

Umowa Partnerstwa na miarę kryzysu Planety

Stanowisko Związku Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć i Młodzieżowego Strajku Klimatycznego w sprawie projektu Umowy Partnerstwa dla realizacji Polityki Spójności 2021-2027 w Polsce.

Pogłębiający się kryzys klimatyczny i kryzys biosfery stanowią razem największe zagrożenie i najpilniejsze wyzwanie dla ludzkości.

Zapisy [Umowy Partnerstwa](#) przesądzą o kierunkach, priorytetach i horyzoncie ambicji inwestycji publicznych w Polsce w ciągu najbliższych siedmiu lat. Będzie to siedem lat kluczowych dla powodzenia wysiłków na rzecz powstrzymania kryzysu Planety. W tym czasie musi zostać wykonana przeważająca część pracy niezbędnej w celu ograniczenia emisji gazów cieplarnianych zgodnie z zaleceniami nauki oraz zatrzymania degradacji ekosystemów. Musi zostać zbudowany solidny fundament dla dalszych działań, których horyzontem będzie osiągnięcie neutralności klimatycznej do 2040 roku.

W tym procesie nie ma już czasu do stracenia ani przestrzeni na błędy i półśrodki, dlatego wszystkie działania ujęte w Umowie Partnerstwa powinny w maksymalnym możliwym stopniu przyczynić się do osiągnięcia celów klimatycznych i ekologicznych, a w dokumencie nie może być miejsca na działania szkodliwe dla klimatu lub środowiska i przyrody.

Niestety przedstawiony do konsultacji projekt Umowy Partnerstwa nie odzwierciedla skali ani pilności wyzwań. Dokumentowi brakuje ambicji, czego wyrazem jest ogólnikowy charakter zapisów i brak jasno określonych, wymiernych celów.

W rozdziale dotyczącym „Celów polityki spójności i oczekiwanych rezultatów w Polsce” stwierdza się, że „modernizacja polskiej gospodarki zostanie zakorzeniona w wysiłkach na rzecz osiągnięcia neutralności klimatycznej europejskiej gospodarki”, nie wspominając o neutralności na poziomie krajowym i w dalszych częściach dokumentu proponując działania i wyznaczając cele, które do neutralności klimatycznej Unii Europejskiej przyczynią się w niewielkim stopniu lub wręcz opóźnią jej osiągnięcie.

Dalej projekt zapowiada zaledwie „ograniczenie skali zagrażających trwałości ekosystemów przejawów aktywności gospodarczej” i „rozwój obszarów działalności gospodarczej przyczyniających się do budowy *mniej inwazyjnej środowiskowo* gospodarki światowej”, zarazem wyrażając niepopartą niczym wiarę, że to wystarczy, by uniknąć globalnej katastrofy ekologicznej.

Uniknięcie tej katastrofy wymaga działań ambitniejszych niż to, co proponuje projekt Umowy Partnerstwa. Dlatego oczekujemy, że w ostatecznej wersji dokumentu wśród „oczekiwanych rezultatów” zostaną wskazane konkretne, ambitne cele w obszarach takich jak redukcja emisji gazów cieplarnianych, ograniczenie zapotrzebowania na energię, udział odnawialnych źródeł energii czy poziom ochrony bioróżnorodności, które będą mierzalne i adekwatne do skali wyzwań, a towarzyszyć im będzie kompleksowy i spójny plan działań pozwalających te cele osiągnąć.

Poniżej przedstawiamy szczegółowe uwagi dotyczące poszczególnych aspektów projektu Umowy Partnerstwa, które będą istotne w kontekście powyższych wyzwań.

Adaptacja do zmian klimatu, ochrona wód, ochrona bioróżnorodności

W projekcie Umowy Partnerstwa (dalej: UP) zawarte są błędne diagnozy problemów w tych obszarach. Wbrew zapisom projektu UP niska efektywność ochrony przeciwpowodziowej i zapobiegania suszy w Polsce nie wynika z „niedoinwestowania gospodarki wodnej”, ale z błędnego i anachronicznego podejścia do gospodarowania zasobami wodnymi: skupiania się wyłącznie na skutkach, a nie przyczynach, i forsowania rozwiązań infrastrukturalnych na niekorzyść rozwiązań nietechnicznych, renaturyzacji rzek i dolin rzecznych oraz terenów podmokłych (co zresztą odzwierciedla proponowany w projekcie UP zakres wsparcia). Dalsze utrzymanie tego błędnego kierunku – rozwiązywania problemów suszy, jak i powodzi, poprzez inwestowanie w infrastrukturę hydrotechniczną - pogorszy sytuację.

Podobnie fragment mówiący o tym, że „negatywne efekty tych zjawisk są potęgowane zbyt szybkim odpływem wód opadowych i niewielkimi możliwościami ich zatrzymywania w miejscu opadu” jest mylący. **Kluczem powodzenia wysiłków adaptacyjnych do zmian klimatu, w tym odporności na gwałtowne deszcze nawalne i głębokie susze, są właśnie rozwiązania zatrzymujące wodę w krajobrazie**, możliwe do zrealizowania nawet na obszarach silnie zurbanizowanych. Przez zatrzymywanie wody w miejscu opadu rozumie się przede wszystkim umożliwienie jej zmagazynowania, a później zasilania wód podziemnych. Można to osiągnąć na wiele sposobów, m.in. poprzez zamianę powierzchni nieprzepuszczalnych na przepuszczalne, wprowadzania terenów zielonych, zalesianie, renaturyzację obszarów wodno-błotnych, a na terenach rolniczych – pasy buforowe, zadrzewienia, wprowadzanie trwałych użytków zielonych (o zdolnościach retencyjnych porównywalnych do średnio gęstego lasu).

Projekt UP nie zauważa także roli obszarów mokradłowych w minimalizowaniu efektów zmian klimatu oraz ochronie różnorodności biologicznej.

Wsparcie w ramach UP powinno być kierowane na działania oparte o rozwiązania ekosystemowe (*nature based solutions*), które pozwalają jednocześnie zwiększać bezpieczeństwo powodziowe, dostępność zasobów wody, zdolność ekosystemów do pochłaniania dwutlenku węgla i ochronę bioróżnorodności.

Priorytetem powinno być wspieranie **naturalnego** retencjonowania wody, w tym małej retencji (z wykluczeniem retencji powstałej w wyniku przegradzania cieków wodnych). Służą temu działania zatrzymujące wody opadowe w miejscu ich powstania i umożliwiające ich przesiąkanie w głąb gleby, renaturyzacja przekształconych cieków wodnych i ich dolin, w tym zwiększanie rozstawy wałów przeciwpowodziowych i budowa polderów zalewowych na zawałach obwałowanych dolin rzecznych, renaturyzacja obszarów od wód zależnych, z wykorzystaniem naturalnych mechanizmów ekosystemów ekosystemowych (*nature based solutions*).

W Umowie Partnerstwa powinny także znaleźć się zapisy umożliwiające objęcie wsparciem działań prowadzących do rozwiązania problemów powodowanych działalnością gospodarczą, w tym zabudową, wylesianiem, wodochłonnością elektrowni i elektrociepłowni węglowych. Wsparcie powinno być także dostępne na wyłączenia z eksploatacji istniejących budowli hydrotechnicznych i urządzeń wodnych, które nie spełniają swej roli w ograniczaniu ryzyka powodzi i suszy, zostały zaprojektowane w sposób nieprzystający do dzisiejszych globalnych wyzwań środowiskowych – zmian klimatu, konieczności adaptacji do nich i łagodzenie ich skutków oraz utraty różnorodności biologicznej. Bez wspierania wdrażania rozwiązań w tym zakresie działania adaptacyjne będą niepełne i nieefektywne, zwłaszcza jeśli pominięte zostaną transformacja energetyki czy odwrócenie trendów związanych z przekształcaniem terenu na niesprzyjający retencjonowaniu wody w krajobrazie.

Powyższe uwagi powinny być także odzwierciedlone w definicji oczekiwanego rezultatu: miarą skuteczności działań w ramach Umowy Partnerstwa powinien być „wzrost **naturalnej** zdolności retencyjnej”.

Poza działaniami na rzecz ochrony przyrody wymienionymi w projekcie Umowy Partnerstwa powinna w niej zostać zapisana horyzontalna zasada mówiąca, że nie będą wspierane żadne przedsięwzięcia wywierające negatywny wpływ na ochronę ekosystemów, siedlisk, gatunków czy korytarzy ekologicznych.

W obszarze adaptacji do zmian klimatu ze wsparcia powinny być wykluczone działania sprzeczne z powyższymi celami, tj:

inwestycje ukierunkowane na retencje zbiornikową i korytową, kontrproduktywne w stosunku do celu, jakim jest skuteczna adaptacja do zmian klimatu i szkodliwych dla środowiska ze względu na emisje gazów cieplarnianych i niszczący wpływ na przyrodę dolin rzecznych.

inwestycje w rozwój żeglugi śródlądowej, których skutkiem byłoby zniszczenie ponad 1000 km swobodnie płynących rzek i ciągłości ekosystemów rzecznych, będących ważnymi korytarzami ekologicznymi, negatywny wpływ na szereg obszarów chronionych, powstanie barier, stanowiących zagrożenie wyginięciem dla krajowych populacji ryb dwuśrodowiskowych i lokalnych populacji dalekich migrantów rzecznych.

W celu horyzontalnego uwzględnienia kwestii adaptacji do zmian klimatu w całej UP, jako jeden z dokumentów strategicznych definiujących kierunki i priorytety interwencji powinien zostać wpisany „Strategiczny plan adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030”. Na jego podstawie w UP powinny zostać uwzględnione działania dostosowawcze we wrażliwych sektorach: gospodarce wodnej, leśnictwie, rolnictwie, energetyce, budownictwie i planowaniu przestrzennym, transporcie, ochronie zdrowia i ochronie różnorodności biologicznej, w tym na obszarach chronionych, a także na wrażliwych obszarach: w strefie wybrzeża, na obszarach górskich i zurbanizowanych.

Efektywność energetyczna

Ograniczenie zapotrzebowania na energię jest kluczowym elementem działań na rzecz redukcji emisji gazów cieplarnianych. Sektor budynków mieszkalnych jest zaś priorytetowym obszarem, w którym proces termomodernizacji, możliwy do przeprowadzenia z użyciem istniejących, dostępnych technologii, pozwala nie tylko znacząco obniżyć zapotrzebowanie na energię, ale także wyeliminować źródła zanieczyszczeń powietrza i ograniczyć zjawisko ubóstwa energetycznego.

Projekt Umowy Partnerstwa przewiduje wsparcie dla działań służących poprawie efektywności energetycznej w sektorze mieszkalnictwa. Wsparcie to powinno jednak być spójne i konsekwentne, by zaangażowane środki publiczne przyniosły maksymalny możliwy efekt ekologiczny i społeczny.

Skuteczna termomodernizacja prowadząca do takiego efektu wymaga – poza wsparciem finansowym dla prac modernizacyjnych – także łatwego dostępu do wiedzy na temat dostępnych mechanizmów wsparcia, optymalnych rozwiązań technicznych dla różnych budynków, najlepszych praktyk oraz celów i środków przewidzianych w unijnych i krajowych strategiach renowacji dla wszystkich osób zaangażowanych w ten proces. Wymaga także obecności

na rynku wykwalifikowanych fachowców, potrafiących uzyskać maksymalne możliwe redukcje zapotrzebowania na energię, których rzetelność i poziom kwalifikacji gwarantowałby usługobiorcom wiarygodny system certyfikacji.

Przedmiotem wsparcia, oprócz działań już wymienionych w projekcie, powinny być też działania służące podnoszeniu kwalifikacji architektów, projektantów, kierowników budowy i pracowników budowlanych oraz działania prowadzące do stworzenia wiarygodnego systemu certyfikowania kwalifikacji poszczególnych fachowców i całych przedsiębiorstw wykonujących prace i świadczących usługi związane z termomodernizacją. Wsparciem powinno być także objęte opracowanie i wdrożenie nowych programów nauczania na studiach i w szkołach kształcących przyszłych fachowców w obszarze budownictwa.

Umowa Partnerstwa powinna także przewidywać wsparcie na znaczne poszerzenie dostępności doradztwa energetycznego. Należy rozważyć powołanie sieci regionalnych centrów energetycznych jako trwałej i stabilnej ramy instytucjonalnej dla rzetelnego, obiektywnego, publicznego doradztwa energetycznego i powiązanych z nim działań.

Z zakresu wsparcia powinny natomiast zostać wykluczone wszelkie działania dotyczące spalania odpadów z odzyskiem energii. Spalanie odpadów wiąże się ze znacznymi emisjami gazów cieplarnianych i jest sprzeczne z celami gospodarki o obiegu zamkniętym i hierarchią postępowania z odpadami.

Czysta energia

Ze względu na pilność działań na rzecz powstrzymania kryzysu klimatycznego, nowe cele klimatyczne Unii Europejskiej i przyspieszające tempo transformacji energetycznej w Europie i na świecie Polska musi w nadchodzących latach znacząco podnieść własne ambicje klimatyczne i dużo szybciej niż do tej pory rozwijać odnawialne źródła energii. Wymaga to zaangażowania w ten proces wszystkich podmiotów, które mogą pomóc w jego realizacji, w tym obywateli i lokalnych wspólnot, oraz umożliwienia im dostępu do wsparcia finansowego w ramach Umowy Partnerstwa.

Rozproszona energetyka obywatelska może znacząco przyczynić się do zwiększenia tempa transformacji energetycznej w Polsce i do bardziej sprawiedliwej społecznie dystrybucji korzyści z tego procesu. Umowa Partnerstwa powinna przewidywać wsparcie rozwoju energetyki prosumenckiej, w tym prosumeryzmu zbiorowego i wirtualnego, a także spółdzielczości energetycznej, zgodnie z duchem dyrektywy REDII. Stanowi ona, że podmioty takie powinny mieć prawo do produkcji, zużycia, magazynowania i odsprzedaży nadwyżek odnawialnej energii elektrycznej.

Wsparcie na rozwój OZE powinno być dostępne w niedyskryminacyjny sposób dla wszystkich typów prosumentów, o których mówi dyrektywa o odnawialnych źródłach energii z 2018 r. (dyrektywa RED II), tj. prosumentów indywidualnych, wirtualnych, prosumentów działających zbiorowo oraz społeczności energetycznych. Sposób dystrybucji wsparcia powinien być dostosowany do potrzeb i możliwości takich podmiotów (przy czym możliwość skorzystania ze wsparcia powinna być także dostępna dla osób dotkniętych ubóstwem energetycznym, mieszkańców budynków wielorodzinnych, lokatorów budynków komunalnych). Jednocześnie wspierane powinny być działania ułatwiające podmiotom energetyki obywatelskiej uczestnictwo w rynku energii, takie jak rozwój inteligentnych sieci, doradztwo energetyczne, rozwój wirtualnych instalacji prosumenckich.

Umowa Partnerstwa powinna także jasno odzwierciedlać stanowisko nauki w sprawie odnawialnych źródeł energii o niekorzystnym wpływie na środowisko, takich jak hydroenergetyka i biomasa leśna. Wkład hydroenergetyki w produkcję energii nie pochodzącej z paliw kopalnych jest znikomy i nie równoważy negatywnego wpływu piętrzeń i przegród na rzekach na stan ekosystemów wodnych i od wód zależnych oraz korytarzy ekologicznych, dostępność wody, a także na klimat (z powodu emisji metanu ze zbiorników). Z kolei spalanie biomasy leśnej generuje emisje dwutlenku węgla, które nie zostaną ponownie pochłonięte przez lasy w wymaganym czasie. Jednocześnie wycinki na cele energetyczne wpływają negatywnie na stan ekosystemów leśnych i poziom ochrony bioróżnorodności oraz potencjał retencjonowania wody przez lasy.

Z tych powodów ze wsparcia dla odnawialnych źródeł energii powinna być wykluczona hydroenergetyka i spalanie biomasy leśnej.

Sprawiedliwa transformacja

W obliczu pogłębiającego się kryzysu klimatycznego Umowa Partnerstwa musi zakładać rozwiązania, które będą formą zabezpieczenia godnej przyszłości zarówno dla obecnych i przyszłych pokoleń. Sektor górniczy i inne sektory gospodarki związane z wydobyciem i użyciem paliw kopalnych mają bezpośredni wpływ na stan klimatu w wyniku emitowanych przez nie gazów cieplarnianych, a zatem przekładają się na kryzys klimatyczny, który już teraz wystawia na niebezpieczeństwo społeczność na całym świecie, w tym w Polsce. Transformowanie górnictwa i przemysłów paliw kopalnych musi zatem brać pod uwagę kwestie klimatyczne i odpowiedzialność tej gałęzi gospodarki wobec młodych pokoleń, których przyszłość jest zależna od kryzysu.

Tymczasem w projekcie Umowy Partnerstwa wśród spodziewanych rezultatów dla tego obszaru nie w wskazano żadnego rezultatu ekologicznego. Nie ma tam mowy ani o tym, że wsparcie powinno doprowadzić do określonych redukcji emisji gazów cieplarnianych czy zapotrzebowania na energię ani wzrostu udziału odnawialnych źródeł energii.

W projekcie Umowy Partnerstwa nie przedstawiono też jasnej perspektywy odchodzenia od węgla i paliw kopalnych w regionach, które będą beneficjentami dodatkowego wsparcia na cele sprawiedliwej transformacji. Stwarza to ryzyko, że ten dodatkowy instrument finansowy, stworzony by przyspieszyć i ułatwić transformację w kierunku neutralności klimatycznej dzięki zniwelowaniu negatywnych społecznych skutków tego procesu, nie osiągnie zakładanych celów społecznych ani ekologicznych.

Ryzyko to jest tym większe, że zapisy Umowy Partnerstwa dotyczące tego obszaru poświęcają dużo uwagi ogólnie pojętemu rozwojowi gospodarczemu regionów, a bardzo niewiele sprawie fundamentalnej, jaką jest zapewnienie ciągłości zatrudnienia i źródeł utrzymania ludziom, którzy w wyniku transformacji stracą dotychczasowe miejsca pracy. Aby ten cel osiągnąć, w Umowie Partnerstwa należy zawrzeć zapisy mówiące o tym, że wsparcie będzie kierowane przede wszystkim na działania składające się na kompleksowy system wsparcia obejmujący tworzenie nowych miejsc pracy, przekwalifikowania dla pracowników i skuteczny system wsparcia dla osób zmieniających miejsce zatrudnienia w związku z transformacją energetyczną.

Edukacja ekologiczna

Kwestie ekologiczne stanowią ważną część projektu Umowy Partnerstwa, ponieważ jednym z jej głównych celów jest wsparcie wdrażania w Polsce Europejskiego Zielonego Ładu – unijnej strategii rozwoju zmierzającej do radykalnego ograniczenia negatywnego wpływu działalności ludzkiej na środowisko i klimat. Edukacja ekologiczna, rozumiana jako działania dotyczące wiedzy, świadomości i umiejętności dotyczących kwestii ekologicznych, jest niezbędnym warunkiem skutecznej realizacji tego celu. Równie istotne jest zaangażowanie obywateli i społeczności w proces wprowadzania zmian. Dlatego też edukacja ekologiczna, podobnie jak kwestie dot. zrównoważonego rozwoju, powinna być traktowana horyzontalnie, będąc koniecznym uzupełnieniem wszystkich działań inwestycyjnych.

W projekcie Umowy Partnerstwa zapisy nt. objęcia wsparciem różnych działań podnoszących świadomość, doradztwa i edukacji pojawiają się w odniesieniu do różnych dziedzin takich jak efektywność energetyczna, infrastruktura energetyczna, adaptacja do zmian klimatu, gospodarka odpadami, transport. Odnoszą się one jednak tylko do wybranych aspektów, np. bezpieczeństwa w przypadku transportu. Wsparcia dla działań dotyczących edukacji i świadomości ekologicznej nie uwzględniono w ogóle w obszarach *wsparcie produkcji energii z odnawialnych źródeł* oraz *zrównoważona gospodarka wodna i ściekowa*.

Projekt Umowy Partnerstwa nie uwzględnia pilnej konieczności wytłumaczenia obywatelkom i obywatelom szerszego kontekstu, kierunku oraz skali i głębi zmian, których przeprowadzenie wymusza kryzys klimatyczny. Nie dostrzega potrzeby wykształcenia nowych kadr eksperckich, które będą w stanie te zmiany przeprowadzić.

Bardzo istotne w tym kontekście będą zapisy Umowy Partnerstwa dotyczące obszarów *rynek pracy i zasoby ludzkie* oraz *edukacja i kompetencje*. W pierwszym z nich powinno zostać szerzej uwzględnione wsparcie dla działań, które pozwolą pracownikom, pracodawcom, przedsiębiorcom i przedsiębiorstwom dostosować się do zmian związanych z Zielonym Ładem.

Szczególnie ważne jest uwzględnienie działań edukacyjnych dotyczących umiejętności i kompetencji potrzebnych na rynku pracy w aspekcie celu neutralności klimatycznej.

W obszarze *edukacja i kompetencje* kwestie środowiskowe zostały praktycznie przeoczone. Autorzy projektu Umowy Partnerstwa zupełnie pomijają globalne wyzwania, w tym związane z kryzysem klimatycznym, oraz konieczność kształtowania u uczniów, studentów, doktorantów oraz kadry akademickiej i naukowej kompetencji i umiejętności, istotnych z punktu widzenia wyzwań środowiskowych.

Konieczne jest uwzględnienie w Umowie Partnerstwa działań na rzecz zmiany modelu edukacji, tak by uwzględniał on potrzeby budowania kapitału społecznego i właściwych relacji pomiędzy człowiekiem a środowiskiem oraz kontekst globalnych wyzwań w tym zakresie. Zmiany modelu edukacji muszą też uwzględniać krytyczne podejście do dotychczasowego sposobu rozwoju społeczeństw, które odbywa się w oderwaniu od jego konsekwencji dla stanu środowiska naturalnego.

Ważne jest również wzmocnienie potencjału organizacji pozarządowych oraz podmiotów z nimi zrównanych realizujących zadania publiczne w obszarach sfery pożytku publicznego dotyczących kwestii ekologicznych – na równi z tymi dotyczącymi włączenia i integracji społecznej.

Transport i mobilność

Emisje gazów cieplarnianych z transportu w ostatnich latach rosły dynamicznie, stawiając pod znakiem zapytania zdolność Polski do zredukowania łącznych emisji z gospodarki w tempie, jakie jest niezbędne w obliczu kryzysu klimatycznego. Sytuacja ta nie jest bez związku z priorytetami inwestycji publicznych w transporcie w mijającej perspektywie budżetowej, w której na budowę i modernizację dróg wydano znacznie więcej środków niż na kolej, transport publiczny oraz infrastrukturę pieszą i rowerową, zaniedbując przy okazji problemy zanieczyszczeń powietrza generowanych przez transport i wykluczenia transportowego, dotykającego w Polsce kilkanaście milionów osób.

W nowej perspektywie budżetowej priorytety muszą zostać odwrócone, a środki przekierowane z budowy dróg na zeroemisyjne środki transportu (kolej, publiczny transport zbiorowy, infrastruktura piesza i rowerowa), ponieważ w dobie kryzysu klimatycznego priorytetem musi stać się całościowa dekarbonizacja transportu, a nie dalszy rozwój intensywnych emisyjnie form komunikacji.

W celu zapewnienia maksymalnej efektywności wydatkowania tych środków, działania w obszarze transportu powinny być realizowane na podstawie spójnej strategii rozwoju zeroemisyjnego i dostępnego systemu transportowego. Przywoływana w projekcie *Strategia zrównoważonego rozwoju transportu do 2030 r.* wymaga w tym kontekście aktualizacji, ponieważ jej obecne zapisy nie przystają do skali klimatycznych wyzwań dla sektora transportu ani do unijnej wizji rozwoju mobilności w kontekście Zielonego Ładu.

Najważniejszym zadaniem nowej Umowy Partnerstwa jest wykreowanie spójnego i efektywnego mechanizmu wspierania rozwoju kolei. W projekcie zawartych jest kilka celnych diagnoz dotyczących dotychczasowych barier w tym obszarze, ale nie są one prawidłowo odzwierciedlone w proponowanych kierunkach wsparcia.

Wsparcie dla inwestycji kolejowych powinno być uzależnione od spełnienia przez nie szeregu warunków. Przede wszystkim wspierane projekty powinny spełniać określone minimalne standardy dotyczące zarówno parametrów budowanej infrastruktury (uwzględnienie potrzeb ruchu towarowego, przepustowość linii), jak i usług świadczonych przy jej wykorzystaniu (częstotliwość połączeń pasażerskich na budowanych i modernizowanych liniach kolejowych powinna gwarantować, że kolej stanie się atrakcyjną alternatywą dla samochodu). Ponadto wsparcie powinno być kierowane wyłącznie na projekty powstające jako elementy całych ciągów, ze szczególnym uwzględnieniem zaniedbywanych dotychczas połączeń na granicach województw, w tym połączeń z przygranicznymi regionami w państwach ościennych. Wsparcie na rozwój infrastruktury (budowa węzłów przesiadkowych, zakup taboru) powinno być udzielane pod warunkiem, że będzie ona użytkowana w ramach aglomeracyjnych i regionalnych związków komunikacyjnych, które w sposób kompleksowy tworzyłyby ofertę przewozową (integrującą kolej, autobusy, transport miejski) oraz zapewniały jednolity system biletowy dla różnych środków transportu.

Zweryfikowania wymagają zapisy projektu dotyczące lotnisk regionalnych. Przyjęta w ramach Zielonego Ładu unijna *Strategia zrównoważonej i inteligentnej mobilności* zakłada, że do 2030 r. w Unii Europejskiej wszystkie podróże na odległość do 500 km realizowane zbiorowymi środkami transportu będą neutralne emisyjnie. W praktyce wykluczy to loty wewnątrz krajowe i znacząco ograniczy loty wewnątrz-europejskie, które muszą zostać zastąpione przez przewozy kolejowe. W obliczu konieczności budowy zeroemisyjnego systemu transportu i głębokiego kryzysu branży lotniczej wywołanego pandemią priorytetem musi być włączanie regionów i miast obecnie niemających dostępu do kolei w spójny system transportu kolejowego.

Z projektu Umowy Partnerstwa powinny ponadto zostać wykreślone zapisy dotyczące wsparcia dla rozwoju śródlądowego transportu wodnego, który w polskich warunkach nie ma uzasadnienia ekonomicznego, a przekształcenie głównych rzek kraju w drogi wodne wiązałoby się z kolosalnymi szkodami dla środowiska przyrodniczego i dalszym pogorszeniem dostępności zasobów wodnych.

W obszarze transportu drogowego również konieczna jest koncentracja na wybranych priorytetach. Najważniejszy z nich to rozwój zeroemisyjnego transportu zbiorowego. Zapotrzebowanie samorządów na wsparcie finansowe w zakresie wymiany i rozwoju floty autobusowej i budowy stacji ładowania znacznie przewyższa obecnie dostępne środki. Wsparcie musi być przy tym skoncentrowane na zwiększaniu udziału pojazdów o napędzie elektrycznym bateryjnym, a nie powinno obejmować pojazdów z silnikami spalinowymi, generujących emisje (w tym gazowych).

Znacznie wyższy priorytet należy też nadać zwiększaniu bezpieczeństwa ruchu pieszego i rowerowego w miastach i poza miastami. W tym zakresie wsparcie powinno obejmować nie tylko modernizację i rozwój infrastruktury pieszej i rowerowej, ale także przeprowadzanie audytów bezpieczeństwa ruchu pieszego i rowerowego w mieście oraz wdrażanie ich zaleceń, uspokajanie ruchu samochodowego, opracowywanie Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej czy szkolenia oraz wsparcie zatrudnienia rzeczników ruchu pieszego i rowerowego (dwa ostatnie obszary wsparcia powinny być dostępne przede wszystkim dla mniejszych miejscowości). Warto uwzględnić także działania służące ograniczaniu potrzeb transportowych, w tym wykorzystanie narzędzi z zakresu zrównoważonego planowania przestrzennego.

Nie należy też pomijać zapewnienia warunków do rozwoju zeroemisyjnego transportu ciężkiego, ponieważ nawet zakładając znaczny wzrost udziału transportu kolejowego oraz intermodalnego, część towarów będzie nadal przewożona drogami. W tym obszarze konieczne jest przede wszystkim wsparcie rozwoju stacji ładowania pojazdów ciężkich w kluczowych punktach wzdłuż tras z największym natężeniem przepływu towarów, a także w punktach przeładunkowych i przy centrach logistycznych. Przydatne byłoby również wsparcie wymiany floty ciężarowej na zeroemisyjną.

Gospodarka odpadami

Kryzys ekologiczny pogłębia się między innymi z powodu nadmiernej eksploatacji zasobów naturalnych, której drugą stroną jest rosnąca ilość odpadów trafiających do środowiska. Odpowiedzią na to zjawisko powinno być wdrożenie modelu gospodarki obiegu zamkniętego, a pierwszym krokiem w tym kierunku - ograniczenie ilości powstających odpadów i ponowne wykorzystanie tych, których powstawaniu nie da się zapobiec.

Biorąc pod uwagę obecny poziom gospodarki odpadami komunalnymi oraz wymagania i cele unijne, oczywiste jest, że priorytetem dla Polski jest inwestowanie w redukcję lub przynajmniej zahamowanie wzrostu ilości wytwarzanych odpadów komunalnych, poprawę poziomu i jakości segregacji u źródła, selektywnej zbiórki oraz recyklingu odpadów.

Dotyczy to zarówno „miękkich” działań edukacyjno-informacyjnych zwiększających poziom świadomości i dyscypliny społecznej, jak i uzupełniania niezbędnej infrastruktury do zbierania i przetwarzania odpadów zbieranych selektywnie, nie ograniczającej się jedynie do PSZOK, które są elementem systemu, ale nie pełnią w nim roli wiodącej.

Na podstawie dostępnych danych zamieszczonych w wojewódzkich planach gospodarki odpadami oraz corocznych sprawozdaniach gmin do urzędów marszałkowskich można ocenić, że inwestycje w infrastrukturę do przetwarzania odpadów komunalnych muszą dotyczyć przede wszystkim:

- doposażenia PSZOK i/lub sortowni w punkty napraw i wymiany produktów (ZSEE, meble, materiały budowlane) w co najmniej 300 miastach powyżej 15 tys. mieszkańców;
- budowy kompostowni i biogazowni dla bioodpadów kuchennych i zielonych, dla których niedobór wydajności sięga 2,8 mln ton/rok ;
- zakładów recyklingu tworzyw sztucznych;
- instalacji do sortowania odpadów wielomateriałowych o wydajności 100 tys. ton/r oraz 25 tys. ton/r recyklingu.

W Umowie Partnerstwa nie powinny znaleźć się zapisy o przeznaczeniu wsparcia na przekształcanie istniejących lub budowę nowych zakładów wytwarzania energii w oparciu o spalanie odpadów.

Propozycja ta nie spowoduje redukcji emisji gazów cieplarnianych, nie ma ona uzasadnienia od strony priorytetów w tym okresie finansowania, a po raz kolejny spowodowałaby wydatkowanie większej części dostępnych środków na fałszywe rozwiązania, podczas gdy środki te należy przeznaczyć na inne, ważniejsze inwestycje, które rzeczywiście mogą się przyczynić do wdrożenia w Polsce gospodarki o obiegu zamkniętym.

Stanowisko wypracowane przez Polską Zieloną Sieć i Młodzieżowy Strajk Klimatyczny z wykorzystaniem ekspertyz tematycznych przygotowanych przez dr Martę Wiśniewską, Krzysztofa Smolnickiego, Urszulę Stefanowicz, Karola Trammera, Cezarego Grochowskiego i Pawła Głuszyńskiego w ramach projektu „Fundusze Europejskie dla Klimatu”.