzie zależna od importu tych surowców. Rezygnacja z importu paliw rosyjskich sprawia, że konieczna jest dywersyfikacja dostaw, które będą trafiać do Polski drogą morską. Wzrost znaczenia importu z Arabii Saudyjskiej zwiększa ekspozycję na niepokoje na Bliskim Wschodzie. Sama zmiana źródła dostaw nie gwarantuje automatycznie wzrostu poziomu niezależności energetycznej.

Konieczność balansowania pomiędzy wymogami środowiskowymi, uwarunkowaniami polityki zagranicznej i bezpieczeństwa oraz efektywnością ekonomiczną przedsięwzięć sprawia, że konieczne są kompromisy. Dążenie do dekarbonizacji transportu nie zawsze w przeszłości przekładało się na wzrost niezależności energetycznej. Promocja paliw gazowych przyczyniała się np. do wzrostu zależności od importu gazu ziemnego (w znacznej mierze z Rosji).

Neutralność klimatyczna

W ramach tej oceny działania wpisują się w dążenie do **neutralności klimatycznej**²⁸, kiedy bezpośrednio lub pośrednio przyczyniają się do zmniejszenia poziomu emisji gazów cieplarnianych, lub wsparcie utworzenia warunków, w których gazy te wychwytywane są z atmosfery. W wypadku systemów transportowych oceniamy wpływ inwestycji i reform na całość systemu, nie wyłącznie w odniesieniu do emisji konkretnego pojazdu.

²⁸ Europejski Zielony Ład określa ograniczenie emisji w sektorze transportu o 90% do 2050 r. jako wymóg osiągnięcia neutralności klimatycznej.



Polska nie posiada realnego planu dekarbonizacji sektora transportu. Trendy w zakresie zagospodarowania przestrzennego i rosnąca transportochłonność gospodarki w powiązaniu ze spadkiem znaczenia mniej emisyjnych form przemieszania dóbr i towarów sprawiają, że przed rozpoczęciem dyskusji o neutralności klimatycznej konieczna jest próba znalezienia narzędzi, które pozwolą na zatrzymanie wzrostu emisji.

W Polsce w latach 2005-2017 obserwowany był znaczny wzrost emisji z transportu (o 76%)²⁹, a scenariusze dekarbonizacji zakładają, że nawet pomimo wzrostu udziału pojazdów elektrycznych w 2030 r. poziomy emisji będą wyższe niż obecnie. Ich spadek jest więc bez radykalnej zmiany polityk niemożliwy, a przedsięwzięcia zapisane w KPO nawet w najbardziej optymistycznym scenariuszu nieznacznie zmniejszą skalę wzrostu.

Jak wskazano w KPO, wyzwaniem pozostaje fakt, że aż 93% emisji gazów cieplarnianych w transporcie generowanych jest przez transport drogowy. Wskazane w dokumencie środki w żaden sposób nie gwarantują jednak znaczącej poprawy sytuacji.

Zmiana w sektorze mobilności wymaga szerszego spojrzenia: pogłębiający się chaos przestrzenny powiązany ze spadkiem znaczenia transportu publicznego w obszarach pozamiejskich sprawiają, że emisje w transporcie pasażerskim nadal będą rosły. We współczesnej polityce mobilności kluczowym narzędziem ograniczania emisji z transportu pozostaje koncepcja „prymatu dostępności nad mobilnością” tj. skracania odległości pomiędzy celami podróży. Z tego względu kluczowym zapisem KPO także z punktu widzenia mobilności pozostaje reforma planowania i zagospodarowania przestrzennego. Mając na uwadze ten aspekt, w KPO zwraca uwagę brak projektów związanych z mobilnością aktywną, których cele wyraźnie nakierowane byłyby na kwestie środowiskowe i klimatyczne.

W polityce transportowej Polski to elektromobilność postrzegana jest jako najważniejszy element wysiłków na rzecz dekarbonizacji. Wśród reform o największej potencjalnej skali wpływu na emisje gazów cieplarnianych należy wymienić nowelizację ustawy o elektromobilności

²⁹ Rabiega, P., Sikora, P. (2020). Ścieżki redukcji emisji CO2 w sektorze transportu w Polsce w kontekście „Europejskiego Zielonego Ładu”.

(reforma E1.1.), która podwyższy poziomy wymaganego udziału pojazdów zero i niskoemisyjnych w zamówieniach publicznych. Za najważniejszy efekt wprowadzanej reformy należy uznać wzrost popytu na tego typu pojazdy. Podniesienie wymogów w zakresie zakupu ekologicznie czystych pojazdów obarczone jest ryzykiem wzrostu kosztów realizacji usług ponad akceptowalny poziom w mniej zamożnych ośrodkach, dlatego konieczne jest zapewnienie działań osłonowych.

Założenie korzystnego wpływu elektryfikacji istniejących flot w transporcie publicznym musi ulegać praktycznej weryfikacji. Choć ustawowy obowiązek nakazujący miastom wymianę autobusów na elektryczne i wodorowe zmniejsza emisje z flot komunikacji miejskiej (E1.2), będzie prowadził do wzrostu kosztów, co może przekładać się na ograniczanie oferty transportu publicznego. W warunkach wciąż nieskrępowanego rozwoju konwencjonalnej motoryzacji, potencjalne efekty pogorszenia dostępności mogą stać się bardziej dotkliwe dla środowiska niż efekty wymiany floty. Z tego względu w krótkim okresie wymóg elektryfikacji flot może sprawić, że odbudowa sektora transportu będzie trudniejsza niż w wypadku mniej restrykcyjnych przepisów. Działanie to niewątpliwie jednak prowadzi w dłuższej perspektywie do zmniejszenia emisyjności, w szczególności po realizacji inwestycji w zmniejszanie emisyjności polskiego systemu elektroenergetycznego, które zostały uwzględnione w innych komponentach KPO.

W KPO odczuwalny jest brak projektów, które byłyby skutecznym pomysłem na zmiany emisji z sektora drogowego transportu towarów. Jest to szczególnie istotne w kontekście udziału polskich przedsiębiorców z branży drogowej w unijnym rynku transportowym na poziomie 21%³⁰. By utrzymać konkurencyjność polskich przedsiębiorców w obliczu polityk klimatycznych, konieczne jest wsparcie w obszarze redukcji emisji zanieczyszczeń i zmniejszenia śladu węglowego prowadzonej działalności.

Za pozytywne z punktu widzenia dążenia do neutralności klimatycznej ocenić należy przeznaczenie przeszło połowy środków na cele związane z transportem kolejowym (E2.1.1-3). Na ocenę wpływ miała przewaga efektywności energetycznej kolei względem transportu drogowego oraz inicjatywy w sektorze takie jak program „Zielona Kolej”³¹, którego celem jest osiągnięcie 85% energii z OZE w transporcie kolejowym do 2030 r.

Zmniejszenie skali wykluczenia transportowego

Kolejnym z kryteriów oceny był wpływ na redukcję zjawiska **wykluczenia transportowego**, tj. przywrócenie możliwości korzystania z transportu publicznego dla mieszkańców danego obszaru lub poprawę parametrów jego funkcjonowania tam, gdzie oferta pozostaje niedostatecznie rozwinięta.

³⁰ SPOTDATA, Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska (2022), [Transport drogowy w Polsce 2021+](#).

³¹ Więcej o programie Zielona Kolej: <https://zielonakolej.pl/>, dostęp: 15 maja 2023 r.



Krajowy Plan Odbudowy w ograniczonym stopniu przekłada się na niwelację zjawiska wykluczenia transportowego.

Przewidziany w KPO program zakupu autobusów zero- i niskoemisyjnych (E1.1.2) to jeden z pierwszych programów finansowania taboru, który w kompleksowy sposób uwzględni potrzebę odnowy floty pojazdów wykorzystywanych do obsługi obszarów innych niż duże i średnie miasta. Kluczowe z punktu widzenia redukcji zjawiska wykluczenia komunikacyjnego i wsparcia obszarów są kryteria obejmują m.in. wsparcie dla obszarów wykluczonych komunikacyjnie czy wyraźne wskazanie powiązania zakupów taboru z FRPA. To przedsięwzięcie łączące szansę na aktywizację przemysłu w ramach odbudowy sektora, wzmacniające odporność przy zachowaniu niezależności energetycznej i wyznaczające ścieżkę do neutralności klimatycznej. Zaplanowane w KPO reformy (E1.1) w zakresie wymiany taboru autobusowego na zeroemisyjny mogą przynieść jednak efekt odwrotny od zamierzonego. Wraz ze wzrostem kosztów utrzymania systemów komunikacji miejskiej miasta mogą ograniczyć skalę obsługi komunikacyjnej sąsiadujących gmin. Może to stworzyć sytuację, w której nastąpi dalszy rozdźwięk pomiędzy obsługiwanymi przez zeroemisyjne autobusami miastami i pozbawionymi transportu publicznego obszarami wiejskimi.

Zmiany w zakresie standardów dostępności taboru kolejowego (E.2.3) w niewielkim stopniu zmieniają sytuację pasażerów z niepełnosprawnościami, przewoźnicy dostrzegają potrzeby osób o ograniczonej mobilności, konieczne jest jednak zapewnienie finansowania programów modernizacji i wymiany taboru. Konieczne są także inwestycje w infrastrukturę nakierowane na potrzeby osób z niepełnosprawnościami i likwidacja barier architektonicznych w postaci kładek czy przejść podziemnych.

W niewielkim stopniu do zmniejszenia skali wykluczenia transportowego mogą przyczynić się środki zaplanowane na linie kolejowe (E2.1.1). Zostaną one wykorzystane m.in. do reaktywacji ruchu pasażerskiego na linii nr 104 Chabówka – Nowy Sącz w ramach projektu Podtęże – Piekietko³², na której ruch został zawieszony w 2003 r.³³. Poprawa sytuacji pasażerów podróży-

32 Polskie Radio. (maj 2023). [Ruszają inwestycje z KPO na kolei. Pierwsza umowa PKP PLK w tym tygodniu.](#)

33 Atlas Kolejowy. <https://www.atlaskolejowy.net/infra/?id=linia&poz=83>, dostęp: 15 maja 2023 r.

jących lokalnie jest tu jednak wyłącznie dodatkowym pozytywnym efektem realizacji inwestycji o znaczeniu krajowym.

W KPO zabrakło jednak najważniejszego z możliwych działań na rzecz redukcji wykluczenia transportowego – wyraźnej reformy dysfunkcyjnego systemu odpowiedzialności za organizację publicznego transportu zbiorowego na obszarach innych niż ścisłe miejskie, głównie wiejskich i podmiejskich, wraz z reformą długoterminowych ram finansowania wykraczającą poza FRPA. To właśnie reforma ustawy o publicznym transporcie zbiorowym konsolidująca i wzmacniająca kompetencje organizatorów transportu wraz z ujednoczeniem ulg ustawowych pomiędzy publicznym transportem zbiorowym i kolejowym mogłaby stanowić reformy, które w krótkim czasie prowadzą w kierunku istotnej zmiany³⁴.

Obszar interwencji

W ramach kryterium obszaru interwencji uwzględniono podział na działania przekrojowe obejmujące zasięgiem ogół gospodarki lub społeczeństwa, projekty mające wpływ na potrzeby aglomeracji, dużych miast i ich obszarów funkcjonalnych. Odrębnego ujęcia wymaga sytuacja transportowa obszarów wiejskich. Uwarunkowania prowadzenia polityki zrównoważonego rozwoju wymagają, by w sposób szczególny uwzględnić potrzeby obszarów wiejskich i mniejszych ośrodków oraz ocenić wpływ inwestycji i reform na zjawisko wykluczenia transportowego.



34 Więcej informacji na temat niezbędnych zmian w zakresie organizowania transportu publicznego w publikacji: Chrzanowski, P., Fabiszewska-Solares, J., & Krawiec, K. (2022). Bilet w nieznanie. Czy wprowadzenie polskiego odpowiednika „9-euro-ticket” ma sens? WiseEuropa.

KPO to zbiór projektów o znaczeniu dla całego państwa, który w niewielkim stopniu uwzględnia potrzeby regionów. Sposób rozdzielania środków oraz charakter projektów wpisuje się w centralistyczne tendencje w zakresie realizacji polityk publicznych, jakie można zaobserwować w ostatnich latach w Polsce. Z tego względu tylko nieliczne projekty uwzględniają w szczególności perspektywę samorządową czy wyzwania o charakterze lokalnym.

W KPO wyraźnie zauważalne jest uprzywilejowanie poziomu rządowego i marginalizację sektora samorządowego. Środki dla samorządów w znacznej mierze zaplanowano jako część pożyczkową (tabor tramwajowy i kolejowy)³⁵. To brak możliwości dalszego zadłużenia ze strony samorządów należy wskazać jako przyczynę konieczności rezygnacji z pożyczkowego trybu wsparcia zakupu taboru kolejowego przez samorządy w rewizji.

Zapewnienie sprawiedliwej reprezentacji poszczególnych regionów w alokacji środków zależy od jakości procesu nadzoru. Założenia dotyczące sposobu nadzoru pozostają jednak dalekie od pożądaných. Komitet Monitorujący realizację KPO nie zebrał się do maja 2023 r. pomimo rozpoczęcia wstępnej realizacji projektów. Wciąż nieznane jest więc, na ile rzetelny będzie proces oceny efektywności wydawania środków³⁶. W zakresie transparentnego systemu nadzoru i audytu czy udziału władz lokalnych warto powołać się na dobre praktyki z innych państw, które przedstawiono w raporcie *WiseEuropa Gonitwa za czasem. Dobre praktyki wdrażania a Krajowy Plan Odbudowy w Polsce*³⁷. Mając na uwadze dotychczasowe deficyty dialogu społecznego w projektach strategicznych rządu, oczekiwać można marginalizacji roli samorządów w podejmowaniu decyzji.

35 Związek Miast Polskich. (2021), *Stanowisko ZMP dotyczące nowej wersji KPO, zaprezentowanej 28 kwietnia 2021 roku*,

36 Piekarski, M. (2023, 4 maja). *Jest przełom. Wiemy, kiedy zbierze się Komitet Monitorujący KPO*, RMF24.pl.

37 Sychowiec M., Wójtowicz A., Lewandowski W. i rok 2022, *Gonitwa za czasem. Dobre praktyki wdrażania a Krajowy Plan Odbudowy w Polsce*.

6. Jak inni członkowie UE zaplanowali swoje wydatki na mobilność w planach odbudowy?

Projekty związane ze zrównoważoną mobilnością pozostają jednym z najważniejszych obszarów interwencji państw członkowskich zaplanowanych w ramach instrumentu. Polski Krajowy Plan Odbudowy wpisał się trendy³⁸ obecne w analogicznych dokumentach związanych z przywiązaniem relatywnie dużej roli do transportu kolejowego.

Poza projektami taborowymi czy infrastrukturalnymi w wybranych krajach w planach wskazano reformy o charakterze strukturalnym: w Grecji jest to reorganizacja sektora kolejowego, we Francji: przeniesienie kompetencji w zakresie zarządzania lokalnymi połączeniami kolejowymi do regionów. Istotna część planów, podobnie jak w wypadku Polski zawierała reformy związane z poprawą mechanizmu tworzenia Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP).

Ważnym wątkiem w dokumentach pozostają inwestycje w transport zbiorowy. Państwa zaplanowały rozbudowy sieci metra i linii tramwajowych, elektryfikację flot komunikacji miejskiej. Jedną z ciekawszych zaplanowanych reform jest wdrożenie jednolitego systemu taryfowego dla całego transportu publicznego na Słowacji w ramach zmian legislacyjnych w projekcie ustawy o transporcie pasażerskim³⁹. Słowenia zaplanowała utworzenie jednolitego organizatora⁴⁰ systemu transportu publicznego o wzmocnionych kompetencjach w celu integracji kolei, komunikacji miejskiej wraz przewozami podmiejskimi i szkolnymi. Portugalia także przeprowadza reformę mającą na celu wzmocnienie roli i kompetencji organizatorów transportu zbiorowego⁴¹. By przyśpieszyć znaczące zaplanowane w planie odbudowy inwestycje w infrastrukturę kolejową Włochy zaplanowały reformę sposobu procedowania inwestycji kolejowych pomiędzy narodowym zarządcą infrastruktury i ministerstwem oraz skróciły proces uzyskiwania zgód (z 11 do 6 miesięcy). Austria upraszcza system biletowy poprzez utworzenie platformy wspólnego biletu obejmującej kolej i inne typy transportu publicznego. Towarzyszy temu wprowadzenie tzw. biletu klimatycznego.

W zakresie indywidualnego transportu samochodowego aż pięć krajów zaplanowało system wsparcia dla wycofywania z rynku najstarszych pojazdów. W ramach reform odnoszących się do tej sfery dominującym tematem pozostają ułatwienia legislacyjne w zakresie stacji ładowania

38 Pape, M. (2022). [Transport trends in national recovery and resilience plans](#), EPRS | European Parliamentary Research Service.

39 RTV Spravy. (2023, 14 kwietnia). [Jeden lístok na všetky druhy verejnej dopravy. Novinka v cestovaní by mohla začať platiť od 2025.](#)

40 Ministrstvo za infrastrukturo. (2022, 12 kwietnia). [V Državnem zboru sprejet Zakon o upravljanju javnega potniškega prometa.](#)

41 Komisja Europejska. (2022). [Recovery and resilience scoreboard thematic analysis: sustainable mobility.](#)



pojazdów o napędzie elektrycznym. Niemal wszystkie kraje uwzględniły kompleksowe systemy wsparcia rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych. Także poza Polską istotną część zaplanowanych reform stanowiły zmiany podatkowe uzależniające wysokość obciążeń od poziomu emisyjności pojazdów.

W projektach planów znalazły się projekty związane z ruchem rowerowym. Belgia przeznaczyła aż 6,9% środków ze swojego Planu Odbudowy na cele związane z utworzeniem 180 nowej i modernizacją 1360 km dróg dla rowerów oraz w chronione parkingi rowerowe. W tym zakresie ambitne plany miała także Rumunia i Włochy. Także Słowacja i Łotwa wybrały inwestycje w transport rowerowy. W czeskim KPO uwzględniono z kolei dofinansowanie dla służbowych rowerów elektrycznych. Tego rodzaju projektów zabrakło w polskim odpowiedniku tego dokumentu.

Z przeglądu planów wysnuć można wniosek, że plany odbudowy były impulsem dla przyspieszenia trendów w kierunku zrównoważonej mobilności w aktualnych politykach transportowych państw. Podobnie jak w Krajowym Planie Odbudowy, dzięki strukturze opartej o kamienie milowe państwa zostały skutecznie zachęcane do przyspieszenia reform w sektorze transportu.

7. Wnioski

Wciąż nieznane są losy środków z KPO. Jeśli jednak uda się osiągnąć porozumienie i pozyskać te fundusze, konieczność odpowiednio szybkiego wydania środków negatywnie wpłynie na jakość realizowanych projektów oraz uniemożliwi realizację niektórych projektów – zwłaszcza tych o charakterze infrastrukturalnym. Krajowy Plan Odbudowy w obszarze transportu stanowi zbiór reform i inwestycji, które wydarzyłyby się niezależnie od kryzysu związanego z pandemią COVID-19 czy wojną w Ukrainie. W znacznej mierze jest to zbiór długotrwałych potrzeb sektora transportu i przypisanie istniejących projektów do nowych źródeł finansowania.

Zaproponowane w kwietniu 2023 r. rewizje planu odkładają w czasie i zmniejszają zakres jego ambicji. Jakkolwiek na poziomie kierunków KPO wyznacza właściwe cele dla odbudowy i transformacji sektora transportu, brak jest wyraźnych podstaw, które pozwalają stwierdzić, że dobrano właściwe rozwiązania do zdiagnozowanych wyzwań. W wielu wypadkach w trakcie lektury planu można odnieść wrażenie, że to wyzwania dopasowywano do z góry przyjętych rozwiązań. Trudno jest wykazać w KPO poprawny dla dokumentów strategicznych ciąg diagnoza-rozwiązanie.

Polityka transportowa Polski stanowi próbę połączenia deklaratywnej dekarbonizacji z faktycznym wzrostem znaczenia wysokoemisyjnych sposobów przemieszczania osób i towarów. Ograniczona skala środków przeznaczanych na zrównoważony transport sprawia, że konieczne jest kierowanie się logiką analizy kosztów i korzyści. W obliczu braku wyraźnych kryteriów i ograniczonym zakresie konsultacji społecznych planu nie ma pewności, że kolejne projekty taborowe i inwestycyjne są najbardziej efektywną alokacją środków.

Badania ewaluacyjne⁴² w zakresie wydawania środków europejskich jednoznacznie wskazują, że konieczna jest zmiana sposobu planowania inwestycji. Ich efektów nie można mierzyć wyłącznie ilościowo liczbą pojazdów czy kilometrów wybudowanej infrastruktury – bez odpowiedniej systemowej nadbudowy oraz oceny efektywności i jakości takie działania nie będą do końca skuteczne.

W KPO wyraźnie zabrakło projektów związanych z kompleksowym zarządzaniem systemami transportowymi. Jakkolwiek zjawiska wymagające kompleksowych rozwiązań są dobrze zdiagnozowane w dokumentach strategicznych na poziomie krajowym, konsekwentne ograniczanie się do projektów i reform o ograniczonej kompleksowości pokazuje brak realnej woli wprowadzania głębokich zmian. Jeden z niewielu projektów wymagających zaangażowania wielu aktorów i wprowadzający nową jakość, tj. utworzenie zintegrowanego systemu biletowego na kolei został usunięty. Warto w tym miejscu przypomnieć, że projekt ten próbowano przeprowadzić już przed KPO, także bez skutku. W tym ujęciu Polska traci szansę na dokonanie jakościowego skoku w polityce transportowej dzięki środkom z KPO. Ze względu na skupienie na inicjatywach transportowych, w których kontrolę własnościową pełni rząd, w planie zabrakło miejsca na bardziej lokalne

42 Wolański M. (2017), Efekty transportowe inwestycji wspartych w ramach NSRO 2007-2013.

projekty rowerowe, związane z dostępnością czy szersze ujęcie kwestii transformacji transportu indywidualnego.

Krajowy Plan Odbudowy może być pomocny w przeciwdziałaniu kryzysowi energetycznemu i dążeniu do neutralnej klimatycznie mobilności – jego założenia zdecydowanie nie były jednak pisane z myślą o głębokiej zmianie w sektorze transportu. Uzasadnienia zmian z 2023 r. jednoznacznie wskazują, że niezbędne z punktu widzenia zielonej transformacji zmiany nie należą do priorytetów, a przewidziane inwestycje nie będą miały dużego wpływu na system transportowy Polski. Z drugiej strony jednak Krajowy Plan Odbudowy wymusił zaplanowanie trudnych politycznie reform (np. podatków powiązanych z emisyjnością czy rozszerzenie systemu opłat za korzystanie z dróg), które zapewne nie zostałyby ujęte w politykach bez wyraźnego impulsu ze strony Unii Europejskiej.

Pomimo tych niedociągnięć, żał byłoby nie wykorzystać tej szansy na rozwój dobrych trendów w zakresie wzmocnienia nisko- i zeroemisyjnego transportu, takich jak: zakup taboru autobusowego (E1.1.2) i kolejowego (E2.1.2), projekty intermodalne (E2.1.3) czy sama reforma FRPA. Następna tego typu szansa nie pojawi się prawdopodobnie zbyt szybko.



WiseEuropa

Fundacja WiseEuropa

WiseEuropa to niezależny think-tank, specjalizujący się w makroekonomii, polityce gospodarczej, europejskiej i zagranicznej.

Misją WiseEuropa jest poprawa jakości polityki krajowej i europejskiej oraz środowiska gospodarczego przez oparcie ich na rzetelnych analizach ekonomicznych i instytucjonalnych, niezależnych badaniach oraz ocenach oddziaływania polityki na gospodarkę. Instytut angażuje obywateli, przedsiębiorców, ekspertów oraz twórców polityk publicznych z kraju i zagranicy we wspólną refleksję na temat modernizacji Polski i Europy oraz ich roli w świecie. Celem WiseEuropa jest działanie na rzecz aktywnej i zaangażowanej roli Polski w otwartym, zrównoważonym, demokratycznym rozwoju Europy. W centrum działalności WiseEuropa jest pobudzanie i inspirowanie debaty publicznej na temat przyszłości Polski i Europy.

www.wise-europa.eu

Program Zrównoważony Transport

W 2022 r. rozpoczęliśmy w WiseEuropa intensywny rozwój Programu Zrównoważonego Transportu, z myślą o włączeniu się jako ośrodek analityczny do debaty publicznej o tak ważkich sprawach jak przeciwdziałanie wykluczeniu transportowemu czy nowa mobilność. W ramach programu szczególną uwagę poświęcamy kwestiom związanym z interdyscyplinarnym zagadnieniem mobilności w miastach i poza nimi. Jako think-tank wykorzystujemy szerokie spektrum własnych możliwości analitycznych – szukając, analizując i proponując rozwiązania, które przyczyniają się do rozwoju zrównoważonego transportu w Polsce i Europie. Nasza organizacja posiada unikalne kompetencje analityczne w wielu obszarach. Należą do nich polityki europejskie, w tym transportowe, klimatyczne i energetyczne, co pozwala nam spojrzeć na problemy sektora transportu w sposób całościowy.



ZRÓWNOWAŻONY TRANSPORT

Inne publikacje:

„W pół kroku. Przeciętny poziom ambicji Krajowego Planu Odbudowy ryzykiem dla jego sukcesu.” WiseEuropa, Bocian, K., Lewandowski, W., Sychowiec, M., & Wójtowicz A., (2022)

„Bilet w nieznanie. Czy wprowadzenie polskiego odpowiednika 9-euro-ticket ma sens?” WiseEuropa, Chrzanowski, P., Fabiszewska-Solares, J., & Krawiec K. (2022)

„Z prądem zmian. Elektromobilność jako szansa dla rozwoju lokalnego.” WiseEuropa, Chrzanowski, P., Fabiszewska-Solares, J., & Kasperek, D. (2022)