ZSC.110.10.2017 Gliwice, 26.05.2017 r.

 **Szanowny Pan**

**Wojciech Saługa**

**Marszałek Województwa Śląskiego**

Szanowny Panie Marszałku,

w nawiązaniu do uwag zgłoszonych przez biura ZIT/RIT (pełniące funkcję Instytucji Pośredniczących dla ZIT/RIT w województwie śląskim), podczas konsultacji zmian do renegocjowanego RPO WSL 2014-2020, Zarząd Związku wyraża stanowczy sprzeciw wobec planów uniemożliwienia wsparcia dla pojazdów napędzanych wyłącznie silnikami Diesla w ramach wdrażania polityki spójności w Polsce.

W ramach śródokresowej aktualizacji RPO WSL 2014-2020 pojawiła się kwestia zmian, wynikających ze Strategii na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju, przyjętej uchwałą Rady Ministrów z dnia 14 lutego br., w tym zmiana polegająca na wprowadzeniu ograniczeń w zakresie zakupu taboru dla publicznego transportu zbiorowego. W projekcie aktualizowanego programu pojawił się następujący zapis: *(…) Brak wsparcia dla pojazdów napędzanych wyłącznie silnikami Diesla.*

Pragniemy zwrócić uwagę na fakt, iż proponowany zapis stanowi znaczne ograniczenie w stosunku do obecnych zapisów RPO 2014-2020. **Zmiana zapisów RPO w trakcie realizacji programu, prowadzić będzie zatem do nierównego traktowania beneficjentów.** Należy zaznaczyć, iż znaczna część konkursów dotyczących transportu niskoemisyjnego została już ogłoszona, część projektów znajduje się w trakcie realizacji (w ramach konkursów dopuszczalny był zakup taboru z silnikiem Diesla spełniającym normy Euro 6). Zmiana zapisów spowoduje, iż beneficjenci, którzy zaplanowali zakup taboru Diesla oraz udział w konkursach, które dopiero zostaną ogłoszone przez IZ RPO WSL, nie będą mogli zrealizować tego typu inwestycji.

Podkreślenia wymaga fakt, iż tabor autobusowy spełniający normę Euro 6 w znacznym stopniu poprawia jakość powietrza. Europejskie przepisy dotyczące emisji spalin (normy Euro) określają limity szkodliwych substancji, których muszą przestrzegać także autobusy. Najnowsza aktualnie norma emisji spalin to Euro 6. **Istotną zmianą w porównaniu do normy Euro 5 są o 80% niższe wartości graniczne dla tlenków azotu i zaostrzenie limitów emisji cząstek stałych o 66%.** Dodatkowo wprowadzono również limit dla ilości cząstek, ponieważ ultradrobne cząstki są szczególnie szkodliwe dla zdrowia. Oprócz bardziej rygorystycznych limitów, do rzeczywistych realiów dopasowano także oficjalne procedury badawcze. Nowy cykl testowy uwzględnia w większym stopniu ruch miejski (niskie obciążenie), a także fazę zimnego rozruchu, podczas którego emisja zanieczyszczeń jest znacznie wyższa.

Obydwa te fakty, zaostrzenia limitów i nowa procedura badawcza powodują, że autobusy z Euro 6 wykazują w rzeczywistych warunkach eksploatacyjnych na ulicy, znacznie niższą emisję zanieczyszczeń. Tak więc **wymiana starszych pojazdów na pojazdy nowej generacji, wnosi istotny wkład w poprawę jakości powietrza w miastach.**

Powyższe informacje mają również szczególne znaczenie w kontekście porównania kosztów zakupu taboru autobusowego o alternatywnym napędzie i otrzymywany zasięg. Przy uznaniu autobusów na olej napędowy za skalę (500 km zasięgu) okazuje się, że za pojazdy LNG (gazowe) trzeba zapłacić ok. 125% ceny za podobnej wielkości autobus Dieslowski (przy 350 km zasięgu), hybrydy to już ok. 160% ceny autobusu na ON (500 km), a pojazdy elektryczne to aż 200-250% ceny autobusu ON, przy zasięgu jedynie ok. 120-230 km (do tego dochodzi konieczność budowy odpowiedniej infrastruktury, stacji ładowania itd.).

Analizując efekt ekologiczny, przeprowadzone badania pokazują, iż hybrydy emitują o 22% mniej CO2 do atmosfery niż autobusy spalinowe, autobusy LNG emitują tylko 5% mniej CO2, z kolei autobusy elektryczne emitują 18% mniej szkodliwych substancji do atmosfery (biorąc pod uwagę emisję elektrowni).

**Mając na względzie powyższe informacje, podkreślenia wymaga fakt, iż znacznie większy efekt ekologiczny będzie w przypadku wymiany większej liczby starego taboru autobusowego na tabor Diesla o normie Euro 6 niż zakup o połowę mniejszej liczby taboru o alternatywnym napędzie.**

Należy również zwrócić uwagę na problemy naturalne związane z ewentualnym inwestowaniem w tabor bezemisyjny. Na terenach górskich, terenach o bardzo zmiennym ukształtowaniu terenu (z jakim mamy do czynienia przykładowo na obszarze subregionu południowego województwa śląskiego), występują jeszcze inne przeciwwskazania, mogące generować kolejne, często nieprzewidywalne koszty, związane z eksploatacją takiego taboru.

Dodatkowym argumentem przemawiającym za niepodejmowaniem tak przełomowych zmian w trakcie realizacji programu operacyjnego jest fakt, iż zapisy w zakresie zakupu taboru Diesla o normie Euro 6 znalazły się również
w przygotowanych przez samorządy Planach Gospodarki Niskoemisyjnej lub Planach Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, co było wymogiem formalnym starania się o dotację ze środków UE. Samorządy poświęciły zatem czas i środki na sformułowanie odpowiednich planów, które w momencie zmian należałoby ponownie korygować.

**Podsumowując, stanowczo zwracamy się o pozostawienie dotychczasowych zapisów RPO WSL 2014-2020, polegających na promowaniu dodatkowymi punktami projektów obejmujących zakup taboru o alternatywnym systemie napędowych, przy jednoczesnym umożliwieniu zakupu taboru Diesla spełniającego normy Euro 6.**

 Z poważaniem

Zygmunt Frankiewicz

Przewodniczący Zarządu Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego