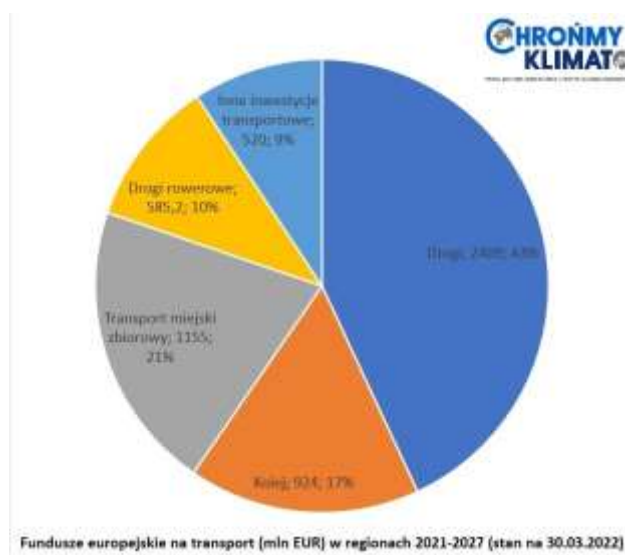


Warszawa dn. 31 marca 2022

Fundusze Unijne dla regionów - szansą na bezpieczeństwo

Transport drogowy w Polsce negatywnie oddziałuje na środowisko i zdrowie ludzi. Nadmiar samochodów spalinowych w aglomeracjach powoduje okresowe przekraczanie norm jakości powietrza, nie tylko w zakresie pyłów, ale także tlenków azotu, które są zabójcze dla naszych dróg oddechowych. Przy braku transportu publicznego indywidualny ruch drogowy rośnie także poza dużymi miastami i **wciąż jest przyczyną jednej z najwyższych w skali Europy liczby wypadków i ofiar śmiertelnych**. Transport jest także jedynym sektorem gospodarki w UE i Polsce, gdzie stale rosną emisje gazów cieplarnianych. Z tych powodów **kluczowa jest modernizacja systemu transportu w Polsce, aby był bardziej ekologiczny**. Środki pomocowe z Unii Europejskiej na lata 2021-2027 oferują szansę na taką modernizację.

Fundusze europejskie dla polskich regionów planują przeznaczyć na cele transportu aż 5,6 mld EUR. Prawie połowa tych środków (43%) zaplanowana jest bezpośrednio na inwestycje drogowe. Niecałe 1,2 mld EUR przeznaczono na infrastrukturę oraz tabor na potrzeby transportu miejskiego. Dodatkowo ok. 0,9 mld EUR przeznaczono na kolej. Kwota ok. 0,6 mld EUR przeznaczona jest także na drogi rowerowe.



Brniemy w ślepią uliczkę

Transport jest jednym z głównych sektorów wspieranych także w funduszach europejskich rozdzielanych przez władze regionalne. Są to środki na inwestycje z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego.

W funduszach regionalnych wyraźnym zwycięzcą aktualnego rozdania funduszy europejskich jest **drogownictwo**. Otrzyma ono największą pulę środków ze wszystkich branż i będzie to kwota co najmniej dwa razy większa od transportu kolejowego oraz większa niż w poprzednim okresie finansowania. Nawet jeśli do 2030 roku będzie po polskich drogach jeździło 1 mln samochodów elektrycznych, pozostałe 20 milionów pojazdów nadal będzie spalało paliwa kopalne. Dzięki większej sieci dróg będziemy tymi samochodami jeździć częściej i dalej, a więc spalimy tych paliw więcej. Nie wróży to dobrze ani jakości powietrza, ani obniżeniu emisji gazów cieplarnianych. **Jeśli nie zmienimy źródeł dostaw paliw do Polski, nowe drogi spowodują że jeszcze więcej pieniędzy wydamy na ropę naftową z Rosji.**

Na drugim miejscu pod względem wysokości środków z funduszy regionalnych będzie **transport miejski**. Jednak jest to tylko pozornie dobra wiadomość dla ochrony środowiska, ponieważ środków na tę branżę transportu będzie tyle samo, albo jedynie o 100 mln EUR więcej niż z poprzednim okresie finansowania. Oznacza to, tak jak w przypadku funduszy krajowych, że w ciągu najbliższych 7 lat zakupionych zostanie mniej nowych autobusów czy wyremontowanych zostanie mniej infrastruktury transportu miejskiego, ponieważ inwestycje te muszą być wyraźnie powiązane z wykorzystaniem alternatywnych źródeł zasilania pojazdów wobec do paliw kopalnych.

Z funduszy unijnych tym razem nie można bowiem inwestować w najtańsze pojazdy na paliwa płynne, a jedynie w droższe pojazdy gazowe lub elektryczne. Siłą rzeczy za mniejsze środki nowych pojazdów zakupionych zostanie mniej niż w poprzednich latach. Niestety oznaczać to może mniejszą popularność transportu miejskiego wśród pasażerów, a więc relatywnie większą popularność podróży samochodami prywatnymi.

Najmniej środków w regionalnym rozdaniu funduszy europejskich powędruje do **transportu kolejowego**. Należy zauważyć, że jest to poniekąd wynik wciąż niewielkiego wpływu samorządów regionalnych na infrastrukturę transportu kolejowego, którą zarządza w większości państwowa spółka Polskie Linie Kolejowe.

Wydatkowanie środków w regionach

W zakresie wydatków na transport drogowy zdecydowanym liderem okazało się województwo śląskie, które przeznaczyło na ten cel aż 241 mln EUR. Na transport kolejowy najwięcej środków przeznaczyło województwo łódzkie – 228 mln EUR. W tej kwocie jest aż 150 mln EUR na linie kolejowe. W zakresie zaplanowanych wydatków na drogi rowerowe absolutnym rekordzistą jest województwo dolnośląskie z przeznaczonymi na ten cel 134 mln EUR. Co ciekawe aż 107 mln EUR w tym województwie zostało przeznaczone na pozamiejską sieć dróg rowerowych w ramach priorytetu dotyczącego ochrony przyrody. W infrastrukturę i tabor transportu miejskiego zbiorowego zamierzają zainwestować wszystkie regiony. Najwięcej przeznaczają na ten cel Mazowsze – 156 mln EUR.

Bilans inwestycji w ekologiczne rodzaje transportu w 16 województwach jest wyraźnie niekorzystny, gdyż niemal połowa środków (43%) została przeznaczona na inwestycje w drogi. Dziś inwestycje tego typu przynoszą jedynie większy import starych aut zza granicy, większą liczbę przewozów samochodami spalinowymi, większy import paliw zza granicy i coraz większe zanieczyszczenie powietrza w miastach.

Bezpieczeństwo energetyczne Państwa

Wobec rosyjskiej napaści na Ukrainę zapanował w Polsce konsensus co do konieczności zaprzestania importu paliw kopalnych z Rosji. Zależność od nich jest ogromna – w 2020 roku około 66% importowanej ropy i 55% gazu zakupiliśmy w Moskwie.

Nie ma jednak powszechnej zgody, co do sposobu zastąpienia rosyjskich paliw. W debacie publicznej pojawiają się fałszywe rozwiązania, takie jak “rehabilitacja węgla”, które są ekonomicznie nieuzasadnione i nie zapewnią bezpieczeństwa energetycznego państwa, za to pogłębią kryzys klimatyczny.

Jedynym rozwiązaniem, które pozwoli na odejście od importu paliw kopalnych z Rosji, a jednocześnie zwiększy energetyczną niezależność i bezpieczeństwo Polski, są szybkie i duże, a jednocześnie przemyślane, systemowe inwestycje w efektywność energetyczną (elektryfikację ciepłownictwa, termomodernizację budynków), odnawialne źródła energii (z wyjątkiem spalania paliw stałych) i dekarbonizację przemysłu.

W związku z powyższym, oraz wydatkowaniem Funduszy Unijnych głównie na wspieranie branży bezpośrednio zależnych od paliw kopalnych, organizacje pozarządowe wezwały rząd RP oraz Komisję Europejską do niezwłocznego dostosowania Umowy Partnerstwa, programów polityki spójności i Krajowego Planu Odbudowy do stojących przed Polską wyzwań w zakresie bezpieczeństwa energetycznego. Zielone bezpieczeństwo energetyczne, oparte na lokalnych zasobach zielonej energii, musi się stać nową doktryną energetyczną.

Informacja prasowa powstała na bazie poniższych artykułów opublikowanych na portalu ChrońmyKlimat.pl

[Brniemy w ślepą uliczkę. Czy transport z funduszy europejskich 2021-2027 będzie ekologiczny? - fundusze krajowe.](#)

[Brniemy w ślepą uliczkę. Czy transport z funduszy europejskich 2021-2027 będzie ekologiczny? - fundusze regionalne.](#)

[Panorama regionalnych wydatków na transport z funduszy europejskich 2021-2027](#)

[Fundusze unijne muszą sfinansować zielone bezpieczeństwo energetyczne państwa!](#)

Kontakt dla mediów w celach merytorycznych:

dr Wojciech Szymalski - Prezes Instytutu na rzecz Ekorozwoju

+48 795 110 368; w.szymalski@ine-isd.org.pl

Kontakt dla mediów w celu publikacji:

Konrad Wielądek

+48 507 126 917; k.wieladek@ine-isd.org.pl