

Lp.	Nazwa organizacji	Rozdział	Strona	Treść uwagi/Propozycja przeformułowania fragmentu programu	Uzasadnienie	Status uwagi	Wyjaśnienie
1	Akademia Muzyczna im. F. Nowowiejskiego w Bydgoszczy	2.7.1.1 Powiązane rodzaje działań	121	Dofinansowane inwestycje będą stanowiły podwaliny pod rozwój nowych kierunków działalności instytucji kultury i umożliwią im wykreowanie atrakcyjnej oferty kulturalno-edukacyjnej (...). Proponujemy nie ograniczać sformułowania podmiotów wyłącznie do instytucji kultury (zgodnie z zapisami na stronie 122, gdzie numeratywnie wymieniono wszystkie podmioty). Konsekwencją doprecyzowania listy beneficjentów powinno być również zróżnicowanie wskaźników programu - uczelnie artystyczne nigdy nie będą w stanie osiągnąć wskaźników na poziomie instytucji kultury.	Oferta kulturalno-edukacyjna podmiotów niebędących instytucjami kultury jest niejednokrotnie równie atrakcyjna dla odbiorcy, jednakże z oczywistych względów nigdy nie osiągnie wskaźników zbliżonych do profesjonalnych filharmonii czy oper. Pozostawienie wskaźników bez różnicowania w praktyce wyłącza inne podmioty z walki o dofinansowanie. Jednocześnie postulujemy o dopuszczenie podmiotów innych do pełnego spektrum działań dostępnych dla instytucji kultury.	odrzucona	Przytoczony fragment został usunięty z kolejnej wersji programu. Wskaźniki produktu i rezultatu określone w programie mają charakter horyzontalny i służą monitorowaniu efektów na poziomie całego priorytetu.
2	Akcja Miasto	2.1.2.1 Powiązane rodzaje działań	38	Wnosimy o dodanie w punkcie 2.1.2.1 preferencji dla działań, które zmniejszają powierzchnię nieprzepuszczalną w miastach	W ramach tego działania szczególnie należałoby postawić na walkę z tzw. betonozą oraz zwiększanie powierzchni, z której drzewa mogą czerpać wodę dla rozwoju.	częściowo przyjęta	Zapisy Programu nie wykluczają finansowania tego typu działań pomimo braku ich wpisania wprost w dokument. Zapisy w programie mają ogólny charakter. Rozszczelnianie powierzchni finansowane jest w ramach bieżącej perspektywy i wsparcie takie będzie kontynuowane w kolejnej. Szczegółowe zakresy poszczególnych typów projektów powinny być doprecyzowane na poziomie SzOP.
3	Akcja Miasto		107, 112	1. Wnosimy o dopisanie w punkcie 2.5.2.1 w części drogowej również możliwości budowy towarzyszących dróg rowerowych i pieszych poza TEN-T, a także zasady, że obok obwodnicy takie drogi są budowane 2. Wnosimy o przesunięcie w punkcie 2.5.2.8 150 mln euro z kodu 90 do kodu 103 oraz odpowiednią zmianę wskaźników celu na 2029 r. dotyczących kolei i dróg	1. Budowa dróg ekspresowych i innych dróg szybkiego ruchu służyła często tylko transportowi samochodowemu, bez uwzględnienia możliwości lokowania w korytarzach również dróg dla czystego transportu. Budowa obwodnic także powinna być okazją, by poszerzać sieć dróg pieszych i rowerowych wokół miast, co zwiększy bezpieczeństwo tych grup użytkowników dróg. 2. Uważamy, że nadal zbyt duży nacisk jest położony na rozbudowę dróg. W ostatnich perspektywach funduszy europejskich wybudowano już sporo dróg, teraz - zgodnie z zasadami Europejskiego Zielonego Ładu - to kolejnictwo powinno zyskać priorytet. Poziomy finansowania są korzystniejsze dla kolei niż dawniej, jednak bez zwiększenia funduszy nie będzie możliwości zrealizowania zamierzeń w postaci włączenia całej Polski do szybkiej i bezpiecznej infrastruktury kolejowej.	odrzucona	Ścieżki rowerowe: Z uwagi na dostępną alokację, Program FEnIKS - jako interwencja z poziomu krajowego - koncentruje się na kluczowych wyzwaniach dla transportu zbiorowego w aglomeracjach (cel szczegółowy 2.8) i rozwoju podstawowej sieci transportowej kraju (cel szczegółowy 3.1 i 3.2). Istnieje szereg innych programów pozwalających na budowę ścieżek rowerowych. Dodatkowo podkreślamy, że w ramach celu 2.8 kwalifikowane będą wydatki w ramach projektów służące tworzeniu infrastruktury pieszo-rowerowej. Nie zakładamy jednak oddzielnych projektów w tym zakresie z poziomu FEnIKS. Drogi i kolej: Podział alokacji w programie stanowi propozycję, która podlega ocenie zarówno w ramach konsultacji społecznych, jak i na dalszym etapie prac związanych z przyjęciem dokumentu przez Radę Ministrów, a następnie jego negocjacjami z Komisją Europejską. Stąd może on jeszcze ulec zmianie. Wysokość alokacji dla sektora drogowego odzwierciedla cele i wyzwania związane z koniecznością rozwoju do 2030 r. drogowej sieci bazowej TEN-T w Polsce, co jest nierozdzielnie związane z dokończeniem krajowej podstawowej sieci drogowej, łączącej miasta wojewódzkie, a także poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce. Z drugiej strony wysokość środków UE na drogi w FEnIKS uległa poważnemu ograniczeniu w stosunku do poprzedniej perspektywy (POIIŚ 2014-2020) w związku z określonymi na poziomie UE wymogami przejawiającymi się w zastosowaniu do programowania Polityki Spójności koncentracji tematycznej i celów klimatycznych, których wysokość dla każdego programu została określona na poziomie Umowy Partnerstwa. Ograniczenia w alokacji na transport drogowy są największe w stosunku do wszystkich innych sektorów i wynikają bezpośrednio z wymogów związanych z przeznaczeniem istotnie wyższej niż w poprzednich perspektywach finansowych alokacji UE na projekty o charakterze pro-środowiskowym i pro-klimatycznym.
4	Akcja Miasto	2.4.1.1 Powiązane rodzaje działań	91-92	1. Wnosimy o określenie w punkcie 2.4.1.1 jako priorytetowych inwestycji w przebudowywanie miejsc niebezpiecznych na sieci TEN-T 2. Wnosimy o dopisanie w punkcie 2.4.1.1 w części drogowej również możliwości budowy towarzyszących dróg rowerowych i pieszych w ciągu sieci TEN-T	1. Priorytetem działań wszystkich władz publicznych w obliczu olbrzymiej wypadkowości na drodze powinno być bezpieczeństwo ruchu drogowego, a zatem środki idące na infrastrukturę drogową powinny być w dużej mierze skupione na efekcie powstrzymania zdarzeń oraz minimalizacji ich efektów. 2. Budowa dróg ekspresowych i innych dróg szybkiego ruchu służyła często tylko transportowi samochodowemu, bez uwzględnienia możliwości lokowania w korytarzach również dróg dla czystego transportu. Budowa obwodnic także powinna być okazją, by poszerzać sieć dróg pieszych i rowerowych wokół miast, co zwiększy bezpieczeństwo tych grup użytkowników dróg.	odrzucona	Projekt Programu FEnIKS nie przewiduje liniowych ani punktowych zadań infrastrukturalnych w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, które będą mogły być realizowane ze środków Krajowego Planu Odbudowy. Priorytetem FEnIKS w aspekcie infrastrukturalnym jest rozwój drogowej sieci TEN-T, natomiast interwencja dedykowana wprost bezpieczeństwu ruchu drogowego, dotyczy działań o charakterze pozainfrastrukturalnym (doposażenie służb, kampanie edukacyjne). Tym niemniej, także dzięki budowie dróg, w tym obwodnic miast, nastąpi poprawa bezpieczeństwa w transporcie drogowym, poprzez przeniesienie na nie części ruchu (w tym ciężkiego ruchu tranzytowego) z niedostosowanej do takiej skali ruchu infrastruktury (w tym zwłaszcza miejskiej). Tym samym na aspekt bezpieczeństwa ruchu drogowego należy patrzeć całościowo, w ujęciu różnych źródeł finansowania, jak i różnych typów projektów poprawiających bezpieczeństwo na drogach.
5	Akcja Miasto	2.1.5.1 Powiązane rodzaje działań	53-54	1. Wnosimy o dodanie w punkcie 2.1.5.1 działań, które zmniejszają ruch samochodowy na obszarach Natura 2000 2. Wnosimy o dodanie w punkcie 2.1.5.1 do wyliczenia dodatkowych elementów, które realizują szersze cele Polityki Spójności, również tras rowerowych i pieszych	Priorytetowe znaczenie powinno mieć zmniejszanie nacisku samochodów na cennych obszarach chronionych, w celu redukcji hałasu i zanieczyszczeń powietrza oraz promocji transportu zbiorowego i rowerowego, zarówno turystycznego, jak i w celach transportowych.	odrzucona	FEnIKS nie programuje zmian legislacyjnych, jaki wymagałoby wdrożenie zgłoszonych postulatów. Nie może też przekraczać zakresu ustalonego w Umowie partnerstwa, która mówi: "Działania w powyższym zakresie powinny wykazywać zgodność z unijną strategią na rzecz różnorodności biologicznej z perspektywą do 2030 r. Mogą przewidywać też przedsięwzięcia podnoszące świadomość mieszkańców i turystów w zakresie dziedzictwa przyrodniczego, ale nie mogą prowadzić do wspierania infrastruktury turystycznej jako takiej oraz do zwiększenia presji człowieka na przyrodę".

6	Akcja Miasto		89-90	1. Wnosimy o zwiększenie kwoty na cel szczegółowy 2.8 kod 81 - Infrastruktura czystego transportu miejskiego z 1,26 mld zł na 2 mld zł (przy zmniejszeniu funduszy na infrastrukturę drogową 2. Wnosimy o zwiększenie wskaźnika celu na 2029 r. "Length of new tram and metro lines" z 49 km na 60 km 3. Wnosimy o zwiększenie wskaźnika celu na 2029 r. "Length of reconstructed or modernised tram and metro lines" z 63 na 83 km 4. Wnosimy o zwiększenie kwoty na cel szczegółowy 2.8 kod 82 - Tabor czystego transportu miejskiego z 402,5 mln zł na 1 mld zł (przy odpowiednim zmniejszeniu funduszy na infrastrukturę drogową) 5. Wnosimy o zwiększenie wskaźnika celu na 2029 r. "Capacity of environmentally friendly rolling stock for collective public transport" z 48 tys. na 92 tys. 6. Wnosimy o dopisanie w punkcie 2.3.1.1, że nie są w ramach tego celu szczegółowego dozwolone inwestycje w infrastrukturę drogową, inną niż przebudowywana wyłącznie w zakresie, w którym wynika to z ewentualnych kolizji; są za to dozwolone inwestycje towarzyszące w transport rowerowy i pieszy	Wbrew deklaracjom z programu, jego kształt nie w pełni odpowiada potrzebom stawiania na rozwój ekologicznego transportu oraz potrzebie rozbudowy transportu publicznego. Nadal zbyt duży nacisk położony jest na drogi, a zbyt mały na transport zbiorowy, co nie pozwoli na realizację celów Europejskiego Zielonego Ładu. Zwiększenie funduszy pozwoli na zwiększenie wskaźników dotyczących ekologicznego transportu, zatem na lepszą realizację celów klimatycznych i polityki transportowej Unii Europejskiej.	odrzucona	Wartości docelowe wskaźników są wynikiem podziału alokacji na poszczególne kategorie interwencji. Podział alokacji jest propozycją i elementem projektu Programu, który może jeszcze ulec zmianie w ramach uzgodnień na poziomie Rady Ministrów, a następnie negocjacji z Komisją Europejską.
7	Akcja Miasto		138-140	Wnosimy o dopisanie w punkcie 7 "Komunikacja i widoczność" osobnego punktu o jawności i otwartych danych, który przewidywałby obowiązkową publikację w Biuletynie Informacji Publicznej zarówno instytucji zarządzających, jak i beneficjentów, wszelkich analiz, sprawozdań, dokumentów z ewaluacji i innych materiałów, które powstają w ramach realizacji programu oraz poszczególnych projektów	Zasadą powinna być pełna jawność wszystkich dokumentów, przygotowywanych z udziałem Funduszy Europejskich. Obywatele powinni mieć szerszy niż dotychczas dostęp do danych publicznych, zgodnie z polską i unijną zasadą przejrzystości.	odrzucona	Uwaga nie jest zasadna. Sposób publikacji dokumentów dotyczących FENiKS 2021-2027 będzie zgodny z obowiązującymi w tej kwestii przepisami prawa oraz polityką dot. otwierania danych przyjętą w MFIPR.
8	Akcja Miasto	2.8.1.1 Powiązane rodzaje działań	129	Wnosimy o dodanie w punkcie 2.8.1.1 "• przygotowanie analiz, ekspertyz, sprawozdań, w tym związanych z zapewnieniem spójnej i zintegrowanej interwencji programu" - wzmianki o tym, że te analizy, ekspertyzy i sprawozdania będą jawne i publikowane na stronach Biuletynu Informacji Publicznej	Zasadą powinna być pełna jawność wszystkich dokumentów, przygotowywanych z udziałem Funduszy Europejskich. Obywatele powinni mieć szerszy niż dotychczas dostęp do danych publicznych, zgodnie z polską i unijną zasadą przejrzystości.	odrzucona	Bez wprowadzenia takiego zapisu dokumenty są jawne i dostępne. Wszelkie ewaluacje sprawozdania zamieszczane są na portalu internetowym poświęconym fundusjom
9	Bioeko Grupa Tauron Sp. z o.o.	2.1.4.1 Powiązane rodzaje działań	48	W ramach GOZ program jest skoncentrowany na gospodarowaniu odpadami wytwarzanymi przez gospodarstwa domowe (81% kwoty dotacji na cel 2.6, tj. 260 mln EUR) i na rewitalizacji zanieczyszczonych terenów (16% dotacji na cel 2.6, tj. 50 mln EUR), reszta to promocja. Cel 2.6 w ramach GOZ powinien obejmować również gospodarowanie odpadami przemysłowymi, a nie tylko odpadami z gospodarstw domowych i powinien uwzględniać m.in. dofinansowanie instalacji przetwórczych dotyczących również odpadów przemysłowych. Będzie to działanie zapobiegawcze wobec problemu powiększania obszaru zanieczyszczonych terenów przemysłowych.	W temacie zanieczyszczania terenów odpadami przemysłowymi, należy uwzględnić również działania zapobiegawcze, a nie tylko naprawcze. Przetwarzając odpady zaraz po ich wytworzeniu zostaną spełnione założenia idei GOZ i wówczas mniej odpadów będzie zanieczyszczało tereny przemysłowe. Będzie to możliwe poprzez dofinansowanie działań związanych z gospodarowaniem odpadami przemysłowymi. Dlatego cel 2.6 w ramach GOZ powinien obejmować również gospodarowanie odpadami przemysłowymi, a nie tylko odpadami z gospodarstw domowych.	częściowo przyjęta	Cele UE w obszarze gospodarki odpadami (m.in. w zakresie selektywnego zbierania czy recyklingu) dotyczą przede wszystkim odpadów komunalnych. Z tego względu interwencja finansowana ze środków UE skupia się w głównej mierze na tym strumieniu odpadów. Niemniej jednak w projekcie FENiKS nie wykluczono możliwości wsparcia w obszarze odpadów przemysłowych. Wsparte instalacje będą mogły przetwarzać zarówno odpady komunalne jak również częściowo także inne rodzaje odpadów – w zakresie zgodnym z procesem technologicznym. Dodatkowo projekt FENiKS zawiera również komponent dotyczący wsparcia obszaru odpadowego w procesach produkcyjnych – poprzez wzrost efektywności gospodarowania zasobami i odpadami po stronie producentów.
10	Biuro ZIT UM Lublin	2.1.2.1 Powiązane rodzaje działań	38	Wsparcie będzie dekokowane 44 miastom które uczestniczyły w realizacji projektu(...) Proponuję rozszerzenie zapisu o obszary funkcjonalne tych miast	Cześć miast uczestniczących w tym projekcie zdecydowało o rozszerzeniu działań związanych z adaptacją do zmian klimatu także na obszary funkcjonalne poprzez tzw.do diagnozowanie obszarów funkcjonalnych. Warto byłoby to uwzględnić w projekcie dokumentu. Działania podejmowane na większym obszarze są zdecydowanie bardziej efektywne. Ograniczanie interwencji tylko do obszaru miast wydaje się być nieuzasadnione.	odrzucona	Potrzeby samych miast dużych i średnich będą bardzo znaczące w obszarze adaptacji do zmian klimatu w związku z czym finansowanie obszarów funkcjonalnych mogłoby spowodować, że środków nie starczyłoby na finansowanie najbardziej palących problemów w miastach dużych i średnich, gdzie występuje największa koncentracja zagrożeń klimatycznych, a także największe potrzeby w zakresie adaptacji do zmian klimatu. Zgodnie z PEP 2030 działania adaptacyjne powinny zostać przeprowadzone najpierw w (największych) miastach. Biorąc pod uwagę powyższe, działania w zakresie adaptacji do zmian klimatu w miejskich obszarach funkcjonalnych powinny być finansowane komplementarnie w ramach środków dedykowanych ZIT lub z RPO, ew. PROW.
11	Centrum Koordynacji Projektów Środowiskowych	1.1 GŁÓWNE WYZWANIA PRZY UWZGLĘDNIENIU RÓŻNIC SPOŁECZNYCH, EKONOMICZNYCH I TERYTORIALNYCH		W Programie nie wymienia się wprost grup beneficjentów, którzy będą mogli realizować projekty w ramach programu FENiKS. W dokumentach towarzyszących programowi (np. prezentacje na spotkaniach konsultacyjnych) pewne grupy beneficjentów są wymieniane. Nie ma wśród nich Lasów Państwowych. Prośba, aby umożliwić korzystanie ze środków Programu jednostkom Lasów Państwowych i zapisać to w odpowiednich dokumentach.	Argumentami przemawiającymi za zasadnością umożliwienia realizacji projektów w ramach FENiKS Lasom Państwowym są: przygotowanie administracyjne, formalno-prawne, potencjał finansowy, dysponowanie środkami własnymi w wysokości zapewniającej płynność przedsięwzięcia, udokumentowane doświadczenie w pozyskiwaniu i rozliczaniu funduszy UE, dysponowanie gruntami przeznaczonymi na planowane przedsięwzięcia, zgodność przedsięwzięć z krajowymi i unijnymi strategiami. Przedsięwzięcia Lasów Państwowych mogą mieć charakter ogólnopolski, pozwalają osiągnąć efekty na dużą skalę, składają się z działań sprawdzonych, powtarzalnych, służą adaptacji do zmian klimatu oraz ochronie różnorodności biologicznej i wpisują się w cele strategiczne Programu FENiKS.	częściowo przyjęta	Zapisy projektu FENiKS nie wykluczają wsparcia Lasów Państwowych. Grup docelowych (czyli odbiorców efektów wsparcia) nie należy utożsamiać z listą potencjalnych beneficjentów (projektodawców). Typy beneficjentów zostaną wskazane w dokumencie szczegółowym tj. szczegółowym opisie priorytetów.
12	Centrum Koordynacji Projektów Środowiskowych		140-141	Wśród operacji o znaczeniu strategicznym Lasy Państwowe chciałyby zaproponować dwa przedsięwzięcia, które pozwoliłyby osiągnąć przyrodnicze cele programu na dużą skalę: 1. „Możliwości odtworzenia zdegradowanych terenów mokradłowych na terenach zarządzanych przez Lasy Państwowe, KOWR oraz innych zarządzających.” 2. "Intensyfikacja sekwestracji węgla, zwiększanie stabilności przyrodniczej Polski poprzez działania na rzecz powiększenia lesistości Kraju, wzmocnienie drożności korytarzy ekologicznych oraz racjonalne kształtowanie kompleksów leśnych. Wymienione powyżej przedsięwzięcia Lasów Państwowych mają charakter ogólnopolski, pozwalają osiągnąć efekty na dużą skalę, składają się z działań sprawdzonych, powtarzalnych, służą adaptacji do zmian klimatu oraz ochronie różnorodności biologicznej i wpisują się w cele strategiczne Programu FENiKS.	Istotne z punktu widzenia kontynuacji dotychczasowych działań podejmowanych przez Lasy Państwowe jest umożliwienie uzyskania dofinansowania na kompleksowe projekty o znaczącej skali. Argumentami przemawiającymi za zasadnością uwzględniania projektów Lasów Państwowych w wykazie projektów strategicznych są: przygotowanie administracyjne, formalno-prawne, potencjał finansowy, dysponowanie środkami własnymi w wysokości zapewniającej płynność przedsięwzięcia, udokumentowane doświadczenie w pozyskiwaniu i rozliczaniu funduszy UE, dysponowanie gruntami przeznaczonymi na planowane przedsięwzięcia, zgodność przedsięwzięć z krajowymi i unijnymi strategiami	częściowo przyjęta	W ramach zgłoszonych postulatów przez MKiŚ wprowadzono następujące projekty: III kw. 2022 – IV kw. 2029 Grupa projektów PGL LP dot. adaptacji lasów i leśnictwa do zmian klimatu – mała retencja i przeciwdziałanie erozji wodnej, zapobieganie, przeciwdziałanie i ograniczanie skutków zagrożeń związanych z pożarami lasów (kontynuacja) III kw. 2022 – IV kw. 2029 Grupa projektów GDOŚ, PGL LP oraz parków narodowych dot.ochrony gatunków i siedlisk przyrodniczych
13	Centrum Koordynacji Projektów Środowiskowych	2.1.5.1 Powiązane rodzaje działań	53-54	Zapisy dokumentu powołują się na bogate zasoby przyrodnicze w Polsce i konieczność ich ochrony, jednak koncentrują się przede wszystkim na obszarach chronionych oraz zgodności z zapisami ustanowionych dokumentów planistycznych. Nie powinno się traktować ochrony przyrody zawężając tylko do obszarów chronionych, ponieważ w ten sposób zmniejszy się skuteczność działań. Ochrona przyrody na obszarach chronionych (parki narodowe, rezerваты, obszary Natura 2000) może być traktowana priorytetowo, ale nie powinno to być na zasadzie wyłączności.	Ochrona zasobów przyrodniczych, przede wszystkim ochrona gatunkowa, powinna być realizowana kompleksowo – na obszarach chronionych, ale także w miarę potrzeb poza nimi, jeśli np. cenne stanowiska gatunków tam się znajdują. Zapisy dokumentów programowych nie powinny zawężać ochrony przyrody tylko do obszarów chronionych, a tym bardziej tylko do takich, dla których są już ustanowione dokumenty planistyczne. Na tych obszarach, gdzie takich dokumentów jeszcze nie ustanowiono, również powinno się mieć możliwość finansowania działań ochronnych.	częściowo przyjęta	Obecny zapis FENiKS czyni zakres wsparcia otwarty: "przede wszystkim". Zapisy nie wykluczają też działań na terenach poza powierzchniowymi formami ochrony przyrody: "Planowana jest także realizacja kompleksowych działań na rzecz ochrony gatunkowej o ponadregionalnej skali oddziaływania (populacji przemieszczających się pomiędzy obszarami Natura 2000 zasiedlających zarówno obszary Natura 2000 jak i siedliska poza nimi)".

14	Centrum Koordynacji Projektów Środowiskowych	2.1.5.1 Powiązane rodzaje działań	53-54	Rozwój infrastruktury liniowej, ekspansja budownictwa na nowe tereny oraz zabudowa hydrotechniczna cieków powodują izolowanie lokalnych populacji zwierząt, co w konsekwencji prowadzi do ich wyginięcia. Aby temu przeciwdziałać, proponuje się: -zapewnienie środków na zalesienia korytarzy ekologicznych, łączących poszczególne ostoje. Należy także przewidzieć środki na ewentualny wykup gruntów w kluczowych obszarach. -renaturyzację dolin rzecznych, jako dróg migracji organizmów lądowych i wodnych, -budowę przejść dla zwierząt, umożliwiających swobodną migrację przez bariery liniowe, -przebudowę infrastruktury hydrotechnicznej w ciekach, w celu umożliwienia swobodnej migracji organizmów wodnych.	Proponujemy uzupełnienie zapisu o wymienienie działań istotnych w obszarze ochrony przyrody (ochrona i zapewnienie ciągłości korytarzy ekologicznych).	częściowo przyjęta	Zapis: "Planowana jest także realizacja kompleksowych działań na rzecz ochrony gatunkowej o ponadregionalnej skali oddziaływania (populacji przemieszczających się pomiędzy obszarami Natura 2000 zasiedlających zarówno obszary Natura 2000 jak i siedliska poza nimi)" obejmuje odtwarzanie i udrażnianie korytarzy ekologicznych. Poza celem 2.7, taką samą rolę będzie spełniać zadanie renaturyzacji cieków wodnych i obszarów zależnych od wód w celu 2.4. Projekty tego celu będą uwzględniać zapewnienie ciągłości ekologicznej cieków. Także projekty innych sektorów uwzględniają zapewnienie drożności cieków oraz budowę przejść dla zwierząt.
15	Centrum Koordynacji Projektów Środowiskowych	2.2.4.1 Powiązane rodzaje działań	74-76	Proponuje się rozbudowanie opisu o dodatkowy akapit odnoszący się wprost do projektu adaptacyjnego na terenach leśnych, wspierającego przystosowanie się do zmian klimatu i zapobiegania ryzyku związanemu z kłeskami żywiołowymi i katastrofami. Przykładowo: Jednym z efektów postępującego ocieplania klimatu są długotrwałe wiosenno-letnie susze, powodujące między innymi wzrost zagrożenia pożarowego w lasach. Zniszczenia obszarów leśnych, powodowane przez pożary, są jedną z głównych przyczyn silnych zaburzeń środowiska naturalnego oraz długotrwałych zmian ekosystemu leśnego, a także znaczącego pogorszenia jakości życia społeczeństwa w sąsiedztwie spalonych terenów. Modernizacja elementów systemu ochrony przeciwpożarowej lasów w Polsce jest konieczna ze względu na bardzo dynamiczny charakter zmian zachodzących w środowisku leśnym, co przekłada się na liczbę pożarów oraz wywołane nimi straty. Poszczególne elementy tego systemu muszą być na bieżąco dostosowywane do aktualnych potrzeb. Rozwój systemu przeciwpożarowego Lasów Państwowych ograniczy zagrożenie związane z pożarami lasów nie tylko na terenie PGL LP, ale również lasów prywatnych i obszarów zabudowanych, znajdujących się na terenach kompleksów leśnych lub przylegających do nich. Należy zatem kontynuować zadania związane z rozwojem służb ratownictwa pożarowego Lasów Państwowych, w tym rozwój systemów wczesnego ostrzegania i prognozowania zagrożeń związanych z pożarami lasów oraz wsparciem systemów szybkiego reagowania na tego rodzaju zagrożenia.	Uzupełnienie zapisów dot. Powiązanych rodzajów działań. Prawidłowo funkcjonujące ekosystemy leśne absorbują duże ilości CO2, gazu odpowiedzialnego za powstawanie tak zwanego efektu cieplarnianego, powodującego zmiany klimatyczne i kumulują go w postaci węgla organicznego w żywych roślinach i zwierzętach, w ściółce leśnej, a także w postaci humusu w glebie. Podczas pożaru lasu dochodzi do szybkiej i niekontrolowanej emisji dużej ilości CO2 i innych gazów cieplarnianych, przez co zwiększa się ich stężenie w atmosferze, a to przekłada się na tempo i zakres zmian klimatycznych. Konieczne jest zatem wprowadzenie działań mających na celu zapobieganie, przeciwdziałanie oraz ograniczanie skutków zagrożeń związanych z pożarami lasów, wówczas poprzez zmniejszenie liczby i zakresu pożarów, ograniczona zostanie emisja do atmosfery szkodliwych gazów, co przełoży się pośrednio na łagodzenie zmian klimatycznych. Niezbędne jest uwzględnienie w FEnKS działań PGL LP na rzecz ochrony lasów przed pożarami.	częściowo przyjęta	Działania dotyczące ochrony przeciwpożarowej lasów są przewidywane do wsparcia w ramach Priorytetu II: Wsparcie sektorów energetyka i środowisko z EFRR, Celu szczegółowego 2.4 Wspieranie przystosowania się do zmian klimatu (...). Dodatkowo w treści projektu FEnKS zostanie dodany następujący zapis: "Należy również kontynuować zadania związane z rozwojem służb ratownictwa pożarowego Lasów Państwowych, w tym rozwój systemów wczesnego ostrzegania i prognozowania zagrożeń związanych z pożarami lasów oraz wsparciem systemów szybkiego reagowania na tego rodzaju zagrożenia." Ponadto, projekty Lasów Państwowych dot. małej retencji zostaną uwzględnione w Załączniku 8 Wykaz planowanych operacji o znaczeniu strategicznym wraz z harmonogramem, poprzez dodanie następującego zapisu: "Grupa projektów PGL LP dot. adaptacji lasów i leśnictwa do zmian klimatu – mała retencja i przeciwdziałanie erozji wodnej, zapobieganie, przeciwdziałanie i ograniczanie skutków zagrożeń związanych z pożarami lasów (kontynuacja) III kw. 2022 – IV kw. 2029"
16	Centrum Koordynacji Projektów Środowiskowych	2.1.2.1 Powiązane rodzaje działań	38-39	Treść opisu w zakresie rodzajów działań nie wskazuje w ogóle na możliwość realizacji projektów dot. adaptacji do zmian klimatu na terenach leśnych (dot. małej retencji i przeciwdziałania nadmiernej erozji wodnej). Proponuje się rozbudowanie opisu o dodatkowy akapit odnoszący się wprost do projektów adaptacyjnych na terenach leśnych. Przykładowo: W związku z postępującymi zmianami klimatu należy również kontynuować działania związane z adaptacją lasów do zmian klimatu. Wzmacnianie odporności na zagrożenia związane ze zmianami klimatu w nizinnych i górskich ekosystemach leśnych powinno w dalszym ciągu odbywać się poprzez wspieranie działań ukierunkowanych na zapobieganie powstawaniu lub minimalizację negatywnych skutków zjawisk naturalnych w postaci: niszczącego działania wód wezbraniowych, powodzi i podtopień, suszy i pożarów poprzez rozwój systemów małej retencji i zwiększenie ilości magazynowanej wody oraz przeciwdziałanie zbyt intensywnym spływom powodującym nadmierną erozję wodną na terenach górskich dzięki zabudowie przeciwerozynnej cieków, szlaków zrywkowych i dróg.	Z uwagi na ponadregionalny charakter projektów dot. adaptacji do zmian klimatu na terenach leśnych (dot. małej retencji i przeciwdziałania nadmiernej erozji wodnej) bardziej wpisują się one w założenia Funduszu Spójności. Dotychczasowe projekty także były finansowane z FS.	częściowo przyjęta	W ramach Priorytetu I: Wsparcie sektorów energetyka i środowisko z Funduszu Spójności, Celu szczegółowego 2.4 Wspieranie przystosowania się do zmian klimatu i zapobiegania ryzyku związanemu z kłeskami żywiołowymi i katastrofami, a także odporności, z uwzględnieniem podejścia ekosystemowego przewidywane są działania dedykowane obszarom miejskim, określone w miejskich planach adaptacji. Działania dotyczące zwiększenia naturalnej retencji, renaturyzacji cieków wodnych i obszarów zależnych od wód, infrastruktury służącej zmniejszaniu skutków oraz zapobieganiu zjawiskom powodzi i suszy są przewidywane do wsparcia w ramach Priorytetu II: Wsparcie sektorów energetyka i środowisko z EFRR, Celu szczegółowego 2.4 Wspieranie przystosowania się do zmian klimatu (...). Dodatkowo w treści projektu FEnKS zostanie dodany następujący zapis: "Na obszarach leśnych należy kontynuować działania związane z adaptacją lasów do zmian klimatu poprzez wzmacnianie odporności na zagrożenia wynikające z tych zmian. Działania te polegać będą na dalszej rozbudowie systemów małej retencji oraz przeciwdziałaniu zbyt intensywnym spływom wody powodującym nadmierną erozję wodną. Równie ważne będą działania polegające na przywróceniu właściwych stosunków wodnych na siedliskach bagiennych i łęgowych, zwłaszcza na glebach organicznych." Ponadto, projekty Lasów Państwowych dot. małej retencji zostaną uwzględnione w Załączniku 8 Wykaz planowanych operacji o znaczeniu strategicznym wraz z harmonogramem, poprzez dodanie następującego zapisu: "Grupa projektów PGL LP dot. adaptacji lasów i leśnictwa do zmian klimatu – mała retencja i przeciwdziałanie erozji wodnej, zapobieganie, przeciwdziałanie i ograniczanie skutków zagrożeń związanych z pożarami lasów (kontynuacja) III kw. 2022 – IV kw. 2029"

17	Centrum Koordynacji Projektów Środowiskowych	2.1.2.1 Powiązane rodzaje działań	38-39	Treść opisu w zakresie rodzajów działań nie wskazuje w ogóle na możliwość realizacji projektu dot. adaptacji do zmian klimatu na terenach leśnych w zakresie ochrony przeciwpożarowej lasów. Proponuje się rozbudowanie opisu o dodatkowy akapit odnoszący się wprost do projektu adaptacyjnego na terenach leśnych, wspierającego przystosowanie się do zmian klimatu i zapobiegania ryzyku związanemu z klęskami żywiołowymi i katastrofami. Przykładowo: Jednym z efektów postępującego ocieplania klimatu są długotrwałe wiosenno-letnie susze, powodujące między innymi wzrost zagrożenia pożarowego w lasach. Zniszczenia obszarów leśnych, powodowane przez pożary, są jedną z głównych przyczyn silnych zaburzeń środowiska naturalnego oraz długotrwałych zmian ekosystemu leśnego, a także znaczącego pogorszenia jakości życia społeczeństwa w sąsiedztwie spalonych terenów. Modernizacja elementów systemu ochrony przeciwpożarowej lasów w Polsce jest konieczna ze względu na bardzo dynamiczny charakter zmian zachodzących w środowisku leśnym, co przekłada się na liczbę pożarów oraz wywołane nimi straty. Poszczególne elementy tego systemu muszą być na bieżąco dostosowywane do aktualnych potrzeb. Rozwój systemu przeciwpożarowego Lasów Państwowych ograniczy zagrożenie związane z pożarami lasów nie tylko na terenie PGL LP, ale również lasów prywatnych i obszarów zabudowanych, znajdujących się na terenach kompleksów leśnych lub przylegających do nich. Należy zatem kontynuować zadania związane z rozwojem służb ratownictwa pożarowego Lasów Państwowych, w tym rozwój systemów wczesnego ostrzegania i prognozowania zagrożeń związanych z pożarami lasów oraz wsparciem systemów szybkiego reagowania na tego rodzaju zagrożenia	Z uwagi na ponadregionalny charakter projektów dot. adaptacji do zmian klimatu na terenach leśnych (dot. ochrony przeciwpożarowej lasów) bardziej wpisuje się on w założenia Funduszu Spójności. Dotychczasowe projekty także były finansowane z FS.	częściowo przyjęta	W ramach Priorytetu I: Wsparcie sektorów energetyka i środowisko z Funduszu Spójności, Celu szczegółowego 2.4 Wspieranie przystosowania się do zmian klimatu i zapobiegania ryzyku związanemu z klęskami żywiołowymi i katastrofami, a także odporności, z uwzględnieniem podejścia ekosystemowego przewidziane są działania dedykowane obszarom miejskim, określone w miejskich planach adaptacji. Działania dotyczące ochrony przeciwpożarowej lasów są przewidywane do wsparcia w ramach Priorytetu II: Wsparcie sektorów energetyka i środowisko z EFRR, Celu szczegółowego 2.4 Wspieranie przystosowania się do zmian klimatu (...). Dodatkowo w treści projektu FENIKS zostanie dodany następujący zapis: "Należy również kontynuować zadania związane z rozwojem służb ratownictwa pożarowego Lasów Państwowych, w tym rozwój systemów wczesnego ostrzegania i prognozowania zagrożeń związanych z pożarami lasów oraz wsparciem systemów szybkiego reagowania na tego rodzaju zagrożenia." Ponadto, projekty Lasów Państwowych dot. małej retencji zostaną uwzględnione w Załączniku 8 Wykaz planowanych operacji o znaczeniu strategicznym wraz z harmonogramem, poprzez dodanie następującego zapisu: "Grupa projektów PGL LP dot. adaptacji lasów i leśnictwa do zmian klimatu – mała retencja i przeciwdziałanie erozji wodnej, zapobieganie, przeciwdziałanie i ograniczanie skutków zagrożeń związanych z pożarami lasów (kontynuacja) III kw. 2022 – IV kw. 2029"
18	Centrum Koordynacji Projektów Środowiskowych	2.2.4.8 INDYKATYWNY PODZIAŁ ALOKACJI UE WEDŁUG RODZAJU INTERWENCJI	80	Z uwagi na ponadregionalny charakter projektów dot. adaptacji do zmian klimatu na terenach leśnych, w tym projektu dotyczącego ochrony lasów przed pożarami, bardziej wpisuje się on w założenia Funduszu Spójności.	Dotychczasowy projekt dot. ochrony przeciwpożarowej lasów także był finansowany z FS, a nie z EFRR.	odrzucona	Zapisy projektu Programu FENIKS stanowią, z jednej strony, wyraz realizacji celów rozwojowych kraju, a z drugiej uwzględniają uwarunkowania zewnętrzne związane z wymogami programowania Polityki Spójności na lata 2021-2027. Kształt Polityki Spójności na nowy okres, w tym priorytety realizacyjne, uwzględniają założenia Europejskiego Zielonego Ładu wyznaczającego długofalowy cel całkowitej neutralności klimatycznej UE do 2050 r. Biorąc pod uwagę powyższe czynniki, zaproponowany w projekcie Programu FENIKS podział alokacji wynika z konieczności wypełnienia określonych poziomów wydatków na cele klimatyczne dla poszczególnych funduszy: FS i EFRR, a także koncentracji tematycznej (EFRR na realizację Celu Polityki 2), na podstawie pakietu rozporządzeń unijnych dot. Polityki Spójności oraz projektu Umowy Partnerstwa. W związku z tymi wymogami co najmniej 40% środków EFRR w Programie FENIKS musi zostać przeznaczona na realizację Celu Polityki 2 – pro-klimatycznego i pro-środowiskowego. Dodatkowo, co najmniej 40,4% środków EFRR oraz 37% środków FS, a także cała kwota transferu środków z EFS+ do FS (zgodnie z wymogiem KE wyrażonym w ramach negocjacji Umowy Partnerstwa) musi zostać przeznaczona na cele klimatyczne. W świetle powyższego, w porównaniu do obecnej POIiŚ 2014-2020, w projekcie Programu FENIKS zwiększono alokację na wsparcie obszarów związanych z energią, klimatem i środowiskiem, w tym na działania związane z adaptacją do zmian klimatu. Przyporządkowanie poszczególnych obszarów do rodzaju funduszu musi uwzględniać konieczność wypełnienia celów klimatycznych oraz koncentracji tematycznej. W tym miejscu należy wyjaśnić, że przyznana Polsce przez KE alokacja FS (po obowiązkowym transferze do CEF) została w perspektywie 2021-2027 zmniejszona o prawie 60% w porównaniu z perspektywą 2014-2020. MFIPR wnioskuje do KE na poziomie Umowy Partnerstwa o dokonanie transferu środków z EFS+ do FS. Projekt Programu FENIKS uwzględni pełną dopuszczalną kwotę transferu (20%, tj. 2,98 mld euro),
19	Centrum Koordynacji Projektów Środowiskowych	2.1.2.7 WSKAŹNIKI	40-41	Prosimy o uzupełnienie wskaźników programowych o sprawdzone z powodzeniem w obecnej perspektywie finansowej wskaźniki rezultatu i produktu, jak: •liczba wybudowanych urządzeń dla celów ochrony przed pożarami lasów • liczba przebudowanych urządzeń dla celów ochrony przed pożarami lasów • liczba wyremontowanych urządzeń dla celów ochrony przed pożarami lasów • liczba urządzeń wspierających system ratowniczo-gaśniczy. W sytuacji braku możliwości wprowadzenia ww. wskaźników, prosimy o informację jakie były założenia do realizacji przez beneficjentów np. PSP, przyjętych wskaźników programowych dot. zadań związanych z ochroną przeciwpożarową	Problematyczne wydaje się osiągnięcie wskaźnika efektywności ekologicznej czyli rezultatu, który wyrażony jest w osobach korzystających z obszarów objętych ochroną przeciwpożarową lasów. Na obszarach Lasów Państwowych jest wręcz niemożliwe oszacowanie liczby osób korzystających z terenów leśnych, gdyż na przeważającej większości obszarów mamy do czynienia z terenami nieurbanizowanymi. Lasy Państwowe nie prowadzą statystyk w zakresie ilości osób odwiedzających las. W kontekście powyższego zasadne jest rozszerzenie wskaźników programowych o wskaźniki produktu dla działań związanych z ochroną przed pożarami lasów, o takie jak liczba urządzeń wybudowanych, przebudowanych, wyremontowanych dla celów ochrony przed pożarami lasów oraz liczba urządzeń wspierających system ratowniczo-gaśniczy	odrzucona	W celu szczegółowym 2.4. I osi priorytetowej programu współfinansowanej z Funduszu Spójności uwzględniono zestaw wskaźników wspólnych z załącznika do Rozporządzenia nr 1058 z 2021 ws. EFRR i FS. Ewentualne krajowe wskaźniki uzupełniające będą mogły być uwzględnione w krajowym uszczegółowieniu do programu (szczegółowy opis priorytetów). Wsparcie Lasów Państwowych, w tym służb ratownictwa pożarowego Lasów Państwowych projektowane jest w ramach celu szczegółowego 2.4. II osi priorytetowej programu współfinansowanej z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego.

20	Centrum Koordynacji Projektów Środowiskowych	2.2.4.7 WSKAŹNIKI	78-79	Zaproponowane wskaźniki programowe produktu i rezultatu dla działań związanych z ochroną lasów przed pożarami będzie trudny do wykazania. Prosimy o uzupełnienie wskaźników programowych o sprawdzone z powodzeniem w obecnej perspektywie finansowej wskaźniki rezultatu i produktu, jak: •liczba wybudowanych urządzeń dla celów ochrony przed pożarami lasów • liczba przebudowanych urządzeń dla celów ochrony przed pożarami lasów • liczba wyremontowanych urządzeń dla celów ochrony przed pożarami lasów • liczba urządzeń wspierających system ratowniczo-gaśniczy. W sytuacji braku możliwości wprowadzenia ww. wskaźników, prosimy o informację jakie były założenia do realizacji przez beneficjentów np. PSP, przyjętych wskaźników programowych dot. zadań związanych z ochroną przeciwpożarową.	Problematyczne wydaje się osiągnięcie wskaźnika efektywności ekologicznej czyli rezultatu, który wyrażony jest w osobach korzystających z obszarów objętych ochroną przeciwpożarową lasów. Na obszarach Lasów Państwowych jest wręcz niemożliwe oszacowanie liczby osób korzystających z terenów leśnych, gdyż na przeważającej większości obszarów mamy do czynienia z terenami nieurbanizowanymi. Lasy Państwowe nie prowadzą statystyk w zakresie ilości osób odwiedzających las. W kontekście powyższego zasadne jest rozszerzenie wskaźników programowych o wskaźniki produktu dla działań związanych z ochroną przed pożarami lasów, o takie jak liczba urządzeń wybudowanych, przebudowanych, wyremontowanych dla celów ochrony przed pożarami lasów oraz liczba urządzeń wspierających system ratowniczo-gaśniczy.	odrzucona	Prezentowany w aktualnej wersji programu zestaw wskaźników uwzględni jedynie wskaźniki wspólne określone w załączniku do Rozporządzenia 2021/1058. Wynika to z oczekiwań KE dot. ograniczenia w programach wskaźników nie pochodzących z przedmiotowego Rozporządzenia oraz rozliczeniowego dla beneficjentów charakteru wskaźników. Na obecnym etapie proponuje się więc nie uwzględniać zgłaszanych tu propozycji. Jednocześnie nie wyklucza się przyszłego uwzględnienia wskaźników dodatkowych (adekwatnych do opisanego w programie zakresu wsparcia) w krajowym uszczegółowieniu do programu (odpowiednik szczegółowego opisu osi priorytetowych z perspektywy 2014-2020), które będzie przygotowywane po zatwierdzeniu programu przez KE. Zadania związane z rozwojem służb ratownictwa pożarowego Lasów Państwowych są przewidywane w projektowanym zakresie wsparcia w celu szczegółowym 2.4. Wartości docelowe wskaźników prezentowanych w aktualnej wersji programu oszacowano na podstawie danych porównawczych z podobnych projektów wdrażanych w POIiŚ 2014-2020 oraz alokacji EFRR na cel szczegółowy 2.4.
21	Centrum Koordynacji Projektów Środowiskowych	2.1.2.7 WSKAŹNIKI	40-41	Zaproponowane wskaźniki programowe produktu i rezultatu dedykowane są realizacji zielonej infrastruktury na terenach aglomeracji. Wskaźnik w szczególności rezultatu nie jest możliwy do realizacji na obszarach leśnych, nieurbanizowanych w zakresie zadań małej retencji i działań przeciwerozrywających tj. szeroko pojętej infrastruktury zielonej służącej zatrzymaniu wody na terenach leśnych. Prosimy o uzupełnienie wskaźników programowych o sprawdzone z powodzeniem w poprzedniej i obecnej perspektywie finansowej wskaźniki produktu, jak liczba obiektów i ich pojemność [m3] oraz wskaźnik rezultatu - objętość retencjonowanej wody [m3]. W sytuacji braku możliwości wprowadzenia ww. wskaźników, prosimy o informację jakie były założenia do realizacji przez beneficjentów np. PGL Lasy Państwowe przyjętych wskaźników programowych dot. zadań małej retencji i zadań przeciwerozrywających na terenach leśnych, poza aglomeracjami, gdzie realizacja działań ukierunkowana jest przede wszystkim na potrzeby przyrody	Zaproponowane wskaźniki programowe produktu i rezultatu dedykowane są realizacji zielonej infrastruktury na terenach aglomeracji. Najbardziej problematyczne wydaje się osiągnięcie wskaźnika efektywności ekologicznej czyli rezultatu, który wyrażony jest wyłącznie w osobach korzystających z infrastruktury zielonej, mających dostęp do infrastruktury zielonej. Tworząc dodatkowe powierzchnie biologicznie czynne, szeroko pojętą infrastrukturę zieloną możemy ocenić, ile osób z niej skorzysta, biorąc pod uwagę liczebność miasta, dzielnicy. Pod kątem retencji na obszarach Lasów Państwowych jest to wręcz niemożliwe, gdyż na przeważającej większości obszarów mamy do czynienia z terenami nieurbanizowanymi. Lasy Państwowe nie prowadzą statystyk w zakresie ilości osób odwiedzających las, korzystających z zielonej infrastruktury jak zbiorniki czy urządzenia piętrzące, gdyż realizacja działań ukierunkowana jest przede wszystkim na potrzeby przyrody. W kontekście powyższego zasadne jest rozszerzenie wskaźników programowych o wskaźniki produktu, jak liczba obiektów i ich pojemność [m3] oraz wskaźnik rezultatu - objętość retencjonowanej wody [m3].	odrzucona	W celu szczegółowym 2.4. I osi priorytetowej programu współfinansowanej z Funduszu Spójności uwzględniono zestaw wskaźników wspólnych z załącznika do Rozporządzenia nr 1058 z 2021 ws. EFRR i FS. Ewentualne krajowe wskaźniki uzupełniające będą mogły być uwzględnione w krajowym uszczegółowieniu do programu (szczegółowy opis priorytetów). Wsparcie Lasów Państwowych projektowane jest w ramach celu szczegółowego 2.4. II osi priorytetowej programu współfinansowanej z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego.
22	Centrum Koordynacji Projektów Środowiskowych	2.2.4.7 WSKAŹNIKI	77-79	Zaproponowane wskaźniki programowe produktu i rezultatu dedykowane są realizacji zielonej infrastruktury na terenach aglomeracji. Wskaźnik w szczególności rezultatu nie jest możliwy do realizacji na obszarach leśnych, nieurbanizowanych w zakresie zadań małej retencji i działań przeciwerozrywających tj. szeroko pojętej infrastruktury zielonej służącej zatrzymaniu wody na terenach leśnych. Prosimy o uzupełnienie wskaźników programowych o sprawdzone z powodzeniem w poprzedniej i obecnej perspektywie finansowej wskaźniki produktu, jak liczba obiektów i ich pojemność [m3] oraz wskaźnik rezultatu - objętość retencjonowanej wody [m3]. W sytuacji braku możliwości wprowadzenia ww. wskaźników, prosimy o informację jakie były założenia do realizacji przez beneficjentów np. PGL Lasy Państwowe przyjętych wskaźników programowych dot. zadań małej retencji i zadań przeciwerozrywających na terenach leśnych, poza aglomeracjami, gdzie realizacja działań ukierunkowana jest przede wszystkim na potrzeby przyrody.	Zaproponowane wskaźniki programowe produktu i rezultatu dedykowane są realizacji zielonej infrastruktury na terenach aglomeracji. Najbardziej problematyczne wydaje się osiągnięcie wskaźnika efektywności ekologicznej czyli rezultatu, który wyrażony jest wyłącznie w osobach korzystających z infrastruktury zielonej, mających dostęp do infrastruktury zielonej. Tworząc dodatkowe powierzchnie biologicznie czynne, szeroko pojętą infrastrukturę zieloną możemy ocenić, ile osób z niej skorzysta, biorąc pod uwagę liczebność miasta, dzielnicy. Pod kątem retencji na obszarach Lasów Państwowych jest to wręcz niemożliwe, gdyż na przeważającej większości obszarów mamy do czynienia z terenami nieurbanizowanymi. Lasy Państwowe nie prowadzą statystyk w zakresie ilości osób odwiedzających las, korzystających z zielonej infrastruktury jak zbiorniki czy urządzenia piętrzące, gdyż realizacja działań ukierunkowana jest przede wszystkim na potrzeby przyrody. W kontekście powyższego zasadne jest rozszerzenie wskaźników programowych o wskaźniki produktu, jak liczba obiektów i ich pojemność [m3] oraz wskaźnik rezultatu - objętość retencjonowanej wody [m3].	odrzucona	Prezentowany w aktualnej wersji programu zestaw wskaźników uwzględni jedynie wskaźniki wspólne określone w załączniku do Rozporządzenia 2021/1058. Wynika to z oczekiwań KE dot. ograniczenia w programach wskaźników nie pochodzących z przedmiotowego Rozporządzenia oraz rozliczeniowego dla beneficjentów charakteru wskaźników. Na obecnym etapie proponuje się więc nie uwzględniać zgłaszanych tu propozycji. Jednocześnie nie wyklucza się przyszłego uwzględnienia wskaźników dodatkowych (adekwatnych do opisanego w programie zakresu wsparcia) w krajowym uszczegółowieniu do programu (odpowiednik szczegółowego opisu osi priorytetowych z perspektywy 2014-2020), które będzie przygotowywane po zatwierdzeniu programu przez KE. Mała retencja i działania przeciwdziałające nadmiernej erozji wodnej są przewidywane w projektowanym zakresie wsparcia w celu szczegółowym 2.4., jednocześnie zapisy nie wykluczają wsparcia terenów nie należących do terenów aglomeracyjnych. Wartości docelowe wskaźników prezentowanych w aktualnej wersji programu oszacowano na podstawie danych porównawczych z podobnych projektów wdrażanych w POIiŚ 2014-2020 oraz alokacji EFRR na cel szczegółowy 2.4.
23	Centrum Koordynacji Projektów Środowiskowych	2.1.5.2 Główne grupy docelowe	54	Propozycja poprawki redakcyjnej w zdaniu: Z uwagi na to, że interwencja będzie miała charakter horyzontalny i dotyczyła będzie całego kraju, grupami docelowymi wsparcia będą użytkownicy zasobów środowiska	Korekta redakcyjna - dodanie słowa: będzie	przyjęta	Słowo "będzie" zostanie dodane.
24	Centrum Koordynacji Projektów Środowiskowych		140-141	Wśród proponowanych środowiskowych projektów strategicznych nie uwzględniono projektów małej retencji nizinnej i górskiej oraz działań przeciwerozrywających, projektu przeciwpożarowego i przyrodniczego realizowanych na obszarach leśnych przez PGL LP. Prosimy o dopisanie do listy projektów strategicznych kontynuacji projektów : 1.Kompleksowy projekt adaptacji lasów i leśnictwa do zmian klimatu – zapobieganie, przeciwdziałanie oraz ograniczanie skutków zagrożeń związanych z pożarami lasów (PPOŻ) – kontynuacja oraz rozszerzenie o dodatkowe komponenty. 2.Kompleksowy projekt adaptacji lasów i leśnictwa do zmian klimatu – mała retencja oraz przeciwdziałanie erozji wodnej na terenach nizinnych (MRN2) – kontynuacja oraz rozszerzenie o dodatkowe komponenty 3.Kompleksowy projekt adaptacji lasów i leśnictwa do zmian klimatu – mała retencja oraz przeciwdziałanie erozji wodnej na terenach górskich (MRG2) - kontynuacja oraz rozszerzenie o dodatkowe komponenty 4.Kompleksowy projekt ochrony gatunków i siedlisk przyrodniczych na obszarach zarządzanych przez PGL Lasy Państwowe (OPL) kontynuacja oraz rozszerzenie o dodatkowe komponenty takie jak: •ochrona i restytucja siedlisk chronionych, ze szczególnym uwzględnieniem siedlisk hydrogenicznych • restytucja zagrożonych gatunków drzew i krzewów - szkółki zadrzewione przy kluczowych arboretach i ogrodach botanicznych • eliminacja i ograniczanie dróg rozprzestrzeniania inwazyjnych gatunków obcych o znaczeniu dla UE jak i dla PL występujących w ekosystemach leśnych i przyległych • opracowanie metod eliminacji źródeł tworzy szucznych i mikro plastików w ekosystemach leśnych i przyleśnych	Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe z powodzeniem zrealizowało i realizuje projekty adaptacji do zmian klimatu w przedmiocie małej retencji nizinnej i górskiej oraz działań przeciwerozrywających, projektu przeciwpożarowego i przyrodniczego realizowanych na obszarach leśnych. PGL LP planuje kontynuować działania w tym zakresie. Zatem zasadne byłoby wpisanie w program FENIKS beneficjenta i projektów przez niego realizowanych	przyjęta	Dodano wiązkę projektów: Grupa projektów PGL LP dot. adaptacji lasów i leśnictwa do zmian klimatu – mała retencja i przeciwdziałanie erozji wodnej, zapobieganie, przeciwdziałanie i ograniczanie skutków zagrożeń związanych z pożarami lasów (kontynuacja)

25	Centrum Ochrony Mokradel	2.1.2.1 Powiązane rodzaje działań	38-39	1. Str. 38, część 2.1.2.1 Powiązane rodzaje działań - rozwinięcie ostatniego zdania z akapitu drugiego zgodnie z poniższą propozycją: "Projekty takie mogą być łączone z projektami dotyczącymi zielono-niebieskiej infrastruktury oraz z projektami ochrony miejskich mokradel, w tym terenów zalewowych rzek, które wymagają pilnego zabezpieczenia przed osuszeniem i zabudową." 2. Str. 39, część 2.1.2.2 Główne grupy docelowe [uwaga ogólna do części dotyczących grup docelowych] - uzupełnienie grup docelowych o wszystkie podmioty, które mogą realizować takie działania, w tym organizacje pozarządowe.	Ad 1. Zanim zaczniemy tworzyć nową zielono-niebieską infrastrukturę, w pierwszej kolejności powinniśmy zabezpieczyć naturalnie występujące na terenie miast obszary mokradłowe (zbiorniki wodne, rzeki i strumienie, torfowiska, podmokłe łąki i lasy, w tym zwłaszcza także tereny zalewowe rzek), które świetnie retencjonują wodę, lokalnie łagodzą klimat oraz zwiększają różnorodność biologiczną miast. W ramach tego działania konieczne będzie przeznaczenie środków finansowych na wykupy gruntów zawierających miejskie mokradła.	częściowo przyjęta	Doprecyzowanie zapisów nastąpi na poziomie szczegółowego opisu osi, czyli SzOP.
26	Centrum Ochrony Mokradel	2.2.1.1 Powiązane rodzaje działań	57	Dodanie akapitu drugiego o następującej treści: "Na osobne działanie zasługuje inwestycja w ponowne nawodnienie osuszonych torfowisk - według ostatnich szacunków jest to już ponad 90% dawnej powierzchni torfowisk w Polsce. Osuszone torfowiska na skutek degradacji torfu emitują gazy cieplarniane - szacuje się, że łączne emisje z degradacji torfowisk stanowią około 10% całkowitych emisji gazów cieplarnianych w Polsce. Dzięki ponownemu nawodnieniu torfowisk możemy zapobiec dalszym emisjom z tego źródła, a także spowodować, że część z tych obszarów znacznie ponownie akumulować torf i magazynować pod ziemią węgiel z atmosfery, przyczyniając się do pochłaniania emisji z innych źródeł (szacuje się, że w skali świata żywe torfowiska rocznie pochłaniają około 1% wszystkich emisji dwutlenku węgla spowodowanych spalaniem paliw kopalnych) oraz walki ze zmianami klimatu. By osiągnąć ten cel konieczne będzie wsparcie właścicieli gruntów, na których znajdują się osuszone torfowiska, w działaniach na rzecz ich ponownego nawodnienia oraz pula środków na wykupy gruntów torfowiskowych."	j.w.	częściowo przyjęta	Na wymienionej 57 stronie omawiany jest <i>Cel szczegółowy 2.1 Wspieranie efektywności energetycznej i redukcji emisji gazów cieplarnianych</i> , służący technicznym rozwiązaniom związanym z energią, a propozycja dotyczy działań środowiskowych po części celu 2.4 i celu 2.7. W ramach celu 2.4 przewidziano wsparcie zwiększenia naturalnej retencji, renaturyzacji cieków wodnych i obszarów zależnych od wód. Podobnie w ramach celu 2.7 podejmowane działania będą głównie zmierzały do odtwarzania zdegradowanych siedlisk i ich zachowania oraz wzmacniania populacji zagrożonych gatunków, w tym w ekosystemach wodnych i od wód zależnych.
27	Centrum Ochrony Mokradel	2.2.1.1 Powiązane rodzaje działań	57	Dodanie akapitu drugiego o następującej treści: "Na osobne działanie zasługuje inwestycja w ponowne nawodnienie osuszonych torfowisk - według ostatnich szacunków jest to już ponad 90% dawnej powierzchni torfowisk w Polsce. Osuszone torfowiska na skutek degradacji torfu emitują gazy cieplarniane - szacuje się, że łączne emisje z degradacji torfowisk stanowią około 10% całkowitych emisji gazów cieplarnianych w Polsce. Dzięki ponownemu nawodnieniu torfowisk możemy zapobiec dalszym emisjom z tego źródła, a także spowodować, że część z tych obszarów znacznie ponownie akumulować torf i magazynować pod ziemią węgiel z atmosfery, przyczyniając się do pochłaniania emisji z innych źródeł (szacuje się, że w skali świata żywe torfowiska rocznie pochłaniają około 1% wszystkich emisji dwutlenku węgla spowodowanych spalaniem paliw kopalnych) oraz walki ze zmianami klimatu. By osiągnąć ten cel konieczne będzie wsparcie właścicieli gruntów, na których znajdują się osuszone torfowiska, w działaniach na rzecz ich ponownego nawodnienia oraz pula środków na wykupy gruntów torfowiskowych."	j.w.	częściowo przyjęta	Uwaga przyjęta do wiadomości.
28	Centrum Ochrony Mokradel	2.5.1.1 Powiązane rodzaje działań	103	Usunięcie akapitu: "Przewiduje się kontynuację realizacji inwestycji liniowych i punktowych służących eliminacji wąskich gardeł i poprawiających bezpieczeństwo żeglugi śródlądowej w TEN-T. Finansowane będą projekty służące przywróceniu żeglowności oraz ujednoliceniu parametrów eksploatacyjnych na śródlądowych drogach wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym."	j.w.	odrzucona	Finansowanie zadań w transporcie wodnym śródlądowym ma dotyczyć inwestycji na Odrzańskiej Drodze Wodnej i stanowić kontynuację działań realizowanych dotychczas w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ). ODW jest szlakiem wodnym w ciągłej eksploatacji, wymagającym zarówno bieżącego utrzymania jak i modernizacji istniejącej infrastruktury w celu powstrzymania jej dalszej degradacji i przywrócenia parametrów żeglowności. Inwestycje w ramach FEnIKS mają na celu kontynuację działań zrealizowanych w poprzednich perspektywach w celu osiągnięcia planowanego zwiększenia efektywności transportu na szlaku żeglugowym ODW. Nie jest planowane prowadzenie inwestycji na innych szlakach wodnych, szczególnie na których nie odbywa się regularna żegluga towarowa. Polskie plany inwestycyjne w zakresie transportu wodnego śródlądowego są zbieżne z kierunkami europejskich polityk oraz są zgodne z celami Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju. Aspekt ekonomiczny nie jest jedynym czynnikiem determinującym konieczność przeprowadzenia modernizacji śródlądowych dróg wodnych. Mają one na celu również powstrzymanie dalszej dekapitalizacji infrastruktury żeglugowej oraz poprawę bezpieczeństwa żeglugi. Pełnią również funkcję regulacyjną, co stanowi element zapobiegania powodziom i suszom. Każdy projekt będzie podlegał ocenie oddziaływania na środowisko oraz będzie musiał być z spójny z zasadą DNSH (Do No Significant Harm - , pol. Nie Czyni Poważnych Szkód). Biorąc pod uwagę istniejące regulacje prawne w zakresie ocen oddziaływania na środowisko jak również konieczność uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację poszczególnych inwestycji w zakresie wsparcia infrastruktury żeglugi śródlądowej podnoszone sprzeczności nie występują.

29	Centrum Ochrony Mokrądek	2.5.2.1 Powiązane rodzaje działań	109	Usunięcie akapitu: "Podniesienie konkurencyjności i wykorzystania transportu wodnego śródlądowego w Polsce wymaga rozwoju dróg wodnych, niezależnie od ich aktualnego kwalifikowania względem sieci TEN-T. Celem jest zapewnienie nieprzerwanym możliwości żeglugi, przy wykorzystaniu i istniejącej infrastruktury, łącząc porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki kraju z zapleczem łądowym."	j.w.	odrzucona	Finansowanie zadań w transporcie wodnym śródlądowym ma dotyczyć inwestycji na Odrzańskiej Drodze Wodnej i stanowić kontynuację działań realizowanych dotychczas w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ). ODW jest szlakiem wodnym w ciągłej eksploatacji, wymagającym zarówno bieżącego utrzymania jak i modernizacji istniejącej infrastruktury w celu powstrzymania jej dalszej degradacji i przywrócenia parametrów żeglowności. Inwestycje w ramach FEnIKS mają na celu kontynuację działań zrealizowanych w poprzednich perspektywach w celu osiągnięcia planowanego zwiększenia efektywności transportu na szlaku żeglugowym ODW. Nie jest planowane prowadzenie inwestycji na innych szlakach wodnych, szczególnie na których nie odbywa się regularna żegluga towarowa. Polskie plany inwestycyjne w zakresie transportu wodnego śródlądowego są zbieżne z kierunkami europejskich polityk oraz są zgodne z celami Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju. Aspekt ekonomiczny nie jest jedynym czynnikiem determinującym konieczność przeprowadzenia modernizacji śródlądowych dróg wodnych. Mają one na celu również powstrzymanie dalszej dekapitalizacji infrastruktury żeglugowej oraz poprawę bezpieczeństwa żeglugi. Pełnią również funkcję regulacyjną, co stanowi element zapobiegania powodziom i suszom. Każdy projekt będzie podlegał ocenie oddziaływania na środowisko oraz będzie musiał być z spójny z zasadą DNSH (Do No Significant Harm - , pol. Nie Czyn Poważnych Szkód). Biorąc pod uwagę istniejące regulacje prawne w zakresie ocen oddziaływania na środowisko jak również konieczność uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację poszczególnych inwestycji w zakresie wsparcia infrastruktury żeglugi śródlądowej podnoszone sprzeczności nie występują.
30	Crido Business & Innovation Consulting Sp. z o.o. Sp.k.	2.2.1.1 Powiązane rodzaje działań	57	Pomimo, iż cel 2.1 jest sformułowany jako Wspieranie efektywności energetycznej i redukcji emisji gazów cieplarnianych, w przedmiotowym działaniu wsparcie przeznaczone jest jedynie na projekty kogoeneracyjne i związane z systemami ciepłowniczymi/chłodniczymi, z pominięciem możliwości wspierania innych działań skutkujących wzrostem efektywności energetycznej i redukcją emisji gazów cieplarnianych. Postuluje się rozszerzenie katalogu kwalifikujących się rodzajów projektów o projekty związane z podnoszeniem efektywności energetycznej w przedsiębiorstwach	Podnoszenie efektywności energetycznej i redukcja emisji gazów cieplarnianych możliwe są nie tylko dzięki inwestycjom w kogenerację i modernizację systemów ciepowniczych. Również inwestycje w modernizację procesów produkcyjnych i nieruchomości przedsiębiorstw przyczyniają się do realizacji ww celu, dlatego zasadnym jest rozszerzenie katalogu kwalifikujących się projektów o ww typy projektów.	częściowo przyjęta	Wsparcie dla przedsiębiorstw w zakresie podnoszenia efektywności energetycznej zaprogramowano w priorytecie I: Wsparcie sektorów energetyka i środowisko z Funduszu Spójności w ramach celu szczegółowego 2.1.
31	Crido Business & Innovation Consulting Sp. z o.o. Sp.k.	2.1.1.8 INDYKATYWNY PODZIAŁ ALOKACJI UE WEDŁUG RODZAJU INTERWENCJI	36	Pomimo bardzo szeroko zakreślonego katalogu możliwych do dofinansowania rodzajów projektów realizowanych przez przedsiębiorstwa, kwota przeznaczona na dofinansowanie tego typu projektów to zaledwie 40 mln EUR, czyli ca 3% alokacji danego działania. Postuluje się znaczące podniesienie alokacji na projekty realizowane przez przedsiębiorców, co najmniej do poziomu 50% alokacji działania.	Sektor przedsiębiorstw odpowiada za znaczącą część emisji do powietrza, efektywność energetyczna procesów produkcyjnych i nieruchomości wielu przedsiębiorstw wymaga poprawy. W Polsce brak jest innych niż dotacje w ramach FENIKS istotnych zachęt finansowych dla przedsiębiorstw dla podejmowania działań w zakresie podnoszenia efektywności energetycznej. Z drugiej strony, sektor komunalny, czy użytkownicy indywidualni mają do wykorzystania całe spektrum programów wspierających. W tym kontekście całkowicie nieuzasadnione jest przeznaczenie w ramach FENIKS tak małych środków na projekty przedsiębiorstw.	częściowo przyjęta	Kwoty alokacji w podziale na kategorie interwencji mają charakter indykatywny (istnieje możliwość ich zmiany w zależności od wyników wdrożeniowych).
32	Crido Business & Innovation Consulting Sp. z o.o. Sp.k.	2.1.4.1 Powiązane rodzaje działań	47-48	Zbyt mały nacisk położono na projekty przedsiębiorstw. Postuluje się znaczące zwiększenie udziału projektów przedsiębiorstw wśród rodzajów projektów możliwych do dofinansowania w ramach działania.	Treść ppkt 2.1.4.1 w połączeniu z tabelą z ppkt 2.1.4.8 wskazują że projekty przedsiębiorstw nie będą prawdopodobnie w ogóle mogły liczyć na dofinansowanie w przedmiotowym działaniu. Budzi to głębokie zdziwienie, biorąc pod uwagę, iż sektor przedsiębiorstw jest znaczącym producentem odpadów. Co więcej, wdrażanie Gospodarki Obiegu Zamkniętego z pominięciem sektora produkcji dóbr konsumpcyjnych wydaje się działaniem mocno niespójnym.	częściowo przyjęta	Przedsiębiorstwa są planowane do wsparcia w ramach celu szczegółowego 2.6. Niemniej w ramach FENIKS wskazuje się wyłącznie grupy docelowe zgodnie ze wzorem template programu. Szczegółowe informacje w zakresie typów beneficjentów, czy też trybu wyboru dla poszczególnych typów projektów będą określone na poziomie dokumentu będącego szczegółowym opisem priorytetów.
33	Crido Business & Innovation Consulting Sp. z o.o. Sp.k.	2.1.3.1 Powiązane rodzaje działań	42	Obszar wsparcia przewiduje inwestycję w rozwój infrastruktury komunalnej zapewniającej zbieranie, odprowadzanie i oczyszczanie ścieków komunalnych. Postuluje się o rozszerzenie katalogu wspieranych inwestycji o inwestycje sektora przedsiębiorstw dotyczące infrastruktury do gospodarowania wodą i ściekami w procesach produkcyjnych.	W projekcie umowy partnerstwa na lata 2021-2027 w obszarze "zrównoważona gospodarka wodna i ściekowa" jako jeden z typów inwestycji wskazano "wspieranie technologii pozwalających na zmniejszenie zużycia wody w procesach produkcyjnych (zamknięte obiegi wody, ponowne wykorzystanie) i w gospodarce komunalnej". W proponowanych założeniach programu FENIKS, obszar procesów produkcyjnych został pominięty a wsparcie ma być kierowane wyłącznie na inwestycje o charakterze komunalnym. Sektor przedsiębiorstw, w szczególności dużych z branż takich jak chemiczna czy spożywcza zużywa znaczne ilości wody w procesach produkcyjnych i co za tym idzie generuje duże ilości ścieków. Wsparcie dla tego typu przedsiębiorstw na realizację inwestycji dotyczących wdrażania technologii ograniczających zużycie wody oraz oczyszczania ścieków przyczyni się do oszczędności wody oraz poprawy gospodarowania ściekami.	częściowo przyjęta	Wsparcie technologii pozwalających na zmniejszenie zużycia wody w procesach produkcyjnych (zamknięte obiegi wody, ponowne wykorzystanie) jest przewidziane w celu szczegółowym 2.6 dot. GOZ. W celu szczegółowym 2.5 wszystkie inwestycje dotyczą sektora gospodarki komunalnej.
34	Crido Business & Innovation Consulting Sp. z o.o. Sp.k.	2.1.4.1 Powiązane rodzaje działań	48	Słusznie wskazano na problem marnowania żywności. Postulujemy jednak aby działania zmierzające do rozwiązania tego problemu były zaadresowane również do producentów żywności jak również do podmiotów typu restauracje czy hotele.	Zaadresowanie działania do producentów żywności oraz podmiotów typu restauracje czy hotele pozwoli na ograniczenie istoty problemu u "źródła" oraz ograniczy niezagospodarowanych odpadów, co wpisuje się w założenia gospodarki o obiegu zamkniętym i traktowania odpadów jako surowców dla gospodarki.	częściowo przyjęta	Zapisy programu nie wykluczają takiej formy wsparcia. Niemniej szczegółowe informacje w zakresie projektów możliwych do wsparcia będą określone na poziomie dokumentu będącego szczegółowym opisem priorytetów.

35	Crido Business & Innovation Consulting Sp. z o.o. Sp.k.	2.1.4.8 INDYKATYWNY PODZIAŁ ALOKACJI UE WEDŁUG RODZAJU INTERWENCJI	51-52	Postuluje się znaczące zwiększenie całkowitej alokacji na działanie, w tym na projekty przedsiębiorstw	GOZ jest jedną z najważniejszych polityk UE. Alokacja na zasadnicze działanie wspierające wprost projekty z zakresu GOZ na poziomie niewiele ponad 1% alokacji programu jest stanowczo za niska.	odrzucona	Zapisy projektu Programu FEnIKS stanowią, z jednej strony, wyraz realizacji celów rozwojowych kraju, a z drugiej uwzględniają uwarunkowania zewnętrzne związane z wymogami programowania Polityki Spójności na lata 2021-2027. Kształt Polityki Spójności na nowy okres, w tym priorytety realizacyjne, uwzględniają założenia Europejskiego Zielonego Ładu wyznaczającego długofalowy cel całkowitej neutralności klimatycznej UE do 2050 r. Biorąc pod uwagę powyższe czynniki, zaproponowany w projekcie Programu FEnIKS podział alokacji wynika z konieczności wypełnienia określonych poziomów wydatków na cele klimatyczne dla poszczególnych funduszy: FS i EFRR, a także koncentracji tematycznej (EFRR na realizację Celu Polityki 2), na podstawie pakietu rozporządzeń unijnych dot. Polityki Spójności oraz projektu Umowy Partnerstwa. W związku z tymi wymogami co najmniej 40% środków EFRR w Programie FEnIKS musi zostać przeznaczona na realizację Celu Polityki 2 – pro-klimatycznego i pro-środowiskowego. Dodatkowo, co najmniej 40,4% środków EFRR oraz 37% środków FS, a także cała kwota transferu środków z EFS+ do FS (zgodnie z wymogiem KE wyrażonym w ramach negocjacji Umowy Partnerstwa) musi zostać przeznaczona na cele klimatyczne. W świetle powyższego, w porównaniu do obecnego POIiŚ 2014-2020, w projekcie Programu FEnIKS zwiększono alokację na wsparcie obszarów związanych z energią, klimatem i środowiskiem (w zakresie środowiska głównie na działania związane z adaptacją do zmian klimatu - markery klimatyczne 100%). W tym miejscu należy wyjaśnić, że przyznana Polsce przez KE alokacja FS (po obowiązkowym transferze do CEF) została w perspektywie 2021-2027 zmniejszona o prawie 60% w porównaniu z perspektywą 2014-2020. MFIPR wnioskuje do KE na poziomie Umowy Partnerstwa o dokonanie transferu środków z EFS+ do FS. Projekt Programu FEnIKS uwzględnia pełną dopuszczalną kwotę transferu (20%, tj. 2,98 mld euro), przy czym należy podkreślić, że utrzymanie takiej wysokości transferu jest w dalszym ciągu przedmiotem rozmów z KE, która dotychczas
36	Crido Business & Innovation Consulting Sp. z o.o. Sp.k.	2.5.1.8 INDYKATYWNY PODZIAŁ ALOKACJI UE WEDŁUG RODZAJU INTERWENCJI	105-106	Postuluje się znaczące zwiększenie alokacji na projekty intermodalne	Polska jest istotnym krajem tranzytowym, potrzeby w zakresie transportu intermodalnego wynikają też z potrzeb "własnych" gospodarki polskiej, dlatego też alokacja na projekty intermodalne na poziomie 70 mln EUR na całą perspektywę finansową (co pozwoli dofinansować najwyżej kilkanaście projektów) jest znacząco zbyt niską kwotą. Dla przykładu w jednym konkursie na transport intermodalny w perspektywie 2014-2020 rozdysponowano 1,240 mld PLN na projekty intermodalne co wskazuje na duże zapotrzebowanie branży na środki finansowe.	odrzucona	Zapisy projektu Programu FEnIKS stanowią, z jednej strony, wyraz realizacji celów rozwojowych kraju, a z drugiej uwzględniają uwarunkowania zewnętrzne związane z wymogami programowania Polityki Spójności na lata 2021-2027. Kształt Polityki Spójności na nowy okres, w tym priorytety realizacyjne, uwzględniają założenia Europejskiego Zielonego Ładu wyznaczającego długofalowy cel całkowitej neutralności klimatycznej UE do 2050 r. Biorąc pod uwagę powyższe czynniki, zaproponowany w projekcie Programu FEnIKS podział alokacji uwzględnia konieczność wypełnienia określonych poziomów wydatków na cele klimatyczne dla poszczególnych funduszy: FS i EFRR, a także koncentracji tematycznej (EFRR na realizację Celu Polityki 2), na podstawie pakietu rozporządzeń unijnych dot. Polityki Spójności oraz projektu Umowy Partnerstwa. W związku z tymi wymogami co najmniej 40% środków EFRR w Programie FEnIKS musi zostać przeznaczona na realizację Celu Polityki 2 – pro-klimatycznego i pro-środowiskowego. Dodatkowo, co najmniej 40,4% środków EFRR oraz 37% środków FS, a także cała kwota transferu środków z EFS+ do FS (zgodnie z wymogiem KE wyrażonym w ramach negocjacji Umowy Partnerstwa) musi zostać przeznaczona na cele klimatyczne. W porównaniu do obecnego POIiŚ 2014-2020, w projekcie Programu FEnIKS zwiększono alokację na wsparcie obszarów związanych z energią, klimatem i środowiskiem. Natomiast obniżono wielkość środków przeznaczonych dla sektora transportu. Jednocześnie, co należy wyraźnie podkreślić w przypadku transportu intermodalnego alokacja w projekcie Programu FEnIKS jest na relatywnie zbliżonym poziomie w stosunku do obecnego POIiŚ 2014-2020. Istotny jest również fakt, że sektor transportu (w tym intermodalnego) będzie dodatkowo wspierany w okresie 2021-2026 ze środków UE w ramach Krajowego Planu Odbudowy (w kwocie ok. 6,4 mld euro).
37	FEWE	2.2.1.1 Powiązane rodzaje działań	57	Uzupełnić zapis: Promowane będzie modernizacja w formule usług energetycznych niewielkich, lokalnych źródeł ciepła i modernizacja niewielkich systemów ciepłowniczych w oparciu o realne zapotrzebowanie na energię cieplną i optymalizację wykorzystania OZE u odbiorców końcowych. Konsument energii muszą być informowani o przewidywanych zmianach cen ciepła uwzględniających ryzyko opłat za emisję CO2 w długim okresie. Wsparcie będą mogły uzyskiwać objęte powstałe na tej podstawie obywatelskie wspólnoty energetyczne (kod interwencji nr 046) .	W energetyce wspierana powinna być przede wszystkim strona popytowa (poprawa efektywności wykorzystania i użytkowania energii) – szczególnie w obszarze budynków - i lokalne bilansowanie energetyczne (rozproszona generacja, magazyny energii, inteligentne sieci dystrybucyjne).	częściowo przyjęta	Doprecyzowany zakres wsparcia oraz preferowane rozwiązania zostaną określone na poziomie SzOP oraz kryteriów.
38	FEWE		138	Było : Celu Polityki nr 2 Bardziej przyjazna dla środowiska, niskoemisyjna Europa dzięki promowaniu czystej i sprawiedliwej transformacji energetyki, zielonych i niebieskich inwestycji, gospodarki o obiegu zamkniętym,(...) Poprawnie: "transformacji energetycznej"	Skorygowanie błędnego cytatu.	przyjęta	

39	FEWE		141	1A) Było : Z punktu widzenia celów Programu, najważniejsze znaczenie z punktu widzenia alokowanych środków oraz wpływu na zakładane efekty interwencji będą miały duże inwestycje liniowe, przede wszystkim w obszarach transportu, energetyki oraz inwestycje w sektorze środowiska. Propozycja : (...)w obszarach transportu oraz bezpośrednie wsparcie rozwoju rozproszonej energetyki (prosumenckiej) i inwestycje w sektorze środowiska (...) 2B) (...) Uzupełnić zapis do: Kompleksowa modernizacja energetyczna wybranych obiektów archiwów państwowych w Polsce jako operacje PPP w formule EPC – umów o efekt energetyczny Usunąć · Rozbudowa Krajowego Systemu Elektroenergetycznego w celu zapewnienia bezpieczeństwa dostaw energii oraz umożliwienia przyłączenia morskich farm wiatrowych (MFW)	1A Sieci nN –rozbudowane w celu przyspieszenia obsługi PROSUMENTÓW i Wspólnot energetycznych a więc i TRANSFORMACJI energetycznej. W energetyce zawodowej inwestycje sieciowe winne SAME się spłacać być projektami biznesowymi. Dotyczy to także Krajowego Systemu Elektroenergetycznego i inwestycji w celu przyłączenia morskich farm wiatrowych (MFW) oraz liniowej infrastruktury gazowej. 2B) zgodna z EED2 (2018/2002) promocja usług energetycznych i tworzenia r rynku, wykreślony projekt jest POTRZEBNY lecz samofinansujący, nie potrzebuje intensywnego wsparcia	odrzucona	Na obecnym etapie nie można przesądzać o formule realizacji projektu pn. "Kompleksowa modernizacja energetyczna wybranych obiektów archiwów państwowych w Polsce", jednakże forma realizacji projektu jako operacja PPP w formule EPC także jest dostępna. W przypadku projektu "Rozbudowa Krajowego Systemu Elektroenergetycznego w celu zapewnienia bezpieczeństwa dostaw energii oraz umożliwienia przyłączenia morskich farm wiatrowych (MFW)" należy podkreślić, że będzie on służył rozwojowi wieloskalowych OZE, których nie można podłączyć bezpośrednio do sieci dystrybucyjnej. Porzeby sieci dystrybucyjnej zostały zaadresowane w ramach c.s.2.3.
40	Forum Energii	1.2 GŁÓWNE WYZWANIA PRZY UWZGLĘDNIENIU NIEDOSKONAŁOŚCI RYNKU, POTRZEB INWESTYCYJNYCH ORAZ KOMPLEMENTARNOŚCI I SYNERGII Z INNYMI FORMAMI WSPARCIA	13	Bariery w finansowaniu inwestycji na rynku efektywności energetycznej oraz technologii OZE przez sektor bankowy wynikają m. in. z niedojrzałości rynku efektywności energetycznej ____ To nie do końca prawda. Wynikają z niskiej rentowności rozwiązań efektywności energetycznej, natomiast rozwiązania na rynku już są. Efektywność energetyczna ma kolosalne znaczenie w skali makro, ale w znacznej mierze nie jest opłacalna w skali mikro. Tutaj jest miejsce dla zaprojektowania modeli biznesowych typu ESCO. Raport Forum Energii na temat modeli biznesowych w ciepłownictwie zostanie opublikowany we wrześniu. Do tego czasu zapraszamy do kontaktu z Forum Energii (ciepłownictwo - dyr. Andrzej Rubczyński)		częściowo przyjęta	Kwestia formy i modelu wsparcia sektora ciepłownictwa będzie rozważana na etapie konstruowania szczegółowych parametrów produktów finansowych.
41	Forum Energii	1.3 WYZWANIA ZIDENTYFIKOWANE W ZALECENIACH UE I STRATEGIACH		Przy odchodzeniu od węgla, Polska ma dwie luki do wypełnienia: 1. wytwórczą – i tu powinien być ogromny nacisk na rozwój OZE w elektroenergetyce, a w ciepłownictwie właśnie na wyeliminowanie węgla (to nie definiuje kierunków i intensywności wsparcia, ale sposób myślenia). 2. dokąd realokować część gospodarki, która dotąd była oparta na węglu? Jednym z rozwiązań jest rozwijanie własnego potencjału produkcyjnego, służącego wsparciu OZE i efektywności. I chociaż FEnIKS nie jest programem, który odpowiada na to drugie pytanie, powinien uwzględnić również zdolność do tworzenia nowych specjalizacji regionów i zwiększania local content.		częściowo przyjęta	Program FEnIKS odpowiada na wyzwania zdefiniowane w pkt 1 uwagi tj. nacisk na rozwój OZE w elektroenergetyce, a w ciepłownictwie właśnie na wyeliminowanie węgla, poprzez rozwój źródeł wysokosprawnej kogeneracji opratej na OZE lub niskoemisyjnych paliwach. Dodatkowo, w przypadku mocy wytwórczych w CS 2.2. w ramach działań związanych z inwestycjami w odnawialne źródła energii planuje się skierować wsparcie także na realizację projektów inwestycyjnych dotyczących instalacji OZE do produkcji energii elektrycznej w budynkach jednorodzinnych wraz z infrastrukturą towarzyszącą. -W odniesieniu do transformacji regionów górniczych program z uwagi swój ogólnopolski charakter nie zawiera preferencji dot. rozwiązań dedykowanych tworzeniu nowych specjalizacji regionów i zwiększania local content. Wszystkie regiony mogą aplikować o wsparcie z FEnIKS. Ponadto, w FEnIKS nie przewidziano wsparcia dla przemysłu pod OZE.
42	Forum Energii	1.3 WYZWANIA ZIDENTYFIKOWANE W ZALECENIACH UE I STRATEGIACH	14	Głównymi kierunkami działań wskazanymi przez KE są: gruntowna termomodernizacja budynków, ____ zastąpienie kotłów na paliwa kopalne instalacjami o niskim poziomie emisji ____, zwiększenie wykorzystania odnawialnych źródeł energii wraz z powiązaną infrastrukturą. Nadrzędnym celem jest osiągnięcie neutralności klimatycznej. Z tej perspektywy wymiana kotła węglowego na kocioł gazowy rozwiązuje problem zanieczyszczenia powietrza, ale nie rozwiązuje problemu (a wręcz blokuje) dojście do neutralności – kocioł będzie przyczyniał się do emisji CO2 przez ok. 20 lat.		częściowo przyjęta	Wsparcie wymiany źródeł indywidualnych z węglowych na gazowe, będzie się odbywać zgodnie z warunkami rozporządzenia EFRR/FS, tj. tylko do końca 2025 r. i tylko w połączeniu z inwestycjami w efektywność energetyczną (renowacją) budynków (ew. wyłączenie dla Programu Czyste Powietrze), co jest wskazane w rozdz. 2.1.1 Programu (str. 32). Dodatkowo, wsparcie wymiany źródeł indywidualnych z węglowych na gazowe, będzie dotyczyło tylko uzasadnionych przypadków, gdzie nie istnieje możliwość podłączenia do sieci ciepłowniczej lub zastosowania OZE, co zostanie wskazane w Szczegółowym opisie priorytetów. Zastosownie OZE będzie premiowane na etapie wyboru projektów.

43	Forum Energii	1.8 UZASADNIENIE WYBORU CELÓW POLITYKI I CELÓW SZCZEGÓŁOWYCH	21-23	<p>cel szczegółowy 2.1: 1. w uzasadnieniu trudno wychwycić relacje przyczynowo-skutkowe 2. Polska zobowiązała się do redukcji emisji, a nie do zmniejszenia udziału węgla. 3. Brakuje szerszego kontekstu dla ciepłownictwa. Problem wytwarzania ciepła to jeden z kilku problemów. Bez modernizacji sieci ciepłowniczych na niskotemperaturowe i modernizacji instalacji wewnętrznych w budynkach nie będzie możliwości korzystania z pomp ciepła, kolektorów słonecznych itp. To powinno być wzięte pod uwagę przy modernizacji ciepłownictwa. Zachęcamy do lektury publikowanego we wrześniu raportu o nowych modelach biznesowych w ciepłownictwie. Do tego czasu pozostajemy do dyspozycji. cel szczegółowy 2.2 Wskazane byłoby, aby jednoznacznie wskazać, że nie będzie wsparcia na nowe moce OZE. Wówczas fundusze powinny skupić się na inwestycjach sieciowych i magazynach, żeby umożliwić wdrażanie coraz więcej mocy dzięki istniejącym programom. Biometan – infrastruktura oczyszczania biogazu, modernizacja umożliwiająca wtłaczanie biometanu – to zasadne kierunki wsparcia. Do rozważenia pula środków do pokrycia salda Zarządcy Rozliczeń. Istotnym uwarunkowaniem dla rozwoju ciepła wytworzonego w OZE jest fakt, że zaledwie 20% systemów ciepłowniczych i chłodniczych spełnia wymogi efektywnego energetycznie systemu ciepłowniczego i chłodniczego (Country Report Poland 2019, s. 36), co tworzy znaczący potencjał dla rozwoju tego rodzaju źródeł. Według danych URE w 2019 roku udział ciepła z OZE do produkcji ciepła wyniósł 9,5%, a udział ciepła z OZE do produkcji ciepła w kogeneracji wyniósł 11% i na te dane powinno się powoływać. Efektywny system ciepłowniczy to taki, który używa: 50% ciepła z OZE lub 50 % ciepła odpadowego lub 75% ciepła w kogeneracji lub 50% kombinacji ciepła z kogeneracji i OZE. W praktyce znaczna większość systemów efektywnych w Polsce korzysta z opcji ciepła w kogeneracji (66,5% ciepła w kogeneracji w PL oparte jest na węglu), więc to niefortunny zapis. W EED ta definicja ma ulec zmianie. cel szczegółowy 2.3 Stan sieci przesyłowej i dystrybucyjnej powoduje w dalszym ciągu wzrost odmów przyłączenia do sieci sieci przesyłowej - do sprawdzenia z tym związana jest konieczność zwiększenia przepustowości sieci elektroenergetycznej, dla stworzenia nowych zdolności przyłączeniowych dla OZE, w tym dla morskich farm wiatrowych. morskie farmy wiatrowe - do sprawdzenia, zdolności miały być finansowane z KPO Obszarem wymagającym inwestycji jest dystrybucja gazu, z uwagi na brak dostępności gazu w wielu obszarach Polski oraz utrzymujący się problem zanieczyszczenia powietrza z tzw. niskiej emisji. Zastępowanie indywidualnych źródeł ... (akapit) Paliwo gazowe zredukuje problem smogu, ale nie zredukuje problemu neutralności. W ten sposób ryzykujemy nabywanie aktywów, które trzeba będzie zlikwidować przed okresem ich amortyzacji (według IEA, aby mieć szansę na neutralność klimatyczną 2050 ciepło/elektroenergetyka muszą być neutralne w 2040 roku i zostawić czas dla przemysłu/żegluga itp.) Zamiast dystrybucji gazu, jest miejsce na wsparcie dla dostosowywania sieci by była gotowa przyjmować biometan w miejscach, gdzie istnieje największy potencjał produkcji biogazu. Sam brak dostępności gazu nie jest problemem. Zasadnym byłby rozwój infrastruktury gazowej na potrzeby ciepłownictwa systemowego, bo ten gaz ma potencjał bycia zeroemisyjnym (biometan, częściowo H2) i nie ma dzisiaj dostępnych komercyjnie bardziej efektywnych źródeł ciepła (wielkoskalowe pompy ciepła). W indywidualnych źródłach grzewczych wysiłki powinien iść na elektryfikację ciepła - masowo pompy ciepła.</p>		częściowo przyjęta	<p>Ad, CS 2.2: W CS 2.2. planowane jest szeroko wsparcie na nowe moce wytwórcze OZE. Przy odchodzeniu od gospodarki węglowej, Polska stoi przed wyzwaniem jakim jest szybki przyrost mocy wytwórczych z OZE, również w celu spełnienia wymogów określonych przez KE osiągnięcia neutralności klimatycznej. Z perspektywy naszego kraju, transformacja energetyczna wymaga konsekwentnych działań inwestycyjnych, dlatego w FENIKS przeznaczono 599 mln EURO na działania wspierające przyrost nowych mocy wytwórczych z OZE.</p> <p>Rosną potrzeby rozwoju sieci przesyłowej i dystrybucyjnej zarówno elektroenergetycznej jak i gazowej związane z przyłączaniem nowych jednostek wytwórczych oraz jednostek o coraz większej mocy, potrzebą poprawy bezpieczeństwa energetycznego oraz pewności dostaw, rozwojem generacji rozproszonej, rozwojem elektromobilności, zwiększeniem udziału odbiorców końcowych w sterowaniu popytem, pojawiającym się popytem na biometan. Przyłączanie jednostek OZE oraz zwiększanie udziału gazów niskoemisyjnych i odnawialnych w przesyśle i dystrybucji pozwoli na dalsze ograniczenie emisji gazów cieplarnianych i zanieczyszczeń do atmosfery przez sektor ciepłownictwa. Gaz ziemny stanowi często jedyną alternatywę dla wysokoemisyjnych, stałych paliw kopalnych. Inwestycje w sektorze gazowym są w szczególności niezbędne w obszarze dystrybucji, z uwagi na obecny brak możliwości uzyskania dostępu do infrastruktury gazowej w wielu lokalizacjach na terenie Polski, niedostateczną chłonność sieci gazowych w kontekście zatlaczania biometanu, czego skutkiem jest m.in. utrzymujący się problem zanieczyszczenia powietrza z tzw. niskiej emisji. Zastępowanie źródeł ciepła wykorzystujących niskiej jakości paliwa stałe, źródłami zasilanymi paliwem gazowym wzmocni walkę z tym niekorzystnym zjawiskiem. Prognozowany dynamiczny wzrost krajowej konsumpcji gazu wynika natomiast w głównej mierze z inwestycji w gazowe bloki wytwórcze, w tym kogeneracyjne, zazwyczaj przyłączane bezpośrednio do sieci przesyłowej. Ponadto, z uwagi na dynamiczny</p>
44	Forum Energii	2.1.1.1 Powiązane rodzaje działań	32-33	<p>1. Brakuje środków na wymiany sieci ciepłowniczych na niskotemperaturowe, które umożliwiłyby zwiększenie efektywności funkcjonowania ciepłownictwa i lepsze dopasowanie usługi do potrzeb odbiorców. 2. Przy inwestycjach w gaz istnieje ryzyko osierocenia aktywów, co byłoby bardzo niekorzystne, biorąc pod uwagę charakter środków europejskich. 3. Wsparcie na wymianę systemów grzewczych zasilanych stałymi paliwami kopalnymi... Jeśli to ma być alternatywa dla Czystego Powietrza, to co do zasady mnożenie programów jest dla odbiorców niekorzystne. 4. ...oraz instalację urządzeń OZE. należy dodać, że instalacja na potrzeby własne - aby nie dotować instalacji OZE (w szczególności EE) które mogłyby korzystać z aukcji, prosumenta lub cPPA. 5. wsparcia doradczego dla sektora publicznego i mieszkaniowego takie wsparcie jest jak dotąd umiarkowanie skuteczne - warto przeanalizować, dlaczego. Ponadto, doradztwo powinno być częścią jednego programu dofinansowań – dla budynków jednorodzinnych (Czyste Powietrze). Doradztwo energetyczne powinno być nierozdzielną częścią wymiany źródeł ciepła, aby podnosić świadomość klientów oraz wspierać w podejmowaniu racjonalnych decyzji. 6. W ramach celu szczegółowego możliwa jest realizacja projektów o charakterze pilotażowym. Wybór realizatora projektu pilotażowego nastąpi w trybie niekonkurencyjnym . dlaczego w trybie niekonkurencyjnym?</p>		częściowo przyjęta	<p>Postulowane doprecyzowanie w zakresie ciepłownictwa zostanie uwzględnione w dokumencie Szczegółowy Opis Priorytetów (SzOP). Zgodnie z rozporządzeniem EFRR / FS sieci gazowe, które będą otrzymywały wsparcie ze środków unijnych muszą być przystosowane do akceptacji innych gazów niskoemisyjnych i odnawialnych, ponadto na wsparcie dla tego typu inwestycji przeznaczona jest ograniczona kwota alokacji. Program FENIKS będzie partycypował w zasileniu środkami programu priorytetowego Czyste Powietrze. Kwestia ewentualnego nadwsparcia oze regulowana jest przepisami pomocy publicznej. Projekt doradztwa energetycznego jest obecnie dyskutowany w odniesieniu do planowanej koncepcji, wskazane sugestie zostaną rozważone. Charakter projektów o charakterze pilotażowym zostanie doprecyzowany na etapie Szczegółowego opisu priorytetów. Planuje się wyselekcjonowanie ponadstandardowych projektów, które będą stanowiły dobrą praktykę.</p>
45	Forum Energii	2.1.1.2 Główne grupy docelowe	33	<p>Program nie określa struktury wydatków wg grup docelowych. W szczególności, kluczowe jest rozstrzygnięcie, ile trafi do sektora publicznego oraz jaka będzie procedura naboru.</p>		częściowo przyjęta	<p>Postulowane doprecyzowanie dotyczące grup beneficjentów wraz z podziałem alokacji na poszczególne działania zostanie uwzględnione w dokumencie Szczegółowy Opis Priorytetów (SzOP). W programie podział alokacji określa w każdym celu szczegółowym tabela pn. INDIKATYWNY PODZIAŁ ALOKACJI UE WEDŁUG RODZAJU INTERWENCJI.</p>
46	Forum Energii	2.1.1.6 Planowane wykorzystanie instrumentów finansowych	34-35	<p>RCO18 - jak wygląda demarkacja tej interwencji względem Czystego Powietrza? W szczególności, czy dotyczy bloków mieszkalnych? RCO123 - brakuje wskaźnika RCO97 - Wspólnoty powinny móc korzystać ze wsparcia operacyjnego, a nie kapitałowego - wtedy będą się same tworzyć. Natomiast wsparcie jest potrzebne w kompleksowym doradztwie i projektowaniu takich społeczności / wspierania ich. + pożądanym regularny monitoring</p>		częściowo przyjęta	<p>Zakres i forma oferowanego w celu szczegółowym wsparcia będą zgodne z wynegocjowanymi z Komisją Europejską zapisami programu oraz krajowego uszczegółowienia programu, które zostanie przygotowane po uzyskaniu decyzji Komisji Europejskiej zatwierdzającej program. Zestaw wskaźników musi pozostawać w zgodzie z zakresem wsparcia określonym w w.w. dokumentach. Przewiduje się wkład programu FENIKS w realizację programu priorytetowego „Czyste powietrze”. Adekwatność wskaźnika RCO97 (przewidywany dla projektu doradczego) nie została potwierdzona przez KE, w związku z czym nie jest on uwzględniany w celu szczegółowym 2.1. Program nie przewiduje wsparcia operacyjnego. W programie uzupełniono wartość pośrednią i końcową dla wskaźnika RCO123 w celu szczegółowym 2.1. I osi priorytetowej.</p>
47	Forum Energii	2.1.1.8 INDIKATYWNY PODZIAŁ ALOKACJI UE WEDŁUG RODZAJU INTERWENCJI	36-37	<p>41, 44 Proporcja wydatkowania powinna być odwrócona. 1) efekt obejmie większą liczbę osób, 2) jeśli już, to nacisk powinien być położony na szkoły, żeby dzieci miały komfort nauki zbliżony do profesjonalnego środowiska biurowego - cyrkulacja powietrza, ciepło, brak grzyba, brak smogu etc.</p>		częściowo przyjęta	<p>Została zwiększona alokacja w zakresie kodu 41 - Renowacja istniejących budynków mieszkalnych pod kątem efektywności energetycznej, projekty demonstracyjne i działania wspierające. W odniesieniu do zakresu wsparcia oraz preferowanych rozwiązań, należy podkreślić, że zostaną doprecyzowane na poziomie dokumentów szczegółowych (Szop, kryteria).</p>

48	Forum Energii	2.2.1.1 Powiązane rodzaje działań	57-58	<p>akapit II: 1. Ten rozdział mówi o konieczności redukcji emisji w ciepłownictwie, ale wsparcie ma trafić tylko do sieci i na kogenerację. Brakuje tu możliwości korzystania z pomp ciepła czy kolektorów słonecznych, wymogu magazynowania (do weryfikacji z treścią nowej dyrektywy RED II) i niskotemperaturowych rozwiązań. Ponadto, łączna alokacja to 1 mld EUR - stąd: priorytet I finansuje termomodernizację budynków, indywidualni odbiorcy mają dostęp do Czystego Powietrza, dlatego środki finansowe powinny trafić do ciepła systemowego. Co do zasady, brakuje trzech obszarów wsparcia: Rozwój niskotemperaturowej sieci ciepłowniczej, Rozwój niskotemperaturowych technologii wytwarzania ciepła (pompy ciepła, kolektory słoneczne) (chyba że wewnątrz: „źródeł odnawialnych(w tym z odpadów), ciepło opadowe z procesów przemysłowych”), oraz Magazynowanie ciepła 2. „drugi rodzaj infrastruktury”, czyli ciepłownictwo? 3. ciepło opadowe z procesów przemysłowych - oczyszczalnie ścieków również mogą być cennym źródłem ciepła 4. jednostkom wytwórczym OZE (np. wykorzystujących biomasę...) - Dyrektywa OZE zapewne ograniczy dostęp, w szczególności jeśli będzie wymagać stosowania hierarchii w wykorzystywaniu biomasy – spalanie odpadów jest na samym końcu. 5. ostatni akapit tej części jest nieaktualny.</p>		częściowo przyjęta	Doprecyzowany zakres wsparcia oraz preferowane rozwiązania zostaną określone na poziomie SzOP oraz kryteriów.
49	Forum Energii	2.2.1.8 INDYKATYWNY PODZIAŁ ALOKACJI UE WEDŁUG RODZAJU INTERWENCJI		<p>Kod 54: Oszacowanie realności alokacji w oparciu o oszacowania IGCP: Za IGCP dla pierwszej kategorii (budowa nowych CHP = 6-15 mld zł) środki są adekwatne Budowa źródeł OZE = 15-30 mld zł = program nie przewiduje nic Odzysk ciepła, magazyny energii = 7-12 mld zł = również nie ma adekwatnej kategorii Przesył i dystrybucja energii = 11-30 mld zł Potencjalne koszty dostosowania ciepłownictwa systemowego do nowych wyzwań Wytwarzanie ciepła: •Konieczna będzie budowa nowych źródeł kogeneracyjnych w małych i średnich systemach ciepłowniczych (ok. 1500-3000 MWe) to oznacza wydatek rządu 6-15 mld zł. •Sektor musi również zmodernizować istniejące źródła kogeneracyjne (około 7000 MWe) - to nakłady rządu 14 mld zł. •Budowa źródeł ciepła wykorzystaniem energii odnawialnej (około 8000 MWT) to wydatki na poziomie 15 - 30 mld zł wzależności od użytej technologii. •Pozostałe technologie produkcji ciepła, które trzeba będzie zainwestować zgodnie z polityką klimatyczno-energetyczną (odzysk ciepła, magazyny ciepła, zagospodarowanie odpadów; około 1500 MWT) to nakłady rządu 7 - 12 mld zł łącznie daje to kwotę od 42 do 71 mld zł tj. 4,7-7,9 mld/rok. Przesył i dystrybucja ciepła: •Należy wybudować 2500 km nowych sieci ciepłowniczych, •Modernizacja i przebudowa wymaga około 6500 km obecnie istniejących sieci, •Konieczna jest również modernizacja węzłów cieplnych, likwidacja węzłów grupowych i zainwestowanie w inteligentne sieci ciepłownicze. W zależności od ograniczenia nakładów tylko do samych sieci, poprzez uzupełnienie ich o węzły, systemy monitorowania i zarządzania sieciami łączne koszty jakie musi ponieść branża należy szacować pomiędzy 11 a 30 mld zł. Kod 55 jeśli jeden system ma być na gaz, a drugi na pozostałe technologie, to tworzy to ryzyko dla rozwiązań innych niż biomasowo-gazowe.</p>		częściowo przyjęta	Należy zauważyć, że już od 2007 r. program krajowy (POIS 2007-2013, POIS 2014-2020) przyczynia się do transformacji sektora ciepłowniczego w kierunkach nakreślonych przez wymogi UE. W programie FENIKS rozumiejąc skalę potrzebnych inwestycji także przewidziano interwencję w tym zakresie, niemniej program FENIKS nie jest jedynym dostępnym źródłem wsparcia przedmiotowych inwestycji. Ponadto w miarę postępów we wdrażaniu programu, alokacja na poszczególne obszary może ulec zmianie w zależności od zapotrzebowania.
50	Forum Energii	2.2.2.1 Powiązane rodzaje działań	62-63	<p>W ramach działań związanych z inwestycjami w odnawialne źródła energii planuje się skierować wsparcie także na realizację projektów inwestycyjnych dotyczących instalacji OZE do produkcji energii elektrycznej w budynkach jednorodzinnych wraz z infrastrukturą towarzyszącą (m.in. magazynów energii, przydomowych punktów ładowania dla samochodów elektrycznych oraz systemów zarządzania energią w domach). taki sposób wydatkowania środków jest nieefektywny - bardziej efektywne byłoby dofinansowanie na magazyny energii na wyższych poziomach napięć (na średnim napięciu) przez spółki energetyczne, a nie przez indywidualne gosp. domowe (na niskim napięciu) Realizacja projektów z zakresu produkcji ciepła przyczyni się do doprowadzenia systemów ciepłowniczych do uzyskania statusu systemów efektywnych. efektywnych w obecnym (wkrótce nieaktualnym) znaczeniu Dyrektywa EED: From 1 January 2035, a system using at least 50% renewable energy and waste heat, where the share of renewable energy is at least 20% ostatni akapit nieaktualny</p>		częściowo przyjęta	Obszary wspierane w ramach FENIKS są komplementarne i wspierają dążenie Polski do transformacji energetycznej w kierunku odejścia od węgla i przejścia na gospodarkę niskoemisyjną. Z punktu widzenia walki z kryzysem klimatycznym istotne są zarówno działania na dużych mocach wytwórczych ale równie istotny jest rozwój energetyki na mniejszą skalę, w tym w budynkach jednorodzinnych. Szczegółowy zakres wsparcia zostanie doprecyzowany w dokumencie Szczegółowy Opis Priorytetów (SzOP)
51	Forum Energii	2.2.2.7 WSKAŹNIKI	65-66	<p>RCO 22 - Nie powinno być dotacji na projekty wytwarzania samej energii elektrycznej. jeśli mogą być wspierane innymi mechanizmami wsparcia w UOZE RCR34 - Tutaj wskaźnik powinien dotyczyć: 1) Ilości nowych mocy, którą będzie można przyłączyć, gdyby te działania nie były realizowane 2) Pojemności magazynów energii</p>		częściowo przyjęta	Przedmiot monitoringu w ramach wskaźników wspólnych KE, którymi są RCO22 i RCR34 określają definicje przygotowane przez KE. Zgodnie z nimi, wskaźnik RCO22 - Dodatkow zdolność wytwarzania energii odnawialnej (w tym energii elektrycznej, energii cieplnej) [MW] obejmuje "dodatkową zdolność wytwarzania energii odnawialnej wybudowana lub rozbudowana dzięki wsparciu (...)", a wskaźnik RCR34 Realizacja projektów systemów energetycznych [szt.] "projekty inteligentnych systemów energetycznych, które powstają w ramach projektu objętego wsparciem oraz które są realizowane w innych obszarach lub realizowane na większą skalę w ciągu pierwszego roku po zakończeniu interwencji (...)". Zdolność magazynowania energii elektrycznej stworzona lub zwiększona dzięki udzielonemu wsparciu jest natomiast przedmiotem monitoringu w ramach wskaźnika RCO105 Rozwiązania w zakresie magazynowania energii elektrycznej [MWh]. Wskaźnik ten przypisany jest do celu szczegółowego 2.3. Instytucje przygotowujące program nie mają możliwości zmiany zakresu przedmiotowych wskaźników. Zgodnie z zapisami programu, w przypadku inwestycji w OZE rozważane jest (w oparciu o wyniki analizy) wsparcie w formie instrumentów finansowych. W zależności od typu oze oraz beneficjenta planuje się także zastosowanie dotacji oraz form mieszanych. Ponadto intensywność wsparcia będzie dostosowana do wymogów pomocy publicznej, w przypadku jej wystąpienia.

52	Forum Energii	2.2.3.2 Główne grupy docelowe	68-69	Kluczowym obszarem wymagającym inwestycji jest dystrybucja gazu, z uwagi na brak dostępności gazu w wielu obszarach Polski oraz utrzymujący się na tych obszarach problem zanieczyszczenia powietrza. Inwestycje w gaz nie przybliżają nas dostatecznie do neutralności, tworzą ryzyko aktywów osieroconych. Dodatkowo, jeśli zrealizuje się scenariusz nowego ETS-u dla budynków, podniesie ceny ciepła.		częściowo przyjęta	Zgodnie z zapisami programu istotne są inwestycje dotyczące rozbudowy, przebudowy, zmiany przeznaczenia, przekształcenia lub modernizacji sieci przesyłowych i dystrybucyjnych gazu uwzględniające przygotowanie sieci do wprowadzenia do systemu gazów odnawialnych i niskoemisyjnych, takich jak wodór, biometan, gaz syntezowy oraz inwestycje umożliwiające w dłuższej perspektywie zastąpienie instalacji zasilanych obecnie stałymi paliwami kopalnymi nowymi jednostkami zasilanymi paliwami gazowymi. Przewiduje się finansowanie także infrastruktury dedykowanej dla przesyłu lub dystrybucji gazów zdekarbonizowanych, w tym biometanu lub wodoru.
53	Forum Energii	2.2.3.8 INDYKATYWNY PODZIAŁ ALOKACJI UE WEDŁUG RODZAJU INTERWENCJI	72-73	56 - dlaczego nie wymiana systemów ciepłowniczych zasilanych węglem na systemy ciepłownicze paliwem mniej emisyjnym? 57 - czy to oznacza rozbudowę sieci gazowej do indywidualnych domów? To nieefektywne. Bardziej zasadne byłoby wydać te środki na elektryfikację indywidualnego ogrzewania i OZE		częściowo przyjęta	Rodzaj interwencji został określony przez KE w załączniku do rozporządzenia i nie ma możliwości jego modyfikacji. Po uzyskaniu wyjaśnień od KE w zakresie kodu „56 - Wymiana systemów ciepłowniczych zasilanych węglem na systemy ciepłownicze zasilane gazem ziemnym z myślą o łagodzeniu zmian klimatu”, w tym działania w zakresie zwiększania świadomości”, w ramach priorytetu II w c.s.2.3. dokonano zmian i rezygnowano z kodu 056 w tym obszarze. Natomiast kod "57 - Dystrybucja i transport gazu ziemnego zastępującego węgiel" obejmuje swoim zakresem wszystkie inwestycje w przesył i dystrybucję gazu ziemnego.
54	Forum Energii	1.5 WYZWANIA DEMOGRAFICZNE	16	Z perspektywy działań na rzecz klimatu i środowiska pominięto ważne konsekwencje starzenia demograficznego: 1. gospodarstwa domowe osób młodych różnią się od starszych: innymi zasobami kapitału (środki finansowe, ale również majątek trwały - np. domy vs. mieszkania, średni wiek domu etc.), innym horyzontem inwestowania (u starszych zwrot musi nastąpić szybciej, a uciążliwość prowadzenia prac zyskuje na znaczeniu), innymi możliwościami finansowymi (zdolność kredytowa, horyzont spłaty), innymi preferencjami użytkowania (własność vs. najem) itd. 2. Niekorzystne zmiany demograficzne prowadzą zarówno do przeobrażeń na rynku pracy, jak i do zmiany struktury gospodarki. Odpływ młodych, dobrze wykształconych osób do dużych aglomeracji miejskich lub poza granice kraju już powoduje efekt wymywania zasobów kapitału ludzkiego i utratę przez część regionów potencjału intelektualnego, skutkując zmniejszeniem ich szans rozwojowych. Obok deficytów ilościowych, notujemy znaczące niedopasowanie kompetencyjne, które jest bardzo odczuwalne np. w sektorze budownictwa. W efekcie, bez odpowiednich działań wyprzedzających (m.in. z FERS) będzie trudno zrealizować stawiane cele lub będzie to dużo droższe. 3. Zmiany liczby ludności mają wpływ na zapotrzebowanie na różnego rodzaju usługi, w tym infrastrukturę transportową czy zdrowotną, a w konsekwencji wpływ na lokalne rynki pracy. Nie tylko liczby, ale również struktury - rosnący udział osób starszych uruchamia zapotrzebowanie na usługi w bliskim otoczeniu, usługi medyczne i opiekuńcze oraz transport lokalny.		odrzucona	W kontekście celów do osiągnięcia w obszarze zdrowia, brak uzasadnienia dla uwzględnienia ww. uwagi.
55	Forum Energii	2.1.3.7 WSKAŹNIKI	45	Pożądane dołączenie obowiązku dodania biogazowni do inwestycji w nowe oczyszczalnie.		odrzucona	Uwaga niejasna, nie wiadomo o jaki wskaźnik chodzi.
56	Forum Energii	2.2.1.7 WSKAŹNIKI	59-60	Brakuje uwzględnienia OZE, ciepła odpadowego, magazynów ciepła, sieci niskotemperaturowych Rekomendacje dot. skali interwencji w zakresie przesyłu i dystrybucja ciepła (za IGCP): •Należy wybudować 2500 km nowych sieci ciepłowniczych, •Modernizacji i przebudowy wymaga około 6500 km obecnie istniejących sieci, •Konieczna jest również modernizacja węzłów ciepłych, likwidacja węzłów grupowych i zainwestowanie w inteligentne sieci ciepłownicze. RCR105 - z uwagi na rolę gazu, należy zostawić furtkę dla innych alternatyw wobec gazu, w przeciwnym razie rośnie ryzyko osieroconych aktywów.		odrzucona	Zgodnie z oczekiwaniami KE cele szczegółowe w programach perspektywy 2021-2027 powinny być owskaźnikowane przede wszystkim za pomocą tzw. wskaźników wspólnych określonych w Rozporządzeniu 1058 z 2021 ws. EFRR i FS. Z uwagi na rozliczeniowy dla beneficjentów charakter wskaźników, przyjęto, że w programie prezentuje się minimalny wymagany przez KE zestaw wskaźników, tj. wskaźniki wspólne. Wskaźniki dot. <i>stricte</i> OZE (RCO22, RCR31 i RCR32) przyporządkowane są do celu szczegółowego 2.2. Zestaw wskaźników wspólnych nie przewiduje wskaźnikowania ciepła odpadowego, magazynów ciepła, czy szczegółowych wskaźników dot. sieci niskotemperaturowych. Ewentualne niezbędne dodatkowe wskaźniki, zgodne z wynegocjowanym z KE zakresem wsparcia w ramach celu szczegółowego, będą mogły być uwzględnione w krajowym dokumencie uszczegóławiającym program (odpowiednik Szczegółowego opisu osi priorytetowych perspektywy 2014-2020). Dokument taki przewidziany jest do opracowania po uzyskaniu decyzji KE zatwierdzającej program. Podkreślenia wymaga też fakt, że wskaźniki i ich wartości określone w programie obejmują jedynie cele przewidziane dla programu, program i jego beneficjenci nie są natomiast rozliczani z ogólnokrajowych celów branżowych.
57	Forum Energii	2.2.3.7 WSKAŹNIKI	71-72	RCO124 - Brakuje: 1) stacji do uzdatniania biometanu 2) punktów wtłaczania biometanu		odrzucona	RCO124 jest wskaźnikiem wspólnym określonym przez załącznik do Rozporządzenia 2021/1058 ws. Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności. Nie mamy możliwości włączenia do wskaźnika dodatkowych elementów.

58	Fundacja dla Biebrzy	2.1.2.1 Powiązane rodzaje działań	38-39	<p>(1) Fragmentowi „W zakresie gospodarowania wodami opadowymi wspierane będą systemy mające za zadanie zapobieganie podtopieniom i zalaniom oraz ograniczanie skutków tych zjawisk, zwiększenie odporności na ekstremalne zjawiska pogodowe (ulewy oraz powódzie błyskawiczne), spowolnienie odpływu oraz retencjonowanie wody wraz z systemami jej dystrybucji na okres suszy. Projekty takie mogą być łączone z projektami dotyczącymi zielono-niebieskiej infrastruktury.” należy nadać brzmienie: „W zakresie gospodarowania wodami opadowymi w miastach wspierane będą systemy mające za zadanie zapobieganie podtopieniom i zalaniom oraz ograniczanie skutków tych zjawisk, zwiększenie odporności na ekstremalne zjawiska pogodowe (ulewy oraz powódzie błyskawiczne), spowolnienie odpływu oraz retencjonowanie wody wraz z systemami jej dystrybucji na okres suszy. Projekty takie mogą być łączone z projektami dotyczącymi zielono-niebieskiej infrastruktury.” (2) Jeśli nie było intencją projektodawcy, by fragment ten dotyczył interwencji na obszarach zurbanizowanych (o których mowa w akapicie pierwszym opisu), w związku z zasadą „do no significant harm” wnioskuje się o dodanie: “Celem zapewnienia zrównoważonego rozwoju w gospodarce wodnej przewidziano wspieranie naturalnego retencjonowania wody, w tym małej retencji (z wykluczeniem retencji powstałej w wyniku przegradzania cieków wodnych): działania w celu zatrzymania wód opadowych w miejscu ich powstania, w tym umożliwienie zasilania profilu glebowego i dalej – wód podziemnych, renaturyzacja przekształconych cieków wodnych i ich dolin, w tym zwiększanie rozstawu wałów przeciwpowodziowych i budowa polderów zalewowych na zawałach obwałowanych dolin rzecznych, renaturyzacja obszarów od wód zaleźnych, z wykorzystaniem naturalnych mechanizmów ekosystemów ekosystemowych (nature based solutions). Ponadto, wsparciem objęte zostaną: przebudowa, remont lub wyłączenie z eksploatacji (likwidacja) urządzeń wodnych i infrastruktury hydrotechnicznej, ograniczające ryzyko wystąpienia powodzi i suszy”</p>	<p>(1) Proponowana zmiana pozwoli na jednoznaczny interpretację treści Programu: „powiązane rodzaje działań” w tym miejscu dotyczą interwencji wyłącznie na obszarach miejskich. (2) W przypadku, gdyby nie było to zgodne z intencją projektodawcy należy wprowadzić dodatkowe, zaproponowane zapisy, by uniknąć sprzeczności z zasadą „do no significant harm”. Wprowadzenie takiej zmiany pozwoli na wykluczenie z zakresu wsparcia budowy inwestycji ukierunkowanych na retencję zbiornikową i korytową, kontrproduktywnych w stosunku do celu, jakim jest skuteczna adaptacja do zmian klimatu, szkodliwych środowiskowo (stojących w sprzeczności z celami środowiskowymi Ramowej Dyrektywy Wodnej – poprzez przegradzenie biegu rzek zaburzających ciągłość ekosystemów i morfologię cieków; nie neutralnych klimatycznie). Magazynowanie wody poprzez przegradzanie rzek (i ich zamianę na zbiorniki powyżej zapór czy stopni wodnych) nie powinno być objęte wsparciem. Zbiorniki emitują bardzo dużo gazów cieplarnianych (dwutlenku węgla, metanu i podtlenku azotu). Nie jest to jedynie gaz opuszczający czasę tych zbiorników w formie lotnej, ale także ten rozpuszczony, uwalniany do atmosfery na przelewach zapyory. Przegrodzenie rzeki i spowolnienie przepływu wód niszczy dolinę rzeczną i jej otoczenie, m.in. poprzez zalewanie, zmianę stosunków wodnych. Wiąże się z tym utrata różnorodności biologicznej (z negatywnym oddziaływaniem na nią o zasięgu znacznie wykraczającym poza zasięg inwestycji, zarówno w górę, jak i w dół rzeki). Proponowany zapis daje możliwość objęcia wsparciem wyłączenia z eksploatacji budowli istniejących, 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. Proponowana zmiana zachowuje możliwość objęcia wsparciem modernizacji istniejącej infrastruktury, jeśli modernizacja ta ma na celu bardziej efektywne zarządzanie ryzykiem powodzi i suszy, w tym wdrażanie rozwiązań poprawiających i przywracających ciągłość ekosystemów rzecznych. Proponowana zmiana pozwoli nadać wysoki priorytet rozwojowi naturalnej retencji i wyjście naprzeciw ustaleniom i kierunkom działań wskazanym w SPA2020. Wśród działań adaptacyjnych w zakresie dostosowania sektora gospodarki wodnej do zmian klimatu SPA2020 wymienia: „zwiększanie możliwości retencyjnych i renaturyzację cieków wodnych oraz przywracanie i utrzymanie dobrego stanu wód, ekosystemów wodnych i od wód zależnych”, w rozumieniu Ramowej Dyrektywy Wodnej. SPA2020 wskazuje, że „ważne jest, aby działania służące ochronie przeciwpowodziowej w pierwszej kolejności wykorzystywały najmniej inwazyjne dla środowiska przyrodniczego rozwiązania, w szczególności nietechniczne metody ochrony przeciwpowodziowej”. Proponowana zmiana pozwoli na wdrożenie, poprzez objęcie go wsparciem, Krajowego Programu Renaturyzacji Wód Powierzchniowych.</p>	częściowo przyjęta	<p>Ad. 1 Uwaga częściowo uwzględniona. Zgodnie z uwagą NFOŚiGW uzupełnienie fragment (str. 38) zostanie uzupełniony następująco: W związku z tym przewiduje się wdrożenie działań określonych w miejskich planach adaptacji do zmian klimatu, obejmujących m.in. zrównoważone i zaadaptowane do zmian klimatu systemy gospodarowania wodami opadowymi oraz rozwój zielono-niebieskiej infrastruktury, w tym rozwiązania bazujące na funkcjach przyrodniczych (NBS). Uzupełnienie fragmentu (str. 74): W zakresie adaptacji zmian klimatu na obszarach miejskich przewiduje się wsparcie projektów realizowanych w miastach o określonej wielkości i gęstości zaludnienia z wyłączeniem miast kwalifikujących się do wsparcia w ramach celu szczegółowego 2.4 w ramach priorytetu I. Projekty polegać będą na opracowaniu miejskich planów adaptacji oraz na ich realizacji w tym poprzez wdrożenie działań inwestycyjnych analogicznych do wskazanych w priorytecie I (m. in. polegających na realizacji zrównoważonych i zaadaptowanych do zmian klimatu systemów gospodarowania wodami opadowymi oraz rozwoju zielono-niebieskiej infrastruktury, w tym rozwiązania bazujące na funkcjach przyrodniczych (NBS)).</p> <p>Ad. 2 Uwaga odrzucona. W ramach Priorytetu I: Wsparcie sektorów energetyka i środowisko z Funduszu Spróżniczych, Celu szczegółowego 2.4 Wspieranie przystosowania się do zmian klimatu i zapobiegania ryzyku związanemu z klęskami żywiołowymi i katastrofami, a także odporności, z uwzględnieniem podejścia ekosystemowego przewidywane są działania dedykowane obszarom miejskim, określone w miejskich planach adaptacji.</p> <p>Działania dotyczące zwiększenia naturalnej retencji, renaturyzacji cieków wodnych i obszarów zależnych od wód, infrastruktury służącej zmniejszaniu skutków oraz zapobieganiu zjawiskom powodzi i suszy są przewidywane do wsparcia w ramach Priorytetu II: Wsparcie sektorów energetyka i środowisko z EFRR, Celu szczegółowego 2.4 Wspieranie przystosowania się do zmian klimatu (...).</p> <p>Zapisy doprecyzowujące typy projektów zostaną wskazane w dokumencie szczegółowym tj. szczegółowym opisie priorytetów.</p>
59	Fundacja dla Biebrzy	1.8 UZASADNIENIE WYBORU CELÓW POLITYKI I CELÓW SZCZEGÓŁOWYCH	21-22	Uzasadnienie powinno zawierać informację o rodzajach wspieranych OZE, z informacją o wykluczeniu hydroenergetyki na mocy zasady "do no significant harm".	Spójność z zasadą “do no significant harm”. Hydroenergetyka to nie „zielona” energia (vide np.: How Green is ‘Green’ Energy? Gibson L. et al. Trends In Ecology & Evolution Volume 32, Issue 12, December 2017, Pages 922-935). Przynosi znikomę korzyści w osiągnięciu neutralności klimatycznej UE. Ma nieodwracalny wpływ na dostęp do wody, przyrodę i różnorodność biologiczną. Nie jest możliwe przeprowadzenie zrównoważonej transformacji energetycznej bez uwzględniania potrzeb środowiska przyrodniczego. W świetle zobowiązań wynikających z Europejskiego Ładu finansowe wspieranie inwestycji szkodliwych dla różnorodności biologicznej i ochrony przyrody jest nie do zaakceptowania. Infrastruktura hydrotechniczna m.in. przerywa ciągłość rzek jako korytarzy ekologicznych, wpływa negatywnie na hydromorfologię cieków oraz na stan ekosystemów wodnych i od wód zależnych. Wspieranie jej rozwoju jest sprzeczne z celami środowiskowymi Ramowej Dyrektywy Wodnej. Stoi również w sprzeczności z właściwą adaptacją do zmian klimatu, w której kluczową rolę odgrywają „zdrowe” ekosystemy wodne i od wód zależne (terenów podmokłych związanych z naturalnie funkcjonującymi rzekami), rozwiązania oparte o potencjał ekosystemów, renaturyzacja rzek i ich dolin (a nie ich przegradzanie).	częściowo przyjęta	Typy oze zostaną wskazane w dokumencie wdrożeniowym niższego szczebla, tj w szczegółowym opisie priorytetów. Natomiast zapisy programu o zgodność z zasadą DNSH zostaną uzupełnione po przeprowadzeniu analizy dla programu w tym zakresie. Hydroenergetyka została dopuszczona do wsparcia w ramach FENIKS w ograniczonym zakresie. Wsparcie projektów wykorzystujących energię wody możliwe będzie wyłącznie na istniejących budowach piętrzących, wyposażonych w hydroelektrownie, przy jednoczesnym zapewnieniu pełnej drożności budowli dla przemieszczeń fauny wodnej.
60	Fundacja dla Biebrzy	2.2.4.1 Powiązane rodzaje działań	74-76	Z zakresu interwencji należy wykluczyć budowę nowej infrastruktury technicznej (“do no significant harm”), także tej służącej małej retencji; fragmentowi “Celem zapewnienia zrównoważonego rozwoju... towarzyszącej” należy nadać brzmienie “Celem zapewnienia zrównoważonego rozwoju w gospodarce wodnej przewidziano wspieranie naturalnego retencjonowania wody, w tym małej retencji (z wykluczeniem retencji powstałej w wyniku przegradzania cieków wodnych): działania w celu zatrzymania wód opadowych w miejscu ich powstania, w tym umożliwienie zasilania profilu glebowego i dalej – wód podziemnych, renaturyzacja przekształconych cieków wodnych i ich dolin, w tym zwiększanie rozstawu wałów przeciwpowodziowych i budowa polderów zalewowych na zawałach obwałowanych dolin rzecznych, renaturyzacja obszarów od wód zaleźnych, z wykorzystaniem naturalnych mechanizmów ekosystemów ekosystemowych (nature based solutions). Ponadto, wsparciem objęte zostaną: przebudowa, remont lub wyłączenie z eksploatacji (likwidacja) urządzeń wodnych i infrastruktury hydrotechnicznej, ograniczające ryzyko wystąpienia powodzi i suszy”.	Spójność z zasadą “do no significant harm”. Wprowadzenie zmiany pozwoli na wykluczenie z zakresu wsparcia budowy inwestycji ukierunkowanych na retencję zbiornikową i korytową, kontrproduktywnych w stosunku do celu, jakim jest skuteczna adaptacja do zmian klimatu, szkodliwych środowiskowo (stojących w sprzeczności z celami środowiskowymi Ramowej Dyrektywy Wodnej – poprzez przegradzenie biegu rzek zaburzających ciągłość ekosystemów i morfologię cieków; nie neutralnych klimatycznie). Magazynowanie wody poprzez przegradzanie rzek (i ich zamianę na zbiorniki powyżej zapór czy stopni wodnych) nie powinno być objęte wsparciem. Zbiorniki emitują bardzo dużo gazów cieplarnianych (dwutlenku węgla, metanu i podtlenku azotu). Nie jest to jedynie gaz opuszczający czasę tych zbiorników w formie lotnej, ale także ten rozpuszczony, uwalniany do atmosfery na przelewach zapyory. Przegrodzenie rzeki i spowolnienie przepływu wód niszczy dolinę rzeczną i jej otoczenie, m.in. poprzez zalewanie, zmianę stosunków wodnych. Wiąże się z tym utrata różnorodności biologicznej (z negatywnym oddziaływaniem na nią o zasięgu znacznie wykraczającym poza zasięg inwestycji, zarówno w górę, jak i w dół rzeki). Proponowany zapis daje możliwość objęcia wsparciem wyłączenia z eksploatacji budowli istniejących, 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. Proponowana zmiana zachowuje możliwość objęcia wsparciem modernizacji istniejącej infrastruktury, jeśli modernizacja ta ma na celu bardziej efektywne zarządzanie ryzykiem powodzi i suszy, w tym wdrażanie rozwiązań poprawiających i przywracających ciągłość ekosystemów rzecznych. Proponowana zmiana pozwoli nadać wysoki priorytet rozwojowi naturalnej retencji i wyjście naprzeciw ustaleniom i kierunkom działań wskazanym w SPA2020. Wśród działań adaptacyjnych w zakresie dostosowania sektora gospodarki wodnej do zmian klimatu SPA2020 wymienia: „zwiększanie możliwości retencyjnych i renaturyzację cieków wodnych oraz przywracanie i utrzymanie dobrego stanu wód, ekosystemów wodnych i od wód zależnych”, w rozumieniu Ramowej Dyrektywy Wodnej. SPA2020 wskazuje, że „ważne jest, aby działania służące ochronie przeciwpowodziowej w pierwszej kolejności wykorzystywały najmniej inwazyjne dla środowiska przyrodniczego rozwiązania, w szczególności nietechniczne metody ochrony przeciwpowodziowej”. Proponowana zmiana pozwoli na wdrożenie, poprzez objęcie go wsparciem, Krajowego Programu Renaturyzacji Wód Powierzchniowych.	częściowo przyjęta	<p>Opis działań planowanych do wsparcia w ramach Celu szczegółowego 2.4 Wspieranie przystosowania się do zmian klimatu i zapobiegania ryzyku związanemu z klęskami żywiołowymi i katastrofami, a także odporności, z uwzględnieniem podejścia ekosystemowego, uwzględnia działania związane ze zwiększaniem naturalnej retencji i renaturyzacji cieków wodnych i obszarów zależnych od wód (co zostało zaznaczone już w pierwszym akapicie “Będą to działania (...) dotyczące m.in. adaptacji obszarów miejskich do zmian klimatu, zwiększenia naturalnej retencji, renaturyzacji cieków wodnych i obszarów zależnych od wód(„..”)” oraz wykorzystanie tzw. nature/ecosystem based solutions (na co wskazuje sama nazwa celu szczegółowego). Dodatkowo opis działań w ramach celu szczegółowego zostanie zmodyfikowany w następujący sposób:</p> <p>“Celem zwiększenia odporności na powódzie i susze, przewidziano wsparcie systemów małej retencji renaturyzacji przekształconych cieków wodnych i ich dolin (m.in. poprzez zwiększanie rozstawu wałów przeciwpowodziowych) oraz renaturyzacji obszarów od wód zależnych z wykorzystaniem naturalnych mechanizmów ekosystemowych (nature based solutions). Ponadto działania będą skierowane na zapewnienie bezpieczeństwa powodziowego i przeciwdziałanie suszy poprzez budowę, przebudowę lub remont urządzeń wodnych i infrastruktury towarzyszącej. Działania będą realizowane zgodnie z Ramową Dyrektywą Wodną”.</p> <p>Wprowadzenie zapisów wykluczających budowę nowej infrastruktury technicznej jest niezasadne, ze względu na fakt, że w uzasadnionych przypadkach budowa infrastruktury technicznej (np. wałów przeciwpowodziowych czy suchych zbiorników) jest konieczna dla zapewnienia ochrony przeciwpowodziowej ludności i cennej infrastruktury.</p> <p>Typy projektów, które zostaną objęte wsparciem zostaną doprecyzowane w dokumencie szczegółowym tj. szczegółowym opisie priorytetów.</p>

61	Fundacja dla Biebrzy		140-142	(1) usunięcie z listy: (a) budowy brakujących odcinków drogowych w ramach Via Carpatia (w tym S16) wraz z odcinkami uzupełniającymi (b) poprawy parametrów eksploatacyjnych na Odrzańskiej Drodze Wodnej (2) dodanie do listy Krajowego Programu Renaturyzacji Wód Powierzchniowych	(1) oba przedsięwzięcia, o dużym zasięgu oddziaływania nie mają strategicznej oceny oddziaływania na środowisko; oba można wykluczyć ze wsparcia w oparciu o zasadę "do no significant harm" (a) forsowanie inwestycji o tak dużym zasięgu oddziaływania społeczno-środowiskowego bez analiz ruchowo-sieciowych, analiz rozwiązań alternatywnych w skali makro (a nie dla kilkunasto-kilkudziesięciu kilometrowych odcinków) wygeneruje problemy podobne do analogicznej sytuacji sprzed lat z Via Baltica, już możliwe do odnotowania - Mazury, Biebrzański Park Narodowy (b) przedsięwzięcie enigmatycznie nazwane "poprawą parametrów eksploatacyjnych" jest realizacją części rządowego programu rozwoju żeglugi śródlądowej stojącego w sprzeczności z zasadą "do no significant harm"; niemożliwość osiągnięcia trwałych efektów (poza trwałym zniszczeniem: rzeki, ekosystemów wodnych i od wód zależnych; zwiększeniem ryzyka powodzi i suszy) wykazano w opracowaniu WWF: Analiza uwarunkowań i efektywności ekonomicznej rozwoju odrzańskiej drogi wodnej (2010); argumenty podnoszone w uwagach dot. wsparcia dla żeglugi transportowej mają tu zastosowanie (2) dodanie do listy Krajowego Programu Renaturyzacji Wód Powierzchniowych przyczyni się do realizacji celów zarówno w zakresie ochrony różnorodności biologicznej, ale przede wszystkim w zakresie adaptacji do zmian klimatu (zmniejszenie ryzyka powodzi i suszy, zwiększenie retencji krajobrazowej), łagodzenia skutków tych zmian	odrzucona	(1) Lista projektów o znaczeniu strategicznym ma inny charakter niż Wykaz Dużych Projektów z perspektywy 2014-2020 i jest zestawieniem dobrych przykładów inwestycji, co do których zgodnie z Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 będą miały zastosowanie dodatkowe obowiązki o charakterze informacyjno-promocyjnym. Co do zasadności inwestycji w ten sektor, odpowiedź została udzielona przy uwagach dotyczących zakresu wsparcia. (2) Wsparcie dla renaturyzacji przewidziane jest w ramach celu szczegółowego 2.4 Priorytet II jako jedno z priorytetowych działań. Niniejszy program nie ma określonego zakresu oraz budżetu w związku z tym nie przewiduje się umieszczania go w ramach projektów startegicznych.
62	Fundacja dla Biebrzy	1.1 GŁÓWNE WYZWANIA PRZY UWZGLĘDNIENIU RÓŻNIC SPOŁECZNYCH, EKONOMICZNYCH I TERYTORIALNYCH	7	(1) Należy usunąć informację dot. ilości wody zmagazynowanej w zbiornikach retencyjnych. (2) Zasoby wody na mieszkańca, zamiast z innymi krajami europejskimi, należy porównać ze zużyciem przeliczonym na mieszkańca. (3) Ilościowe dane dotyczące zasobów wodnych podano tylko dla wód powierzchniowych, należy je uzupełnić o informacje dot. zasobów wód podziemnych. (4) W dokumencie brakuje informacji o największych użytkownikach wód (o przemyśle, energetyce, rolnictwie, leśnictwie i górnictwie) i presjach na zasoby wodne generowanych przez poszczególne sektory gospodarki - należy to uzupełnić.	(1) Podana informacja nie wnosi nic do obrazu dostępności zasobów wodnych w Polsce, diagnozy sytuacji; retencjonowanie wody dla samego retencjonowania nie jest wartością (trzeba pamiętać o parowaniu z powierzchni wody); co więcej zbiorniki generują problemy środowiskowe, są m.in. źródłem gazów cieplarnianych, łatwo ulegają eutrofizacji (vide ubiegłoroczne przykłady - zbiornik Siemianówka, Zbiornik Sulejowski). (2) Zestawienie zasobów ze zużyciem pozwoli na ocenę stanu, dostępności zasobów wodnych w Polsce i rezerw w tym zakresie (pozostałego bufora - różnicy między wielkością zasobu a jego wykorzystaniem). (3) Dane dot. zasobów wód podziemnych dadzą pełny obraz dostępności zasobów wodnych. (4) Pokazanie kluczowych użytkowników wód / kluczowych presji na zasoby wodne pozwoli zaprogramować efektywny zakres wsparcia dla najsukuczniejszych rozwiązań.	Odrzucona	Informacja dotycząca ilości wody w zbiornikach retencyjnych jest istotna, ponieważ retencjonowanie wody jest jednym z głównych celów działań w gospodarce wodnej oraz służących adaptacji do zmian klimatu - niezależnie od tego, w jaki sposób jest ono realizowane, choć oczywiście najlepszą pod względem środowiskowym i klimatycznym formą retencji jest retencja z zastosowaniem metod naturalnych ("nature based solutions"), w tym przy udziale zielono-niebieskiej infrastruktury. Ze względu na ograniczenia w liczbie znaków w tej części programu nie jest możliwe uwzględnienie wszystkich informacji diagnostycznych w zakresie bioróżnorodności.
63	Fundacja dla Biebrzy	1.1 GŁÓWNE WYZWANIA PRZY UWZGLĘDNIENIU RÓŻNIC SPOŁECZNYCH, EKONOMICZNYCH I TERYTORIALNYCH	8	We fragmencie dotyczącym różnorodności biologicznej podano informację o gatunkach roślin i zwierząt zagrożonych wyginieciem w oparciu o czerwone księgi, w tym dla gatunków zwierząt publikację z 2001 roku (bardzo nieaktualną); należy skorzystać z jak najbardziej aktualnych danych a) raportów do Komisji Europejskiej (dostępne na stronie KE) z wykonania dyrektywy ptasiej i siedliskowej, zawierających oceny stanu ochrony gatunków i siedlisk będących przedmiotem ochrony na obszarach Natura 2000, b) Czerwonej listy ptaków Polski (OTOP, 2020), c) corocznych raportów z monitoringu ptaków – Monitoring Ptaków Polski w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska – dostępnych na www.monitoringptakow.gios.gov.pl Przedmiotowy fragment należy uzupełnić i informację o czynnikach i zjawiskach negatywnie oddziałujących na stan różnorodności biologicznej.	Aktualizacja informacji pozwoli na uzyskanie właściwej diagnozy, efektywny dobór narzędzi i wskaże priorytety wsparcia, co pozwoli na podjęcie skutecznych działań i przyczyni się do osiągnięcia celów stawianych w europejskim Zielonym Ładzie i Strategii Bioróżnorodności UE.	Odrzucona	Ze względu na ograniczenia w liczbie znaków w tej części programu nie jest możliwe uwzględnienie wszystkich informacji diagnostycznych w zakresie bioróżnorodności.
64	Fundacja dla Biebrzy		9	Fragment „Niestabilne warunki nawigacyjne, będące wynikiem złej jakości infrastruktury sprawiają, że żegluga śródlądowa nie wykorzystuje swojego pełnego potencjału (ok. 0,3% w przewozie ładunków)” należy zmienić na "Zmienne warunki hydrologiczne (dynamika przepływów, zmiany klimatu pogłębiające zjawisko suszy i powodujące ekstremalne zjawiska pogodowe, w tym deszcze nawalne i powodzie błyskawiczne) sprawiają, że towarowa żegluga śródlądowa ma i będzie miała znaczenie marginalne, a użytkowanie dróg wodnych ograniczać się będzie przede wszystkim do wykorzystania turystycznego dostosowanego do warunków hydrologicznych."	Program FENIKS powinien być oparty o realia - warunki hydrologiczne Polski nie dają szans na funkcjonowanie dróg wodnych klasy IV i V. Nie zmienia tego nakłady na infrastrukturę, bo czynnikiem limitującym jest tu dostępność zasobów wodnych w czasie (vide np. Analiza uwarunkowań i efektywności ekonomicznej rozwoju odrzańskiej drogi wodnej, WWF 2010). W planowaniu wsparcia i rozwoju transportu nie należy opierać się na wymyślnym potencjale, a na rzetelnych analizach m.in. ekonomicznych - aktualnie po polskich rzekach wozą się głównie materiały pochodzący z ich pogłębiania. Śródlądowy transport wodny śródlądowy jest sprzeczny z zasadą Do not significant harm. Dodatkowo, nie można uznać, że niestabilne warunki nawigacyjne są wynikiem złej jakości infrastruktury. W dobie zmian klimatu i niedoborów wody transport wodny śródlądowy, także w przypadku znaczących inwestycji, nie zapewni stabilności transportu.	odrzucona	Finansowanie zadań w transporcie wodnym śródlądowym ma dotyczyć inwestycji na Odrzańskiej Drodze Wodnej i stanowić kontynuację działań realizowanych dotychczas w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ). ODW jest szlakiem wodnym w ciągłej eksploatacji, wymagającym zarówno bieżącego utrzymania jak i modernizacji istniejącej infrastruktury w celu powstrzymania jej dalszej degradacji i przywrócenia parametrów żeglowności. Inwestycje w ramach FENIKS mają na celu kontynuację działań zrealizowanych w poprzednich perspektywach w celu osiągnięcia planowanego zwiększenia efektywności transportu na szlaku żegludowym ODW. Nie jest planowane prowadzenie inwestycji na innych szlakach wodnych, szczególnie na których nie odbywa się regularna żegluga towarowa. Polskie plany inwestycyjne w zakresie transportu wodnego śródlądowego są zbieżne z kierunkami europejskich polityk oraz są zgodne z celami Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju. Aspekt ekonomiczny nie jest jedynym czynnikiem determinującym konieczność przeprowadzenia modernizacji śródlądowych dróg wodnych. Mają one na celu również powstrzymanie dalszej dekapitalizacji infrastruktury żegludowej oraz poprawę bezpieczeństwa żeglugi. Pełnią również funkcję regulacyjną, co stanowi element zapobiegania powodziom i suszom. Każdy projekt będzie podlegał ocenie oddziaływania na środowisko oraz będzie musiał być z spójny z zasadą DNSH (Do No Significant Harm, pol. Nie Czyń Poważnych Szkód). Biorąc pod uwagę istniejące regulacje prawne w zakresie ocen oddziaływania na środowisko jak również konieczność uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację poszczególnych inwestycji w zakresie wsparcia infrastruktury żeglugi śródlądowej podnoszone sprzeczności nie występują.

65	Fundacja dla Biebrzy	2.1.1.1 Powiązane rodzaje działań	32-33	Z zakresu interwencji należy w tym miejscu jednoznacznie wykluczyć wsparcie dla hydroenergetyki.	Spójność z zasadą "do no significant harm". Hydroenergetyka to nie „zielona” energia (vide np.: How Green is 'Green' Energy? Gibson L. et al. Trends In Ecology & Evolution Volume 32, Issue 12, December 2017, Pages 922-935). Przynosi znikome korzyści w osiągnięciu neutralności klimatycznej UE. Ma nieodwracalny wpływ na dostęp do wody, przyrodę i różnorodność biologiczną. Nie jest możliwe przeprowadzenie zrównoważonej transformacji energetycznej bez uwzględnienia potrzeb środowiska przyrodniczego. W świetle zobowiązań wynikających z Europejskiego Zielonego Ładu finansowe wspieranie inwestycji szkodliwych dla różnorodności biologicznej i ochrony przyrody jest nie do zaakceptowania. Infrastruktura hydrotechniczna m.in. przerywa ciągłość rzek jako korytarzy ekologicznych, wpływa negatywnie na hydromorfologię cieków oraz na stan ekosystemów wodnych i od wód zależnych. Wspieranie jej rozwoju jest sprzeczne z celami środowiskowymi Ramowej Dyrektywy Wodnej. Stoi również w sprzeczności z właściwą adaptacją do zmian klimatu, w której kluczową rolę odgrywają „zdrowe” ekosystemy wodne i od wód zależne (terenów podmokłych związanych z naturalnie funkcjonującymi rzekami), rozwiązania oparte o potencjał ekosystemów, renaturyzacja rzek i ich dolin (a nie ich przegradzanie).	odrzucona	Program nie wyklucza wsparcia dla energetyki wodnej. Wsparcie będzie dostosowane m.in. do wyników analizy DNSH dla programu. Hydroenergetyka została dopuszczona do wsparcia w ramach FENIKS w ograniczonym zakresie. Wsparcie projektów wykorzystujących energię wody możliwe będzie wyłącznie na istniejących budowach piętrzących, wyposażonych w hydroelektrownie, przy jednoczesnym zapewnieniu pełnej drożności budowli dla przemieszczeń fauny wodnej.	
66	Fundacja dla Biebrzy	2.6.1.1 Powiązane rodzaje działań	114-117	Rozszerzenie zakresu interwencji o niezbędne działania adaptacyjne do zmian klimatu w sektorze zdrowia (vide SPA2020), w tym poprawy odporności infrastruktury sektora na te zmiany.	Uwzględnienie istotnych ustaleń SPA2020 i wykorzystanie funduszy UE do właściwej i pilnej adaptacji do zmian klimatu.	odrzucona	Wsparcie w zakresie adaptacji do zmian klimatu przewidziane jest w FENIKS w innych obszarach, sektor zdrowia jest obszarem specyficznym, w którym wsparcie ma na celu poprawę skuteczności podejmowanych przez służbę zdrowia działań	
67	Fundacja dla Biebrzy	1.1 GŁÓWNE WYZWANIA PRZY UWZGLĘDNIENIU RÓŻNIC SPOŁECZNYCH, EKONOMICZNYCH I TERYTORIALNYCH	5	Informację dot. sektora transportu i jego udziału w emisji gazów cieplarnianych w Polsce (27%) trzeba uzupełnić - choćby w przypisie - o najnowsze dane Europejskiej Agencji Środowiska dot. emisyjności transportu kołowego, szynowego i wodnego śródlądowego	Uzupełnienie informacji pozwoli precyzyjnie wskazać priorytety wsparcia (kolej), również z uwzględnieniem zasady "do no significant harm".	odrzucona	Informacja dotycząca emisji z sektora transportu musi mieć charakter ogólny (bez określania emisyjności jego poszczególnych gałęzi), ponieważ ma charakter kontekstowy w części diagnozy dotyczącej sektora energetyki. Tym samym nie opisuje ona emisyjności transportu, a tylko podaje cały sektor jako przykład (element) opisu w innym niż transport sektorze. Tym samym nie powinno się na jej podstawie wskazać priorytetów wsparcia w transporcie, ponieważ nie miałyby to związku z tematyką tej części diagnozy.	
68	Fundacja dla Biebrzy	2.5.1.1 Powiązane rodzaje działań	102-104	Z zakresu interwencji należy usunąć wsparcie dla rozwoju żeglugi śródlądowej ("do no significant harm").	Wsparcie dla tego rodzaju transportu przewidziane w projekcie programu torpeduje cele szczegółowe 2.1, 2.4, 2.7. Poprawka służy zachowaniu spójności z unijną Strategią na rzecz Bioróżnorodności 2030. Stabilizacja poziomu wody i likwidacja niskich stanów wód w korytach rzek związana z „przystosowaniem” ich do żeglugi, ograniczenie zasięgu i głębokości wylewów, a także trwałe zaburzenia poziomu wód gruntowych terenów przyległych zagrożą realizacji celów środowiskowych określonych w Ramowej Dyrektywie Wodnej. Będą znacząco negatywnie wpływać także na wszystkie korytowe i dolinowe typy siedlisk przyrodniczych chronione prawem polskim i wspólnotowym (Natura 2000), w szczególności: zalewane muliste brzegi rzek 3270, starorzecza 3150, łąki selernicowe 6440, łąki trzęślicowe 6410 i niżowe łąki użytkowane ekstensywnie 6510, ziołorośla nadrzeczne 6430, grądy 9170 a także łąki wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe 91E0, łąki wiązowo-jesionowe 91F0, mające status siedlisk o znaczeniu priorytetowym dla Wspólnoty. Argumenty przeciwko rozwojowi transportu śródlądowego pojawiły się już w Prognozie oddziaływania na środowisko SOR: "Projekt ten może rodzić liczne wątpliwości zarówno pod kątem jego możliwych negatywnych oddziaływań na wody oraz środowisko przyrodnicze, w tym ekosystemy od wód zależne. Wątpliwości pojawiają się także od strony ekonomicznej (opłacalność tego środka transportu) oraz od strony technicznej, gdyż w dalszym ciągu nierozwiązana jest kwestia zabezpieczenia odpowiedniej ilości wód umożliwiających transport rzeczny. Kwestie te nabierają szczególnego znaczenia analizując prognozowane zmiany klimatu i natężenie zjawisk ekstremalnych. Z jednej strony zjawiska suszy (w tym hydrologicznej mającej wpływ na żeglugę), z drugiej strony zagrożenia powodziowe i konieczność utrzymywania pojemności zbiorników wodnych umożliwiających przejęcie nadmiaru opadu). Z tego względu, na dalszych etapach wdrażania SOR, zasadnym byłoby przeprowadzenie szczegółowego studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego, które określi optymalny rozkład i klasę dróg wodnych w Polsce z jednoczesnym wskazaniem odcinków, dla których jest to zasadne. Biorąc pod uwagę duży koszt środowiskowy związany z realizacją tego projektu jako alternatywę można by rozważyć szersze wsparcie transportu kolejowego." Program rozwoju transportu śródlądowego nie ma strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Transport śródlądowy nie ma w aktualnych warunkach ekonomicznych, technicznych oraz ekologicznych racjonalnych podstaw do rozwoju, ani jego rozwój nie wpłynie korzystnie na zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych, poprawę bezpieczeństwa powodziowego oraz odbudowę bioróżnorodności przyrodniczej kraju (vide: raport WWF Polska "Żegluga czy kolej"). Transport wodny śródlądowy, nie jest transportem odpornym na zmiany klimatu i zrównoważonym i jako taki nie powinien być więc wspierany w ramach Celu szczegółowego 3.1 Rozwój odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej, bezpiecznej, zrównoważonej i intermodalnej TEN-T.	Wsparcie dla tego rodzaju transportu przewidziane w projekcie programu torpeduje cele szczegółowe 2.1, 2.4, 2.7. Poprawka służy zachowaniu spójności z unijną Strategią na rzecz Bioróżnorodności 2030. Stabilizacja poziomu wody i likwidacja niskich stanów wód w korytach rzek związana z „przystosowaniem” ich do żeglugi, ograniczenie zasięgu i głębokości wylewów, a także trwałe zaburzenia poziomu wód gruntowych terenów przyległych zagrożą realizacji celów środowiskowych określonych w Ramowej Dyrektywie Wodnej. Będą znacząco negatywnie wpływać także na wszystkie korytowe i dolinowe typy siedlisk przyrodniczych chronione prawem polskim i wspólnotowym (Natura 2000), w szczególności: zalewane muliste brzegi rzek 3270, starorzecza 3150, łąki selernicowe 6440, łąki trzęślicowe 6410 i niżowe łąki użytkowane ekstensywnie 6510, ziołorośla nadrzeczne 6430, grądy 9170 a także łąki wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe 91E0, łąki wiązowo-jesionowe 91F0, mające status siedlisk o znaczeniu priorytetowym dla Wspólnoty. Argumenty przeciwko rozwojowi transportu śródlądowego pojawiły się już w Prognozie oddziaływania na środowisko SOR: "Projekt ten może rodzić liczne wątpliwości zarówno pod kątem jego możliwych negatywnych oddziaływań na wody oraz środowisko przyrodnicze, w tym ekosystemy od wód zależne. Wątpliwości pojawiają się także od strony ekonomicznej (opłacalność tego środka transportu) oraz od strony technicznej, gdyż w dalszym ciągu nierozwiązana jest kwestia zabezpieczenia odpowiedniej ilości wód umożliwiających transport rzeczny. Kwestie te nabierają szczególnego znaczenia analizując prognozowane zmiany klimatu i natężenie zjawisk ekstremalnych. Z jednej strony zjawiska suszy (w tym hydrologicznej mającej wpływ na żeglugę), z drugiej strony zagrożenia powodziowe i konieczność utrzymywania pojemności zbiorników wodnych umożliwiających przejęcie nadmiaru opadu). Z tego względu, na dalszych etapach wdrażania SOR, zasadnym byłoby przeprowadzenie szczegółowego studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego, które określi optymalny rozkład i klasę dróg wodnych w Polsce z jednoczesnym wskazaniem odcinków, dla których jest to zasadne. Biorąc pod uwagę duży koszt środowiskowy związany z realizacją tego projektu jako alternatywę można by rozważyć szersze wsparcie transportu kolejowego." Program rozwoju transportu śródlądowego nie ma strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Transport śródlądowy nie ma w aktualnych warunkach ekonomicznych, technicznych oraz ekologicznych racjonalnych podstaw do rozwoju, ani jego rozwój nie wpłynie korzystnie na zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych, poprawę bezpieczeństwa powodziowego oraz odbudowę bioróżnorodności przyrodniczej kraju (vide: raport WWF Polska "Żegluga czy kolej"). Transport wodny śródlądowy, nie jest transportem odpornym na zmiany klimatu i zrównoważonym i jako taki nie powinien być więc wspierany w ramach Celu szczegółowego 3.1 Rozwój odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej, bezpiecznej, zrównoważonej i intermodalnej TEN-T.	odrzucona	Finansowanie zadań w obszarze ODW stanowić ma kontynuację działań realizowanych dotychczas w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ). ODW jest szlakiem wodnym w ciągłej eksploatacji, wymagającym zarówno bieżącego utrzymania jak i modernizacji istniejącej infrastruktury w celu powstrzymania jej dalszej degradacji i przywrócenia parametrów żeglowności. Inwestycje w ramach FENIKS, w tym rozbudowa systemu RIS, mają na celu kontynuację działań zrealizowanych w poprzednich perspektywach w celu realizacji docelowych rozwiązań transportowych, umożliwiających osiągnięcie planowanego celu transportowego, zwiększenie efektywności ekonomicznej transportu oraz jego dostępności na całym szlaku żeglugowym ODW. Z tego względu nie jest planowane prowadzenie inwestycji na innych szlakach wodnych, szczególnie na których nie odbywa się regularna żegluga towarowa. Polskie plany inwestycyjne w zakresie transportu wodnego śródlądowego są zbieżne z kierunkami europejskich polityk oraz są zgodne z celami Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju. Efektywność i trwałość wspieranych inwestycji każdorazowo podlega ocenie na podstawie kryteriów wyboru projektów oraz analiz ekonomiczno-finansowych stanowiących załącznik do dokumentacji aplikacyjnej. Inwestycje związane z transportem śródlądowym są przygotowywane i realizowane są zgodnie z prawodawstwem UE i polskim w zakresie ochrony środowiska. Każdy z projektów, który będzie realizowany z FENIKS będzie musiał być zgodny z krajowymi i unijnymi przepisami dot. ochrony środowiska. Podczas przeprowadzania oceny oddziaływania inwestycji na środowisko, analiza zagadnień związanych z oddziaływaniem infrastruktury żeglugi śródlądowej na środowisko jest szczegółowo prowadzona i jest jednym z wymaganych jej elementów.

69	Fundacja dla Biebrzy	2.5.2.1 Powiązane rodzaje działań	107-109	Z zakresu interwencji należy usunąć wsparcie dla rozwoju żeglugi śródlądowej ("do no significant harm").	Wsparcie dla tego rodzaju transportu przewidziane w projekcie programu torpeduje cele szczegółowe 2.1, 2.4, 2.7. Poprawka służy zachowaniu spójności z unijną Strategią na rzecz Biodźnorodności 2030. Stabilizacja poziomu wody i likwidacja niskich stanów wód w korytach rzek związana z „przystosowaniem” ich do żeglugi, ograniczenie zasięgu i głębokości wylewów, a także trwałe zaburzenia poziomu wód gruntowych terenów przyległych zagrożą realizacji celów środowiskowych określonych w Ramowej Dyrektywie Wodnej. Będą znacząco negatywnie wpływać także na wszystkie korytowe i dolinowe typy siedlisk przyrodniczych chronione prawem polskim i wspólnotowym (Natura 2000), w szczególności: zalewane muliste brzegi rzek 3270, starorzecza 3150, łąki selernicowe 6440, łąki trzęślicowe 6410 i niżowe łąki użytkowane ekstensywnie 6510, ziołorośla nadrzeczne 6430, łąki 9170 a także łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe 91E0, łęgi wiązowo-jesionowe 91F0, mające status siedlisk o znaczeniu priorytetowym dla Wspólnoty. Argumenty przeciwko rozwojowi transportu śródlądowego pojawiły się już w Prognozie oddziaływania na środowisko SOR: "Projekt ten może rodzić liczne wątpliwości zarówno pod kątem jego możliwych negatywnych oddziaływań na wody oraz środowisko przyrodnicze, w tym ekosystemy od wód zależne. Wątpliwości pojawiają się także od strony ekonomicznej (opłacalność tego środka transportu) oraz od strony technicznej, gdyż w dalszym ciągu nierozwiązana jest kwestia zabezpieczenia odpowiedniej ilości wód umożliwiających przejęcie nadmiaru opadu). Z tego względu, na dalszych etapach wdrażania SOR, zasadnym byłoby przeprowadzenie szczegółowego studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego, które określi optymalny rozkład i klasę dróg wodnych w Polsce z jednoczesnym wskazaniem odcinków, dla których jest to zasadne. Biorąc pod uwagę duży koszt środowiskowy związany z realizacją tego projektu jako alternatywę można by rozważyć szersze wsparcie transportu kolejowego." Program rozwoju transportu śródlądowego nie ma strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Transport śródlądowy nie ma w aktualnych warunkach ekonomicznych, technicznych oraz ekologicznych racjonalnych podstaw do rozwoju, ani jego rozwój nie wpłynie korzystnie na zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych, poprawę bezpieczeństwa powodziowego oraz odbudowę bioróżnorodności przyrodniczej kraju (vide: raport WWF Polska "Żegluga czy kolej").	odrzucona	Finansowanie zadań w transporcie wodnym śródlądowym ma dotyczyć inwestycji na Odrzańskiej Drodze Wodnej i stanowić kontynuację działań realizowanych dotychczas w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ). ODW jest szlakiem wodnym w ciągłej eksploatacji, wymagającym zarówno bieżącego utrzymania jak i modernizacji istniejącej infrastruktury w celu powstrzymania jej dalszej degradacji i przywrócenia parametrów żeglowności. Inwestycje w ramach FEnIKS mają na celu kontynuację działań zrealizowanych w poprzednich perspektywach w celu osiągnięcia planowanego zwiększenia efektywności transportu na szlaku żeglugowym ODW. Nie jest planowane prowadzenie inwestycji na innych szlakach wodnych, szczególnie na których nie odbywa się regularna żegluga towarowa. Polskie plany inwestycyjne w zakresie transportu wodnego śródlądowego są zbieżne z kierunkami europejskich polityk oraz są zgodne z celami Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju. Aspekt ekonomiczny nie jest jedynym czynnikiem determinującym konieczność przeprowadzenia modernizacji śródlądowych dróg wodnych. Mają one na celu również powstrzymanie dalszej dekapitalizacji infrastruktury żeglugowej oraz poprawę bezpieczeństwa żeglugi. Pełnią również funkcję regulacyjną, co stanowi element zapobiegania powodziom i suszom. Każdy projekt będzie podlegał ocenie oddziaływania na środowisko oraz będzie musiał być z spójny z zasadą DNSH (Do No Significant Harm - , pol. Nie Czyni Poważnych Szkód). Biorąc pod uwagę istniejące regulacje prawne w zakresie ocen oddziaływania na środowisko jak również konieczność uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację poszczególnych inwestycji w zakresie wsparcia infrastruktury żeglugi śródlądowej podnoszone sprzeczności nie występują.
70	Fundacja dla Biebrzy	1.1 GŁÓWNE WYZWANIA PRZY UWZGLĘDNIENIU RÓŻNIC SPOŁECZNYCH, EKONOMICZNYCH I TERYTORIALNYCH	10	Program FENIKS powinien w miejscu poświęconym zdrowiu dostrzegać wyzwania stojące przed tym sektorem i społeczeństwem wynikające ze zmian klimatu; należy go uzupełnić o ustalenia Strategicznego planu adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030 (SPA2020).	Zmiany klimatu w nadchodzącym czasie będą coraz intensywniej wpływać na stan zdrowia ludzi; warto by uwzględnić w obszarze wsparcia działania wychodzące temu problemowi naprzeciw.	odrzucona	Wsparcie w zakresie adaptacji do zmian klimatu przewidziane jest w FEnIKS w innych obszarach, sektor zdrowia jest obszarem specyficznym, w którym wsparcie ma na celu poprawę skuteczności podejmowanych przez służbę zdrowia działań
71	Fundacja dla Biebrzy	2.1.5.8 INDYKATYWNY PODZIAŁ ALOKACJI UE WEDŁUG RODZAJU INTERWENCJI	55-56	Proponuje się zwiększenie alokacji na wsparcie tego celu szczegółowego do poziomu adekwatnego do wyzwań środowiskowych związanych z utratą różnorodności biologicznej, i skierowanie środków priorytetowo na ochronę gatunków i siedlisk, w celu zapewnienia właściwego stanu ich ochrony, w tym na obszarach natura 2000 (7,5% funduszy w ramach Programu).	Będzie to adekwatne do wyzwań związanych z utratą różnorodności biologicznej i celów Strategii Biodźnorodności UE, europejskiego Zielonego Ładu oraz ambicji UE wyrażonych w motywie (11) ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r. ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego Plus, Funduszu Spójności, Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji i Europejskiego Funduszu Morskiego, Rybackiego i Akwakultury, a także przepisy finansowe na potrzeby tych funduszy oraz na potrzeby Funduszu Azylu, Migracji i Integracji, Funduszu Bezpieczeństwa Wewnętrznego i Instrumentu Wsparcia Finansowego na rzecz Zarządzania Granicami i Polityki Wizowej: „Odzwierciedlając znaczenie przeciwdziałania utracie różnorodności biologicznej, Fundusze powinny przyczynić się do uwzględnienia działań na rzecz różnorodności biologicznej w politykach Unii oraz do zrealizowania ambicji przeznaczenia 7,5 % rocznych wydatków w ramach wieloletnich ram finansowych (WRF) na cele dotyczące różnorodności biologicznej w 2024 r. oraz 10 % rocznych wydatków w ramach WRF na cele dotyczące różnorodności biologicznej w latach 2026 i 2027, przy uwzględnieniu faktu, że cele klimatyczne i cele dotyczące różnorodności biologicznej częściowo się pokrywają.”	przyjęta	
72	Fundacja Gotowi.org	1.8 UZASADNIENIE WYBORU CELÓW POLITYKI I CELÓW SZCZEGÓŁOWYCH	24 punkt w tabeli 2.4.	2.4. Wspieranie przystosowania się do zmian klimatu - ograniczanie skutków katastrof poprzez budowanie powszechnej odporności społecznej na katastrofy i zagrożeniami. W kolumnie "uzasadnienie" konieczne jest dodanie pomiędzy istniejącym akapitem 1 i akapitem 2 nowego akapitu: "Katastrofy naturalne częstokroć są przyczyną wystąpienia dalszych zagrożeń – długotrwałego braku prądu, katastrof budowlanych, osuwisk, zagrożeń epidemicznych i innych, zagrażających życiu człowieka" .	Jako ekspert w zakresie przygotowywania się na katastrofy i zagrożenia, chciałabym móc czynnie uczestniczyć w kształtowaniu szczegółowych zapisów programu FENIKS w zakresie budowania społecznej odporności na katastrofy. Wszelkie działania inwestycyjne na infrastrukturę w kontekście środowiska, jakkolwiek bardzo istotne, to są to długie procesy. Od przetargu do realizacji a potem do uzyskania pierwszych efektów miną kolejne lata. EDUKACJA w zakresie budowanie odporności na katastrofy jest tak pilna, że powinniśmy te działania wyjąć to poza nawias innych celów. Edukację trzeba zacząć już dziś. Wystarczy spojrzeć na kilka ostatnich tygodni, żeby jednoznacznie potwierdzić, że galopujące już zmiany klimatyczne dostarczają nam mnóstwa katastrof naturalnych o niespotykanej intensywności. Historycznie zagrożeniem dla ludzkości miała być bomba atomowa. Minęło raptem pół wieku i to katastrofy naturalne stanowią realne zagrożenie dla nas. Natomiast katastrofy naturalne częstokroć są przyczyną dalszych zagrożeń – długotrwałego braku prądu, katastrof budowlanych, osuwisk etc.	częściowo przyjęta	Edukacja na temat skutków zmian klimatu i adaptacji do nich jest przewidziana w FEnIKS. Proponowany do dopisania tekst nie jest zadaniem, lecz jednym z tematów działań edukacyjnych. Ze względu na dopuszczalną liczbę znaków, tekst Programu nie może imiennie wymieniać tematów, które będą przedmiotem edukacji.

73	Fundacja Gotowi.org	2.1.2.1 Powiązane rodzaje działań	38 i dalsze	A. działania muszą dotyczyć w równym stopniu obszarów miejskich i wiejskich. B. Edukacja musi zostać wpisana do projektu jako działania prewencyjne - projekt w obecnych kształcie nie zakłada powszechnej edukacji. I nie edukacja ekologiczna tylko precyzyjnie podnosząca naszą odporność na katastrofy i zagrożenia. Wszelkie działania inwestycyjne na infrastrukturę w kontekście środowiska, jakkolwiek bardzo istotne, to są to długie procesy. Od przetargu do realizacji a potem do uzyskania pierwszych efektów miną kolejne lata. EDUKACJA w zakresie budowanie odporności na katastrofy jest tak pilna, że powinniśmy te działania wyjąć to poza nawias innych celów. Edukację trzeba zacząć już dziś.	Wystarczy spojrzeć na kilka ostatnich tygodni, żeby jednoznacznie potwierdzić, że galopujące już zmiany klimatyczne dostarczają nam mnóstwa katastrof naturalnych o niespotykanej intensywności. Historycznie zagrożeniem dla ludzkości miała być bomba atomowa. Minęło raptem pół wieku i to katastrofy naturalne stanowią realne zagrożenie dla nas. Natomiast katastrofy naturalne częstokroć są przyczyną dalszych zagrożeń – długotrwałego braku prądu, katastrof budowlanych, osuwisk etc. Potrzebne są działania z rezultatami natychmiastowymi. A konkretnie – jest pilna potrzeba podjęcia działań prewencyjnych związanych z budowaniem odporności społeczeństwa na katastrofy i zagrożenia. Fundacja Gotowi.org, odpowiadając na ramy z Sendai z 2015 roku oraz na porozumienie Paryskie z 2015 roku, a także doskonale rozumiejąc i doświadczając już, jak bycie przygotowanym pomaga przetrwać sytuacje awaryjne, opracowała odpowiednie narzędzia. Te narzędzia to: 1. Poprzez powszechny dostęp do portalu www.gotowi.org, którego prowadzenie będzie wspierane przez Ministerstwo i inne instytucje rządowe i pozarządowe 2. Poprzez powszechne realizowanie Warsztatów Gotowości – dziś zrealizowaliśmy pilotaż tych warsztatów wśród młodzieży w Olsztynie - domowe zapasy, rodzinne plany awaryjne, wzywanie pomocy np. z dachu budynku w czasie powodzi etc. 3. Międzynarodowy Dzień Ograniczania Skutków Katastrof – powszechny, już nie tylko wśród polskiej młodzieży, co robimy, ale powszechnie także wśród dorosłych 4. Powszechne posiadanie Plecaka Awaryjnego w każdym domu i samochodzie, w biurach, hotelach, statkach Dziś jest potrzeba ich upowszechniania we współpracy z organami władzy centralnej ale i terytorialnej, w lokalnych społecznościach, także przez organizacje pozarządowe. Te dzieła Fundacja Gotowi.org realizuje już drugi rok wyłącznie z własnych, prywatnych środków. Programy dotacyjne do tej pory układane były z pominięciem edukacji w zakresie budowania odporności na katastrofy i zagrożenia. To musi być pilnie zmienione, a miejsce na finansowanie działań prowadzonych dziś przez Fundację Gotowi.org musi się znaleźć w programie FENIKS. W USA, działa FEMA i to ona prowadzi portal www.ready.gov, pierwowzór naszego portalu www.gotowi.org W Polsce – Fundacja Gotowi.org z prywatnych środków. W projekcie w pkt 2.2.4. jest co prawda zapis: „Wspierane będą również działania nieinwestycyjne polegające na opracowaniu i udostępnianiu oraz aktualizacji/modyfikacji i uzupełnianiu już istniejących baz wiedzy nt. zmian klimatu i adaptacji do nich” – zapis ten jest na dużym poziomie ogólności, jest uzasadniona obawa, że znów siły i środki programu mogą być skierowane do strażaków, policji lub rządowego zarządzania kryzysowego.	częściowo przyjęta	Edukacja na temat skutków zmian klimatu i adaptacji do nich jest przewidziana w FENIKS. Proponowany do dopisania tekst nie jest zadaniem, lecz jednym z tematów działań edukacyjnych. Ze względu na dopuszczalną liczbę znaków, tekst Programu nie może imiennie wymieniać tematów, które będą przedmiotem edukacji.
74	Fundacja Gotowi.org	2.2.4.1 Powiązane rodzaje działań	75	Jest: "Wspierane będą również działania nieinwestycyjne polegające na opracowaniu i udostępnianiu oraz aktualizacji/modyfikacji i uzupełnianiu już istniejących baz wiedzy nt. zmian klimatu i adaptacji do nich." W tym miejscu trzeba napisać wprost o działaniach edukacyjnych skierowanych do mieszkańców miast i wsi, bez względu na region kraju, zaludnienie etc. O rozwijaniu dostępnych narzędzi np portal www.gotowi.org, Warsztatów GOTowości czy powszechny udział w Międzynarodowym Dniu Ograniczania Skutków Katastrof, czy wreszcie o powszechnym posiadaniu plecaka awaryjnego.	Wystarczy spojrzeć na kilka ostatnich tygodni, żeby jednoznacznie potwierdzić, że galopujące już zmiany klimatyczne dostarczają nam mnóstwa katastrof naturalnych o niespotykanej intensywności. Historycznie zagrożeniem dla ludzkości miała być bomba atomowa. Minęło raptem pół wieku i to katastrofy naturalne stanowią realne zagrożenie dla nas. Natomiast katastrofy naturalne częstokroć są przyczyną dalszych zagrożeń – długotrwałego braku prądu, katastrof budowlanych, osuwisk etc. Potrzebne są działania z rezultatami natychmiastowymi. A konkretnie – jest pilna potrzeba podjęcia działań prewencyjnych związanych z budowaniem odporności społeczeństwa na katastrofy i zagrożenia. Fundacja Gotowi.org, odpowiadając na ramy z Sendai z 2015 roku oraz na porozumienie Paryskie z 2015 roku, a także doskonale rozumiejąc i doświadczając już, jak bycie przygotowanym pomaga przetrwać sytuacje awaryjne, opracowała odpowiednie narzędzia. Te narzędzia to: 1. Poprzez powszechny dostęp do portalu www.gotowi.org, którego prowadzenie będzie wspierane przez Ministerstwo i inne instytucje rządowe i pozarządowe 2. Poprzez powszechne realizowanie Warsztatów Gotowości – dziś zrealizowaliśmy pilotaż tych warsztatów wśród młodzieży w Olsztynie - domowe zapasy, rodzinne plany awaryjne, wzywanie pomocy np. z dachu budynku w czasie powodzi etc. 3. Międzynarodowy Dzień Ograniczania Skutków Katastrof – powszechny, już nie tylko wśród polskiej młodzieży, co robimy, ale powszechnie także wśród dorosłych 4. Powszechne posiadanie Plecaka Awaryjnego w każdym domu i samochodzie, w biurach, hotelach, statkach Dziś jest potrzeba ich upowszechniania we współpracy z organami władzy centralnej ale i terytorialnej, w lokalnych społecznościach, także przez organizacje pozarządowe. Te dzieła Fundacja Gotowi.org realizuje już drugi rok wyłącznie z własnych, prywatnych środków. Programy dotacyjne do tej pory układane były z pominięciem edukacji w zakresie budowania odporności na katastrofy i zagrożenia. To musi być pilnie zmienione, a miejsce na finansowanie działań prowadzonych dziś przez Fundację Gotowi.org musi się znaleźć w programie FENIKS. W USA, działa FEMA i to ona prowadzi portal www.ready.gov, pierwowzór naszego portalu www.gotowi.org W Polsce – Fundacja Gotowi.org z prywatnych środków. W projekcie w pkt 2.2.4. jest co prawda zapis: „Wspierane będą również działania nieinwestycyjne polegające na opracowaniu i udostępnianiu oraz aktualizacji/modyfikacji i uzupełnianiu już istniejących baz wiedzy nt. zmian klimatu i adaptacji do nich” – zapis ten jest na dużym poziomie ogólności, jest uzasadniona obawa, że znów siły i środki programu mogą być skierowane do strażaków, policji lub rządowego zarządzania kryzysowego.	częściowo przyjęta	Zapisy w programie mają ogólny charakter. Tego typu zapisy powinny być doprecyzowane na poziomie szczegółowego opisu priorytetów (SzOP).
75	Fundacja Gotowi.org		138	Ponieważ na etapie tworzenia gremiów Fundacja Gotowi.org formalnie nie działała, proszę o dołączenie mnie do grupy partnerów wspólnie tworzących ten program szczegółowy.	Agnieszka Zofia Kordalewska - Ekspert w dziedzinie rachunkowości i finansów z 36-letnim, unikatowym doświadczeniem w biznesie. Jestem nazywana przez media pierwszą w Polsce kobietą - preppersem. Twórcą Fundacji Gotowi.org, twórcą portalu www.gotowi.org, jedynego kompendium wiedzy o katastrofach i sposobach przygotowania się na sytuacje awaryjne. Jestem inicjatorką stworzenia powszechnie dostępnego Plecaka Awaryjnego, którego premiera planowana jest na 1 sierpnia 2021. Jestem także pomysłodawczynią „Warsztatów Bezpieczeństwa”. Jako ekspert w zakresie przygotowywania się na katastrofy i zagrożenia, chciałabym móc czynnie uczestniczyć w kształtowaniu szczegółowych zapisów programu FENIKS w zakresie edukacji w budowaniu społecznej odporności na katastrofy.	Odrzucona	Przełączmy prośbę do Ministerstwa Klimatu i Środowiska, który jest właściwy do wypracowywania szczegółów polityki i strategii edukacyjnej w tym zakresie.

76	Fundacja Greenmind	2.1.2.1 Powiązane rodzaje działań	38-39	<p>(1) Fragmentowi „W zakresie gospodarowania wodami opadowymi wspierane będą systemy mające za zadanie zapobieganie podtopieniom i zalaniom oraz ograniczanie skutków tych zjawisk, zwiększenie odporności na ekstremalne zjawiska pogodowe (ulewy oraz powódzie błyskawiczne), spowolnienie odpływu oraz retencjonowanie wody wraz z systemami jej dystrybucji na okres suszy. Projekty takie mogą być łączone z projektami dotyczącymi zielono-niebieskiej infrastruktury.” należy nadać brzmienie: „W zakresie gospodarowania wodami opadowymi w miastach wspierane będą systemy mające za zadanie zapobieganie podtopieniom i zalaniom oraz ograniczanie skutków tych zjawisk, zwiększenie odporności na ekstremalne zjawiska pogodowe (ulewy oraz powódzie błyskawiczne), spowolnienie odpływu oraz retencjonowanie wody wraz z systemami jej dystrybucji na okres suszy. Projekty takie mogą być łączone z projektami dotyczącymi zielono-niebieskiej infrastruktury.” (2) Jeśli nie było intencją projektodawcy, by fragment ten dotyczył interwencji na obszarach zurbanizowanych (o których mowa w akapicie pierwszym opisu), w związku z zasadą „do no significant harm” wnioskuje się o dodanie: “Celem zapewnienia zrównoważonego rozwoju w gospodarce wodnej przewidziano wspieranie naturalnego retencjonowania wody, w tym małej retencji (z wykluczeniem retencji powstałej w wyniku przegradzania cieków wodnych): działania w celu zatrzymania wód opadowych w miejscu ich powstania, w tym umożliwienie zasilania profilu glebowego i dalej – wód podziemnych, renaturyzacja przekształconych cieków wodnych i ich dolin, w tym zwiększanie rozstawu wałów przeciwpowodziowych i budowa polderów zalewowych na zawałach obwałowanych dolin rzecznych, renaturyzacja obszarów od wód zależnych, z wykorzystaniem naturalnych mechanizmów ekosystemowych (nature based solutions). Ponadto, wsparciem objęte zostaną: przebudowa, remont lub wyłączenie z eksploatacji (likwidacja) urządzeń wodnych i infrastruktury hydrotechnicznej, ograniczające ryzyko wystąpienia powodzi i suszy”</p>	<p>(1) Proponowana zmiana pozwoli na jednoznaczny interpretację treści Programu: „powiązane rodzaje działań” w tym miejscu dotyczą interwencji wyłącznie na obszarach miejskich. (2) W przypadku, gdyby nie było to zgodne z intencją projektodawcy należy wprowadzić dodatkowe, zaproponowane zapisy, by uniknąć sprzeczności z zasadą „do no significant harm”. Wprowadzenie takiej zmiany pozwoli na wyłączenie z zakresu wsparcia budowy inwestycji ukierunkowanych na retencję zbiornikową i korytową, kontrproduktywnych w stosunku do celu, jakim jest skuteczna adaptacja do zmian klimatu, szkodliwych środowiskowo (stojących w sprzeczności z celami środowiskowymi Ramowej Dyrektywy Wodnej – poprzez przegradzenie biegu rzek zaburzających ciągłość ekosystemów i morfologię cieków; nie neutralnych klimatycznie). Magazynowanie wody poprzez przegradzanie rzek (i ich zamianę na zbiorniki powyżej zapór czy stopni wodnych) nie powinno być objęte wsparciem. Zbiorniki emitują bardzo dużo gazów cieplarnianych (dwutlenku węgla, metanu i podtlenku azotu). Nie jest to jedynie gaz opuszczający czasę tych zbiorników w formie lotnej, ale także ten rozpuszczony, uwalniany do atmosfery na przelewach zapory. Przegradzenie rzeki i spowolnienie przepływu wód niszczy dolinę rzeczną i jej otoczenie, m.in. poprzez zalewanie, zmianę stosunków wodnych. Wiąże się z tym utrata różnorodności biologicznej (z negatywnym oddziaływaniem na nią o zasięgu znacznie wykraczającym poza zasięg inwestycji, zarówno w górę, jak i w dół rzeki). Proponowany zapis daje możliwość objęcia wsparciem wyłączenia z eksploatacji budowli istniejących, 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, a także obiektów zniszczonych, których odbudowa nie ma racjonalnego uzasadnienia i jest sprzeczna z celami klimatycznymi. Proponowana zmiana zachowuje możliwość objęcia wsparciem modernizacji istniejącej infrastruktury, jeśli modernizacja ta ma na celu bardziej efektywne zarządzanie ryzykiem powodzi i suszy, w tym wdrażanie rozwiązań poprawiających i przywracających ciągłość ekosystemów rzecznych. Proponowana zmiana pozwoli nadać wysoki priorytet rozwojowi naturalnej retencji i wyjść naprzeciw ustaleniom i kierunkom działań wskazanym w SPA2020. Wśród działań adaptacyjnych w zakresie dostosowania sektora gospodarki wodnej do zmian klimatu SPA2020 wymienia: „zwiększanie możliwości retencyjnych i renaturyzację cieków wodnych oraz przywracanie i utrzymanie dobrego stanu wód, ekosystemów wodnych i od wód zależnych”, w rozumieniu Ramowej Dyrektywy Wodnej. SPA2020 wskazuje, że „ważne jest, aby działania służące ochronie przeciwpowodziowej w pierwszej kolejności wykorzystywały najmniej inwazyjne dla środowiska przyrodniczego rozwiązania, w szczególności nietechniczne metody ochrony przeciwpowodziowej”. Proponowana zmiana pozwoli na wdrożenie, poprzez objęcie go wsparciem, Krajowego Programu Renaturyzacji Wód Powierzchniowych.</p>	częściowo przyjęta	<p>Ad. 1 Uwaga częściowo uwzględniona. Zgodnie z uwagą NFOŚiGW uzupełnienie fragment (str. 38) zostanie uzupełniony następująco: W związku z tym przewiduje się wdrożenie działań określonych w miejskich planach adaptacji do zmian klimatu, obejmujących m.in. zrównoważone i zaadaptowane do zmian klimatu systemy gospodarowania wodami opadowymi oraz rozwój zielono-niebieskiej infrastruktury, w tym rozwiązania bazujące na funkcjach przyrodniczych (NBS). Uzupełnienie fragmentu (str. 74): W zakresie adaptacji zmian klimatu na obszarach miejskich przewiduje się wsparcie projektów realizowanych w miastach o określonej wielkości i gęstości zaludnienia z wyłączeniem miast kwalifikujących się do wsparcia w ramach celu szczegółowego 2.4 w ramach priorytetu I. Projekty polegać będą na opracowaniu miejskich planów adaptacji oraz na ich realizacji w tym poprzez wdrożenie działań inwestycyjnych analogicznych do wskazanych w priorytecie I (m. in. polegających na realizacji zrównoważonych i zaadaptowanych do zmian klimatu systemów gospodarowania wodami opadowymi oraz rozwoju zielono-niebieskiej infrastruktury, w tym rozwiązania bazujące na funkcjach przyrodniczych (NBS)).</p> <p>Ad. 2 Uwaga odrzucona. W ramach Priorytetu I: Wsparcie sektorów energetyka i środowisko z Funduszu Spójności, Celu szczegółowego 2.4 Wspieranie przystosowania się do zmian klimatu i zapobiegania ryzyku związanemu z klęskami żywiołowymi i katastrofami, a także odporności, z uwzględnieniem podejścia ekosystemowego przewidywane są działania dedykowane obszarom miejskim, określone w miejskich planach adaptacji.</p> <p>Działania dotyczące zwiększenia naturalnej retencji, renaturyzacji cieków wodnych i obszarów zależnych od wód, infrastruktury służącej zmniejszaniu skutków oraz zapobieganiu zjawiskom powodzi i suszy są przewidywane do wsparcia w ramach Priorytetu II: Wsparcie sektorów energetyka i środowisko z EFRR, Celu szczegółowego 2.4 Wspieranie przystosowania się do zmian klimatu (...).</p> <p>Zapisy doprecyzowujące typy projektów zostaną wskazane w dokumencie szczegółowym tj. szczegółowym opisie priorytetów.</p>
77	Fundacja Greenmind	2.2.4.1 Powiązane rodzaje działań	74-76	<p>Z zakresu interwencji należy wykluczyć budowę nowej infrastruktury technicznej (“do no significant harm”), także tej służącej małej retencji; fragmentowi “Celem zapewnienia zrównoważonego rozwoju... towarzyszącej” należy nadać brzmienie “Celem zapewnienia zrównoważonego rozwoju w gospodarce wodnej przewidziano wspieranie naturalnego retencjonowania wody, w tym małej retencji (z wykluczeniem retencji powstałej w wyniku przegradzania cieków wodnych): działania w celu zatrzymania wód opadowych w miejscu ich powstania, w tym umożliwienie zasilania profilu glebowego i dalej – wód podziemnych, renaturyzacja przekształconych cieków wodnych i ich dolin, w tym zwiększanie rozstawu wałów przeciwpowodziowych i budowa polderów zalewowych na zawałach obwałowanych dolin rzecznych, renaturyzacja obszarów od wód zależnych, z wykorzystaniem naturalnych mechanizmów ekosystemowych (nature based solutions). Ponadto, wsparciem objęte zostaną: przebudowa, remont lub wyłączenie z eksploatacji (likwidacja) urządzeń wodnych i infrastruktury hydrotechnicznej, ograniczające ryzyko wystąpienia powodzi i suszy”.</p>	<p>Spójność z zasadą “do no significant harm”. Wprowadzenie zmiany pozwoli na wyłączenie z zakresu wsparcia budowy inwestycji ukierunkowanych na retencję zbiornikową i korytową, kontrproduktywnych w stosunku do celu, jakim jest skuteczna adaptacja do zmian klimatu, szkodliwych środowiskowo (stojących w sprzeczności z celami środowiskowymi Ramowej Dyrektywy Wodnej – poprzez przegradzenie biegu rzek zaburzających ciągłość ekosystemów i morfologię cieków; nie neutralnych klimatycznie). Magazynowanie wody poprzez przegradzanie rzek (i ich zamianę na zbiorniki powyżej zapór czy stopni wodnych) nie powinno być objęte wsparciem. Zbiorniki emitują bardzo dużo gazów cieplarnianych (dwutlenku węgla, metanu i podtlenku azotu). Nie jest to jedynie gaz opuszczający czasę tych zbiorników w formie lotnej, ale także ten rozpuszczony, uwalniany do atmosfery na przelewach zapory. Przegradzenie rzeki i spowolnienie przepływu wód niszczy dolinę rzeczną i jej otoczenie, m.in. poprzez zalewanie, zmianę stosunków wodnych. Wiąże się z tym utrata różnorodności biologicznej (z negatywnym oddziaływaniem na nią o zasięgu znacznie wykraczającym poza zasięg inwestycji, zarówno w górę, jak i w dół rzeki). Proponowany zapis daje możliwość objęcia wsparciem wyłączenia z eksploatacji budowli istniejących, 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. Proponowana zmiana zachowuje możliwość objęcia wsparciem modernizacji istniejącej infrastruktury, jeśli modernizacja ta ma na celu bardziej efektywne zarządzanie ryzykiem powodzi i suszy, w tym wdrażanie rozwiązań poprawiających i przywracających ciągłość ekosystemów rzecznych. Proponowana zmiana pozwoli nadać wysoki priorytet rozwojowi naturalnej retencji i wyjście naprzeciw ustaleniom i kierunkom działań wskazanym w SPA2020. Wśród działań adaptacyjnych w zakresie dostosowania sektora gospodarki wodnej do zmian klimatu SPA2020 wymienia: „zwiększanie możliwości retencyjnych i renaturyzację cieków wodnych oraz przywracanie i utrzymanie dobrego stanu wód, ekosystemów wodnych i od wód zależnych”, w rozumieniu Ramowej Dyrektywy Wodnej. SPA2020 wskazuje, że „ważne jest, aby działania służące ochronie przeciwpowodziowej w pierwszej kolejności wykorzystywały najmniej inwazyjne dla środowiska przyrodniczego rozwiązania, w szczególności nietechniczne metody ochrony przeciwpowodziowej”. Proponowana zmiana pozwoli na wdrożenie, poprzez objęcie go wsparciem, Krajowego Programu Renaturyzacji Wód Powierzchniowych.</p>	częściowo przyjęta	<p>Opis działań planowanych do wsparcia w ramach Celu szczegółowego 2.4 Wspieranie przystosowania się do zmian klimatu i zapobiegania ryzyku związanemu z klęskami żywiołowymi i katastrofami, a także odporności, z uwzględnieniem podejścia ekosystemowego, uwzględnia działania związane ze zwiększaniem naturalnej retencji i renaturyzacji cieków wodnych i obszarów zależnych od wód (co zostało zaznaczone już w pierwszym akapicie “Będą to działania (...) dotyczące m.in. adaptacji obszarów miejskich do zmian klimatu, zwiększenia naturalnej retencji, renaturyzacji cieków wodnych i obszarów zależnych od wód(...)”) oraz wykorzystanie tzw. nature/ecosystem based solutions (na co wskazuje sama nazwa celu szczegółowego). Dodatkowo opis działań w ramach celu szczegółowego zostanie zmodyfikowany w następujący sposób:</p> <p>“Celem zwiększenia odporności na powódzie i susze, przewidziano wsparcie systemów małej retencji renaturyzacji przekształconych cieków wodnych i ich dolin (m.in. poprzez zwiększanie rozstawu wałów przeciwpowodziowych) oraz renaturyzacji obszarów od wód zależnych z wykorzystaniem naturalnych mechanizmów ekosystemowych (nature based solutions). Ponadto działania będą skierowane na zapewnienie bezpieczeństwa powodziowego i przeciwdziałanie suszy poprzez budowę, przebudowę lub remont urządzeń wodnych i infrastruktury towarzyszącej. Działania będą realizowane zgodnie z Ramową Dyrektywą Wodną”.</p> <p>Wprowadzenie zapisów wykluczających budowę nowej infrastruktury technicznej jest niezasadne, ze względu na fakt, że w uzasadnionych przypadkach budowa infrastruktury technicznej (np. wałów przeciwpowodziowych czy suchych zbiorników) jest konieczna dla zapewnienia ochrony przeciwpowodziowej ludności i cennej infrastruktury.</p> <p>Typy projektów, które zostaną objęte wsparciem zostaną doprecyzowane w dokumencie szczegółowym tj. szczegółowym opisie priorytetów.</p>

78	Fundacja Greenmind		140-142	(1) usunięcie z listy: (a) budowy brakujących odcinków drogowych w ramach Via Carpatia wraz z odcinkami uzupełniającymi (b) poprawy parametrów eksploatacyjnych na Odrzańskiej Drodze Wodnej (2) dodanie do listy Krajowego Programu Renaturyzacji Wód Powierzchniowych	(1) oba przedsięwzięcia, o dużym zasięgu oddziaływania nie mają strategicznej oceny oddziaływania na środowisko; oba można wykluczyć ze wsparcia w oparciu o zasadę "do no significant harm" (a) forsowanie inwestycji o tak dużym zasięgu oddziaływania społeczno-środowiskowego bez analiz ruchowo-sieciowych, analiz rozwiązań alternatywnych w skali makro (a nie dla kilkunasto-kilkudziesięciu kilometrowych odcinków) wygeneruje problemy podobne do analogicznej sytuacji sprzed lat z Via Baltica, już możliwe do odnotowania - Mazury, Biebrzański Park Narodowy (b) przedsięwzięcie enigmatycznie nazwane "poprawą parametrów eksploatacyjnych" jest realizacją części rządowego programu rozwoju żeglugi śródlądowej stojącego w sprzeczności z zasadą "do no significant harm"; niemożliwość osiągnięcia trwałych efektów (poza trwałym zniszczeniem: rzeki, ekosystemów wodnych i od wód zależnych; zwiększeniem ryzyka powodzi i suszy) wykazano w opracowaniu WWF: Analiza uwarunkowań i efektywności ekonomicznej rozwoju odrzańskiej drogi wodnej (2010); argumenty podnoszone w uwagach dot. wsparcia dla żeglugi transportowej mają tu zastosowanie (2) dodanie do listy Krajowego Programu Renaturyzacji Wód Powierzchniowych przyczyni się do realizacji celów zarówno w zakresie ochrony różnorodności biologicznej, ale przede wszystkim w zakresie adaptacji do zmian klimatu (zmniejszenie ryzyka powodzi i suszy, zwiększenie retencji krajobrazowej), łagodzenia skutków tych zmian	odrzucona	(1) Lista projektów o znaczeniu strategicznym ma inny charakter niż Wykaz Dużych Projektów z perspektywy 2014-2020 i jest zestawieniem dobrych przykładów inwestycji, co do których zgodnie z Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 będą miały zastosowanie dodatkowe obowiązki o charakterze informacyjno-promocyjnym. Co do zasadności inwestycji w ten sektor, odpowiedź została udzielona przy uwagach dotyczących zakresu wsparcia. (2) Wsparcie dla renaturyzacji przewidziane jest w ramach celu szczegółowego 2.4 Priorytet II jako jedno z priorytetowych działań. Niniejszy program nie ma określonego zakresu oraz budżetu w związku z tym nie przewiduje się umieszczania go w ramach projektów startegicznych.
79	Fundacja Greenmind	2.6.1.1 Powiązane rodzaje działań	114-117	Rozszerzenie zakresu interwencji o niezbędne działania adaptacyjne do zmian klimatu w sektorze zdrowia (vide SPA2020), w tym poprawy odporności infrastruktury sektora na te zmiany.	Uwzględnienie istotnych ustaleń SPA2020 i wykorzystanie funduszy UE do właściwej i pilnej adaptacji do zmian klimatu.	odrzucona	Wsparcie w zakresie adaptacji do zmian klimatu przewidziane jest w FEniKS w innych obszarach, sektor zdrowia jest obszarem specyficznym, w którym wsparcie ma na celu poprawę skuteczności podejmowanych przez służbę zdrowia działań
80	Fundacja Greenmind	2.5.2.1 Powiązane rodzaje działań	107-109	Z zakresu interwencji należy usunąć wsparcie dla rozwoju żeglugi śródlądowej ("do no significant harm").	Uzasadnienie: Wsparcie dla tego rodzaju transportu przewidziane w projekcie programu torpeduje cele szczegółowe 2.1, 2.4, 2.7. Poprawka służy zachowaniu spójności z unijną Strategią na rzecz Biodźnorodności 2030. Stabilizacja poziomu wody i likwidacja niskich stanów wód w korytach rzek związana z „przystosowaniem” ich do żeglugi, ograniczenie zasięgu i głębokości wylewów, a także trwałe zaburzenia poziomu wód gruntowych terenów przyległych zagrożą realizacji celów środowiskowych określonych w Ramowej Dyrektywie Wodnej. Będą znacząco negatywnie wpływać także na wszystkie korytowe i dolinowe typy siedlisk przyrodniczych chronione prawem polskim i wspólnotowym (Natura 2000), w szczególności: zalewane muliste brzegi rzek 3270, starorzecza 3150, łąki sełernicowe 6440, łąki trzęślicowe 6410 i niżowe łąki użytkowane ekstensywnie 6510, ziołorośla nadrzeczne 6430, grądy 9170 a także łąki wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe 91E0, łąki wiązowo-jesionowe 91F0, mające status siedlisk o znaczeniu priorytetowym dla Wspólnoty, jak również na siedliska gatunków związanych z korytami i dolinami rzek chronionych prawem polskim i wspólnotowym.. Argumenty przeciwko rozwojowi transportu śródlądowego pojawiły się już w Prognozie oddziaływania na środowisko SOR: "Projekt ten może rodzić liczne wątpliwości zarówno pod kątem jego możliwych negatywnych oddziaływań na wody oraz środowisko przyrodnicze, w tym ekosystemy od wód zależne. Wątpliwości pojawiają się także od strony ekonomicznej (opłacalność tego środka transportu) oraz od strony technicznej, gdyż w dalszym ciągu nierozwiązana jest kwestia zabezpieczenia odpowiedniej ilości wód umożliwiających transport rzeczny. Kwestie te nabierają szczególnego znaczenia analizując prognozowane zmiany klimatu i natężenie zjawisk ekstremalnych. Z jednej strony zjawiska suszy (w tym hydrologicznej mającej wpływ na żeglugę), z drugiej strony zagrożenia powodziowe i konieczność utrzymywania pojemności zbiorników wodnych umożliwiających przejście nadmiaru opadu). Z tego względu, na dalszych etapach wdrażania SOR, zasadnym byłoby przeprowadzenie szczegółowego studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego, które określi optymalny rozkład i klasę dróg wodnych w Polsce z jednoczesnym wskazaniem odcinków, dla których jest to zasadne. Biorąc pod uwagę duży koszt środowiskowy związany z realizacją tego projektu jako alternatywę można by rozważyć szersze wsparcie transportu kolejowego." Programu rozwoju transportu śródlądowego nie poddano strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko. Transport śródlądowy nie ma w aktualnych warunkach ekonomicznych, technicznych oraz ekologicznych racjonalnych podstaw do rozwoju, ani jego rozwój nie wpłynie korzystnie na zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych, poprawę bezpieczeństwa powodziowego oraz odbudowę bioróżnorodności przyrodniczej kraju (vide: raport WWF Polska "Żegluga czy kolej").	odrzucona	Finansowanie zadań w transporcie wodnym śródlądowym ma dotyczyć inwestycji na Odrzańskiej Drodze Wodnej i stanowić kontynuację działań realizowanych dotychczas w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ). ODW jest szlakiem wodnym w ciągłej eksploatacji, wymagającym zarówno bieżącego utrzymania jak i modernizacji istniejącej infrastruktury w celu powstrzymania jej dalszej degradacji i przywrócenia parametrów żeglowności. Inwestycje w ramach FEniKS mają na celu kontynuację działań zrealizowanych w poprzednich perspektywach w celu osiągnięcia planowanego zwiększenia efektywności transportu na szlaku żeglugowym ODW. Nie jest planowane prowadzenie inwestycji na innych szlakach wodnych, szczególnie na których nie odbywa się regularna żegluga towarowa. Polskie plany inwestycyjne w zakresie transportu wodnego śródlądowego są zbieżne z kierunkami europejskich polityk oraz są zgodne z celami Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju. Aspekt ekonomiczny nie jest jedynym czynnikiem determinującym konieczność przeprowadzenia modernizacji śródlądowych dróg wodnych. Mają one na celu również powstrzymanie dalszej dekapitalizacji infrastruktury żeglugowej oraz poprawę bezpieczeństwa żeglugi. Pełnią również funkcję regulacyjną, co stanowi element zapobiegania powodziom i suszom. Każdy projekt będzie podlegał ocenie oddziaływania na środowisko oraz będzie musiał być z spójny z zasadą DNSH (Do No Significant Harm - , pol. Nie Czyni Poważnych Szkód). Biorąc pod uwagę istniejące regulacje prawne w zakresie ocen oddziaływania na środowisko jak również konieczność uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację poszczególnych inwestycji w zakresie wsparcia infrastruktury żeglugi śródlądowej podnoszone sprzeczności nie występują.

81	Fundacja Greenmind	2.5.1.1 Powiązane rodzaje działań	102-103	Z zakresu interwencji należy usunąć wsparcie dla rozwoju żeglugi śródlądowej ("do no significant harm").	Wsparcie dla tego rodzaju transportu przewidziane w projekcie programu torpeduje cele szczegółowe 2.1, 2.4, 2.7. Poprawka służy zachowaniu spójności z unijną Strategią na rzecz Biodiversity 2030. Stabilizacja poziomu wody i likwidacja niskich stanów wód w korytach rzek związana z „przystosowaniem” ich do żeglugi, ograniczenie zasięgu i głębokości wylewów, a także trwałe zaburzenia poziomu wód gruntowych terenów przyległych zagrożą realizacji celów środowiskowych określonych w Ramowej Dyrektywie Wodnej. Będą znacząco negatywnie wpływać także na wszystkie korytowe i dolinowe typy siedlisk przyrodniczych chronione prawem polskim i wspólnotowym (Natura 2000), w szczególności: zalewane muliste brzegi rzek 3270, starorzecza 3150, łąki selenicowe 6440, łąki trzęślicowe 6410 i niżowe łąki użytkowane ekstensywnie 6510, ziołorośla nadrzeczne 6430, grądy 9170 a także łąki wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe 91E0, łąki wiązowo-jesionowe 91F0, mające status siedlisk o znaczeniu priorytetowym dla Wspólnoty, jak również na siedliska gatunków związanych z korytami i dolinami rzek chronionych prawem polskim i wspólnotowym. Argumenty przeciwko rozwojowi transportu śródlądowego pojawiły się już w Prognozie oddziaływania na środowisko SOR: "Projekt ten może rodzić liczne wątpliwości zarówno pod kątem jego możliwych negatywnych oddziaływań na wody oraz środowisko przyrodnicze, w tym ekosystemy od wód zależne. Wątpliwości pojawiają się także od strony ekonomicznej (opłacalność tego środka transportu) oraz od strony technicznej, gdyż w dalszym ciągu nierozwiązana jest kwestia zabezpieczenia odpowiedniej ilości wód umożliwiających transport rzeczny. Kwestie te nabierają szczególnego znaczenia analizując prognozowane zmiany klimatu i natężenie zjawisk ekstremalnych. Z jednej strony zjawiska suszy (w tym hydrologicznej mającej wpływ na żeglugę), z drugiej strony zagrożenia powodziowe i konieczność utrzymywania pojemności zbiorników wodnych umożliwiających przejęcie nadmiaru opadu. Z tego względu, na dalszych etapach wdrażania SOR, zasadnym byłoby przeprowadzenie szczegółowego studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego, które określi optymalny rozkład i klasę dróg wodnych w Polsce z jednoczesnym wskazaniem odcinków, dla których jest to zasadne. Biorąc pod uwagę duży koszt środowiskowy związany z realizacją tego projektu jako alternatywę można by rozważyć szersze wsparcie transportu kolejowego." Programu rozwoju transportu śródlądowego nie poddano strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko. Transport śródlądowy nie ma w aktualnych warunkach ekonomicznych, technicznych oraz ekologicznych racjonalnych podstaw do rozwoju, ani jego rozwój nie wpłynie korzystnie na zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych, poprawę bezpieczeństwa powodziowego oraz odbudowę bioróżnorodności przyrodniczej kraju (vide: raport WWF Polska "Żegluga czy kolej").	odrzucona	Finansowanie zadań w transporcie wodnym śródlądowym ma dotyczyć inwestycji na Odrzańskiej Drodze Wodnej i stanowić kontynuację działań realizowanych dotychczas w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ). ODW jest szlakiem wodnym w ciągłej eksploatacji, wymagającym zarówno bieżącego utrzymania jak i modernizacji istniejącej infrastruktury w celu powstrzymania jej dalszej degradacji i przywrócenia parametrów żeglowności. Inwestycje w ramach FEnIKS mają na celu kontynuację działań zrealizowanych w poprzednich perspektywach w celu osiągnięcia planowanego zwiększenia efektywności transportu na szlaku żeglugowym ODW. Nie jest planowane prowadzenie inwestycji na innych szlakach wodnych, szczególnie na których nie odbywa się regularna żegluga towarowa. Polskie plany inwestycyjne w zakresie transportu wodnego śródlądowego są zbieżne z kierunkami europejskich polityk oraz są zgodne z celami Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju. Aspekt ekonomiczny nie jest jedynym czynnikiem determinującym konieczność przeprowadzenia modernizacji śródlądowych dróg wodnych. Mają one na celu również powstrzymanie dalszej dekapitalizacji infrastruktury żeglugowej oraz poprawę bezpieczeństwa żeglugi. Pełnią również funkcję regulacyjną, co stanowi element zapobiegania powodziom i suszom. Każdy projekt będzie podlegał ocenie oddziaływania na środowisko oraz będzie musiał być z spójny z zasadą DNSH (Do No Significant Harm - , pol. Nie Czyni Poważnych Szkód). Biorąc pod uwagę istniejące regulacje prawne w zakresie ocen oddziaływania na środowisko jak również konieczność uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację poszczególnych inwestycji w zakresie wsparcia infrastruktury żeglugi śródlądowej podnoszone sprzeczności nie występują.
82	Fundacja Greenmind	2.1.5.8 INDYKATYWNY PODZIAŁ ALOKACJI UE WEDŁUG RODZAJU INTERWENCJI	55-56	Proponuje się zwiększenie alokacji na wsparcie tego celu szczegółowego do poziomu adekwatnego do wyzwań środowiskowych związanych z utratą różnorodności biologicznej, i skierowanie środków priorytetowo na ochronę gatunków i siedlisk, w celu zapewnienia właściwego stanu ich ochrony, w tym na obszarach Natura 2000 (7,5% funduszy w ramach Programu).	Będzie to adekwatne do wyzwań związanych z utratą różnorodności biologicznej i celów Strategii Biodiversity 2030 UE, europejskiego Zielonego Ładu oraz ambicji UE wyrażonych w motywie (11) ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r. ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego Plus, Funduszu Spójności, Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji i Europejskiego Funduszu Morskiego, Rybackiego i Akwakultury, a także przepisy finansowe na potrzeby tych funduszy oraz na potrzeby Funduszu Azylu, Migracji i Integracji, Funduszu Bezpieczeństwa Wewnętrznego i Instrumentu Wsparcia Finansowego na rzecz Zarządzania Granicami i Polityki Wizowej: „Odzwierciedlając znaczenie przeciwdziałania utracie różnorodności biologicznej, Fundusze powinny przyczynić się do uwzględnienia działań na rzecz różnorodności biologicznej w politykach Unii oraz do zrealizowania ambicji przeznaczenia 7,5 % rocznych wydatków w ramach wieloletnich ram finansowych (WRF) na cele dotyczące różnorodności biologicznej w 2024 r. oraz 10 % rocznych wydatków w ramach WRF na cele dotyczące różnorodności biologicznej w latach 2026 i 2027, przy uwzględnieniu faktu, że cele klimatyczne i cele dotyczące różnorodności biologicznej częściowo się pokrywają.”	przyjęta	
83	Fundacja Instytut Spraw Obywatelskich		138-140	Komunikacja dotyczącego programu powinna być realizowana przy udziale organizacji pozarządowych i dotyczyć nie tylko promocji samego projektu (w tym rezultatów, zasad wsparcia z funduszy UE, wpływie polityki spójności na rozwój kraju i UE itd.), ale także zachowań prospołecznych związanych z priorytetami zawartymi w programie (dlaczego warto korzystać z nowych rozwiązań, jakie będą korzyści dla społeczeństwa w przyszłości)	Zaangażowanie organizacji pozarządowych podejmujących tematy zawarte w priorytetach programu w promocję projektów oraz jego rezultatów to działanie pożądane ze względu na jego efektywność. Organizacje pozarządowe działające w tych obszarach często posiadają dużą wiedzę z zakresu mobilizacji społeczeństwa i różnych grup społecznych. Są także mocno zaangażowane w te tematy i traktują je jako pasję. Informowanie o samym programie jest decyzją bardzo dobrą, bo skłoni potencjalnych beneficjentów do skorzystania z niego. Ale ważne jest również, by informować społeczeństwo o konkretnych rozwiązaniach, ich przyczynach i skutkach. Przykładem może być kolej pasażerska i towarowa. Warto byłoby zaangażować te organizacje pozarządowe, które zajmują się tematem kolei, by wytłumaczyły beneficjentom i społeczeństwu, dlaczego przejście z transportu drogowego na kolejowy jest konieczne i dlaczego wpłynie to na przyszłość obecnych i przyszłych pokoleń. Organizacje pozarządowe przy okazji tego działania mogłyby również pomóc w promocji tego środka transportu poprzez wykazanie korzyści indywidualnych płynących z decyzji o wyborze kolei. Podobne działania mogłyby dotyczyć także innych zagadnień obecnych w programie (kultura, zdrowie) Działanie to mogłoby się odbywać poprzez zlecenie organizacjom pozarządowym całości lub części związanej zarówno z promocją projektu jak i konkretnych rozwiązań. Ważne jest też by społeczeństwo było informowane na bieżąco o wydatkach związanych z programem i o widocznych efektach inwestycji. Dzięki temu będzie na bieżąco widoczna sprawczość tego programu.	odrzucona	Program nie jest właściwym dokumentem na wskazywanie sposobu komunikacji w partnerstwie z NGO. Tak szczegółowe informacje jak współpraca z partnerami społeczno-gospodarczymi będzie opisana w dokumencie Strategia komunikacji Funduszy Europejskich na lata 2021-2027 w poświęconym temu rozdziale Komunikujemy się w partnerstwie. Dokument jest w fazie opracowywania.

84	Fundacja Instytut Spraw Obywatelskich	2.4.1.1 Powiązane rodzaje działań	91-98	Rekomendujemy zwiększenie nacisku w programie na kolej, a zmniejszenie tego nacisku na infrastrukturę drogową. Uwaga dotyczy całego celu szczegółowego 2.4.1 oraz całego PRIORYTETU V.	Ze względu na to, że cele środowiskowe i transport nie są ze sobą ściśle powiązane, to konsekwencją tego jest taka struktura wydatków zaprezentowana w programie, która de facto jest odwrotna do celów związanych z ochroną środowiska i klimatu. Jeśli chodzi o transport towarowy i pasażerski badania i ekspertyzy wyraźnie wskazują, że w kwestii ochrony środowiska i klimatu, to kolej jest zdecydowanie lepszą alternatywą niż transport drogowy. Dla przykładu transport kolejowy towarów emituje 9 razy mniej CO2 niż transport drogowy i 8 razy mniej zanieczyszczeń powietrza w porównaniu z samochodowym. Takie wyliczenia przedstawiła chociażby koalicja Rail Freight Forward, w skład której wchodzi m.in. PKP Cargo (źródło: https://tirynatory.pl/europejskie-koleje-towarowe-podwajaja-wysilki-w-walce-ze-zmianami-klimatu/) Brak podjęcia zdecydowanych kroków zmierzających do zmiany trendów w kwestii transportu może skutkować po roku 2030 wydatkiem na zakup uprawnień do emisji. W tym przypadku może chodzić nawet o sumę 130 mld zł. Pisaliśmy o tym m.in. w raporcie przygotowanym wspólnie z federacją Transport & Environment „Strategie redukcji emisji dla sektora transportu w Polsce” (źródło: https://lepszytransport.pl/blog/jesli-nic-nie-zrobimy-zaplacimy-130-ml-d-za-emisje-transportu-w-polsce-raport/). Jak wskazuje raport nawet podjęcie ambitnych działań może skutkować tym, że jako kraj nie osiągniemy zamierzonych celów. Natomiast rezygnacja z każdej okazji do maksymalnej inwestycji w kolej, w tym właśnie w ramach Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko na lata 2021-2027 (FEnKS) powoduje, że szanse te zdecydowanie maleją. Inwestycja w kolejowy transport towarowy to nie tylko zysk dla klimatu i środowiska, ale także dla gospodarki. Można to zauważyć chociażby w odniesieniu do zużycia nawierzchni drogowej przez 1 TIRa. 1 TIR wpływa na drogę tak, jak przejazd 3 200 000 aut osobowych. W praktyce oznacza to, że drogi często wymagają remontu już po 3 latach użytkowania (źródło: https://instytutprawobywatelskich.pl/1-tir-niszczyci-droge-jak-160-tys-aut-osobowych-nieprawda/) Rola kolei w programie powinna być także zwiększona w odniesieniu do transportu pasażerskiego, w tym międzynarodowego. Jak pokazuje wiele badań, ludzie chcą przywrócić połączenia kolejowych. Szczególnie te oczekiwania widoczne są w mniejszych miejscowościach, gdzie połączenia kolejowe zostały zawieszane, infrastruktura została zaniedbana, rozebrana lub co gorsza, nigdy takiej infrastruktury nie było. Kolej padła ofiarą tzw. procesu „zwijania”, który widoczny był szczególnie w latach 90 XX wieku i na początku XXI wieku. W wyniku nieprzemyślanych decyzji zlikwidowano 3733 km tras kolejowych, a wielu obywateli straciło szanse na godne życie i możliwość dotarcia do pracy, szkół, placówek medycznych i obiektów kulturalnych, a więc padło ofiarą wykluczenia transportowego. Od 2015 roku przywrócono niespełna 200 km tych tras, co pokazuje dobitnie jak wiele do zrobienia jest w tym temacie. Aby kolej znów stała się atrakcyjnym środkiem transportu i realnie przyczyniła się do redukcji emisji i ochrony klimatu i środowiska, pożądane byłoby przywrócenie zlikwidowanych tras kolejowych, a w dalszej perspektywie nawet ich zwiększenie. To wymaga ogromnych środków finansowych i korzystania z każdych możliwych okazji do inwestowania w kolej. Rozwój kolejowych przewozów pasażerskich to korzyść dla obywateli, którzy powinni mieć zapewnioną dobrą i sprawną komunikację, ale także dla klimatu i środowiska. Część osób, które zostały dotknięte wykluczeniem transportowym zostały naturalnie dotknięte wykluczeniem społecznym. Pozostała część została zmuszona do zakupu samochodów, które z założenia nie miały być ich środkiem transportu, a jedynie środkiem do dotarcia do miejsca, gdzie jest ich środek transportu.	odrzucona	Podział alokacji w programie stanowi propozycję, która podlega ocenie zarówno w ramach konsultacji społecznych, jak i na dalszym etapie prac związanych z przyjęciem dokumentu przez Radę Ministrów, a następnie jego negocjacjami z Komisją Europejską. Stąd może on jeszcze ulec zmianie. Uwzględnia on cele i wyzwania związane rozwojem do 2030 r. drogowej i kolejowej sieci TEN-T. Biorąc pod uwagę priorytety UE w zakresie polityki klimatycznej (Europejski Zielony Ład, pakiet Fit for 55) oraz licznie zgłaszane uwagi dotyczące potrzeby szerszego wsparcia kolei, aktualnie trwają prace mające na celu zapewnienie w Programie adekwatnego do ww. wyzwań finansowania dla sektora kolei, przy zapewnieniu racjonalnego wsparcia innych gałęzi transportu w ramach dostępnych w Programie środków. Decyzja będzie jednak uzależniona od ostatecznej alokacji przeznaczonej na Fundusz Spójności (zatwierdzenie przez KE transferu z EFS+ do FS w pełnej wysokości).
85	Fundacja Instytut Spraw Obywatelskich	2.5.1.8 INDYKATYWNY PODZIAŁ ALOKACJI UE WEDŁUG RODZAJU INTERWENCJI	101-114	Uwaga do PRIORYTETU V taka sama jak do celu szczegółowego 2.4.1 W tym punkcie zgłaszamy również nasze wątpliwości do całego budżetu transportowego w programie i jego podziału na infrastrukturę drogową i kolejową.	W programie na transport przewidziano ok 14,5 mld euro z czego blisko połowa to inwestycje drogowe – w tym budowa dróg szybkiego ruchu, czy obwodnic. Jednocześnie na modernizację i budowę nowych linii kolejowej proponują Państwo 4,5 mld euro, a więc mniej niż na rozwój infrastruktury drogowej. Zatem jest to działanie odwrotne od zamierzonego, czyli utrudniające realizację Porozumień Paryskich i postanowień tzw. Zielonego Ładu. Zdecydowanie niepokojąca jest suma wydatków na realizację nowych linii kolejowych. Z 4,5 mld euro jedynie ponad 700 mln euro trafi na ten cel. Biorąc pod uwagę koszty związane z realizacją nowych linii kolejowych to kwota bardzo mała. O ile wskazali Państwo słusznie, że wiele linii kolejowych wymaga modernizacji, o tyle środki wykorzystane do budowy nowych linii są naszym zdaniem zbyt małe. To jednak efekt struktury wydatków zaprezentowanych przez Państwa w programie, które w tym przypadku wciąż promują transport drogowy i politykę pro-samochodową. Aby transport skutecznie przyczynił się do ochrony klimatu i środowiska konieczne jest odwrócenie struktury finansów w projekcie. Jak wspomnieliśmy, w przypadku kolei jest tak wiele do zrobienia, że każda inwestycja w ten środek transportu jest konieczna. Ponieważ mamy świadomość konieczności inwestycji także w transport drogowy, dlatego rekomendujemy, aby odwrócić strukturę wydatków na infrastrukturę kolejową i drogową (4,5 mld na drogi, a ok. połowy budżetu transportowego na kolej).	przyjęta	
86	Fundacja ProKolej	1.1 GŁÓWNE WYZWANIA PRZY UWZGLĘDNIENIU RÓŻNIC SPOŁECZNYCH, EKONOMICZNYCH I TERYTORIALNYCH		W diagnozie dot. sektora transportu wskazano, że „Inwestycje w połączenia drogowe wykazały zdecydowanie korzystny wpływ na rozwój gospodarczy, w tym poprzez zmniejszenie czasu i kosztów transportu drogowego”. W przypadku transportu kolejowego należy uwzględnić analogiczne zdanie, ze wskazaniem braku takiego efektu. „Niewystarczająca efektywność inwestycji w połączenia kolejowe doprowadziła do efektów analogicznych jak w drogownictwie, w szczególności nie doprowadziła do systemowego zmniejszenia czasu i kosztów transportu ani w przypadku pasażerów, ani w przypadku towarów”.		odrzucona	Opis sytuacji w poszczególnych sektorach, z uwagi na ograniczenia techniczne związane z ograniczoną liczbą znaków w Programie, powinien być w maksymalny sposób sysntetyczny, tj. wskazywać najważniejsze elementy opisujące aktualny stan (sytuację) w danym sektorze. Nie odnosząc się do zawartości proponowanego zapisu, z przyczyn o ww. charakterze, nie może on się znaleźć w programie.
87	Fundacja ProKolej	1.6 WNIOSKI Z DOTYCHCZASOWYCH DOŚWIADCZEŃ	17	Opis wymaga wskazania problemu niskiej efektywności lub wręcz braku efektów inwestycji infrastrukturalnych na kolei. Już na etapie definiowania projektów i ich zakresu nie widać związku pomiędzy budżetem, zakresem prac a poprawą parametrów takich jak czas jazdy, przepustowość, nacisk na oś czy długość użyteczna torów. Nie są wyjątkiem również projekty, w których inwestycje pogarszają parametry niezbędne do stworzenia atrakcyjnej oferty przewozowej. Likwiduje się stacje, perony, tory dodatkowe i ładunkowe. W rezultacie spada elastyczność i dostępność transportu kolejowego. „W celu wyeliminowania problemu niskiej użyteczności zrealizowanych inwestycji kolejowych elementem poprzedzających ich akceptację będzie audyt pod kątem kluczowych, sparametryzowanych efektów odnoszących się do oczekiwanej oferty przewozowej. Projekty te będą każdorazowo podlegały powtórnej weryfikacji pod tym kątem po zakończeniu prac”.		odrzucona	Efektywność i trwałość wspieranych inwestycji każdorazowo podlega ocenie na podstawie kryteriów wyboru projektów oraz analiz ekonomiczno-finansowych stanowiących załącznik do dokumentacji aplikacyjnej. Nie ma potrzeby więc doprecyzowywania zapisów programu operacyjnego w tym zakresie.
88	G.EN. GAZ ENERGIA Sp. z o.o.	2.2.3.4 Wskazanie konkretnych terytoriów objętych wsparciem, z uwzględnieniem planowanego wykorzystania narzędzi terytorialnych	69 oraz strona 70	na stronie 69 punkt 2.2.3.1 uzupełnienie: "(...) z uwypukleniem takich kwestii jak: rozwój cywilizacyjny niezagzyfikowanych terenów wiejskich, średnich miast (do 50.000 mieszkańców) i Polski Wschodniej, (...)”.	W całej Polsce (nie tylko w Polsce Wschodniej) występuje wiele średnich miast z niskim wyposażeniem w sieci gazowe. W tych obszarach również niezbędna jest likwidacja / zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych oraz poprawa jakości powietrza. Odbiorca końcowy z średnich miast (tak jak z obszarów wiejskich) dużo częściej niż odbiorca z dużych miastach korzysta z indywidualnej infrastruktury opartej na stałych paliwach kopalnianych.	częściowo przyjęta	Treść programu została zmodyfikowana bez wskazywania na tereny wiejskie, czy miejskie.

89	Gmina Kartuzy	2.1.3.4 Wskazanie konkretnych terytoriów objętych wsparciem, z uwzględnieniem planowanego wykorzystania narzędzi terytorialnych 2.1.5.1 Powiązane rodzaje działań	44 53-54	Zdanie "Działania przewidziane w ramach celu szczegółowego będą miały w głównej mierze na celu realizację postanowień wynikających z właściwych strategii rozwojowych o charakterze krajowym – Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030, Polityki ekologicznej państwa 2030 (PEP 2030) oraz VI aktualizacji Krajowego programu oczyszczania ścieków komunalnych (VI AKPOŚK)" proponuje się zastąpić zdaniem "Działania przewidziane w ramach celu szczegółowego będą miały w głównej mierze na celu realizację postanowień wynikających z właściwych strategii rozwojowych o charakterze krajowym – Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030, Polityki ekologicznej państwa 2030 (PEP 2030) oraz VI aktualizacji Krajowego programu oczyszczania ścieków komunalnych (VI AKPOŚK) lub kolejnych, ewentualnych aktualizacji tego dokumentu. Zwracam się o dodanie do zakresu działań składających się na cel szczegółowy kwestii rekultywacji zdegradowanych jezior w postaci działań poprawiających jakość wód jeziornych, przywracających ich funkcje biologiczne oraz rolę rekreacyjną.	Proponowana zmiana otwiera możliwość aktualizacji KPOŚK w przypadku zaistnienia takiej potrzeby w trakcie wdrażania Programu. Przedmiotowa potrzeba może okazać się zasadna w sytuacji zmian granic aglomeracji jakie nastąpiły w wielu gminach w Polsce pod koniec 2020 roku, w konsekwencji których nieskanalizowana część dotychczasowych aglomeracji została wyłączona poza granice uchwalonych nowych aglomeracji. Tym samym występuje obecnie sytuacja gdzie znaczna część obszarów o wysokiej koncentracji zabudowy znajduje się poza granicami aglomeracji - samorządy gmin prawdopodobnie wychodząc na przeciw tej sytuacji będą stopniowo włączać te obszary w granice aglomeracji, w celu ich skanalizowania. Obecnie w PO IiS funkcjonuje działanie 2.5., które wspiera m.in. działania o charakterze rekultywacyjnym. Diagnoza stanu obecnego związanego z jakością jezior na terenach pojeziernych województwa pomorskiego, w tym gminy Kartuzy wskazuje na dużą potrzebę realizacji działań rekultywacyjnych, poprawiających jakość wód jeziornych, przywracających ich funkcje biologiczne oraz rolę rekreacyjną. Dane wskazują bowiem, że istnieje obecnie duży problem z jakością wód naturalnych zbiorników wodnych, które wymagają pilnych działań rekultywacyjnych. Mimo podejmowanych w ostatnich latach działań w kierunku poprawy stanu środowiska naturalnego, widoczne są wciąż duże potrzeby w tym zakresie.	częściowo przyjęta	Ad 2.1.3.4. Uwaga przyjęta w części: "lub kolejnych, ewentualnych aktualizacji tego dokumentu". Ad 2.1.5.1. Zakres: "rekultywacji zdegradowanych jezior" ewentualne będzie wspierany w ramach celu szczegółowego 2.7 zgodnie z przebiegiem negocjacji programu z Komisją Europejską. Ze względu jednak na koncentrację wsparcia FEniKS na terenach zurbanizowanych, jakiej oczekuje KE, rekultywacja jezior, jeśli będzie możliwa, prawdopodobnie zostanie dopuszczona tylko dla akwenów w miastach, czyli relatywnie niewielkich obiektów. Doszczegółowienie zakresu rekultywacji nastąpi w Szczegółowym opisie priorytetów (SzOP).
90	Gmina Miasto Szczecin, Urząd Miasta Szczecin - Wydział Zarządzania Projektami	2.5.2.1 Powiązane rodzaje działań	107	Należy przewidzieć dofinansowanie budowy i przebudowy wybranych miejskich odcinków dróg krajowych poza siecią TEN-T, stanowiących część szlaków łączących ośrodki miejskie z infrastrukturą sieci TEN-T.	Ograniczenie dofinansowania do dróg pozamiejskich powoduje, że zamiast realizować wsparcie dla dróg o określonych funkcjach (połączenie miasta z siecią TEN-T) i znaczeniu dla mieszkańców, wsparcie jest ograniczane w zależności od uwarunkowań administracyjnych (granice miasta i zarządcy drogi). Brak wsparcia spowoduje, że samorządowe odcinki dróg krajowych będą defaworyzowane i tym samym wobec ograniczonej ilości środków samorządów, coraz bardziej będą odbiegać jakością od części położonej poza granicami miasta. Tego rodzaju odcinki miejskie są wyłączone z innych możliwości dofinansowania, pomimo, że mają znaczenie o poziomie co najmniej krajowym.	częściowo przyjęta	W FEniKS przewiduje się finansowanie dróg zarządzanych przez GDDKiA, w celu wypełnienia zobowiązań dotyczących budowy sieci TEN-T w Polsce. Tym niemniej, biorąc pod uwagę zgłaszane postulaty, ale bez uszczerbku dla realizacji celu związanego z dokończeniem budowy spójnej sieci drogowej w Polsce, finansowane będą mogły być także projekty budowy dróg w miastach na prawach powiatu (o standardzie nośności 115 kN/ós) uwzględnione w zawartych Kontraktach Programowych.
91	Gmina Miasto Szczecin, Urząd Miasta Szczecin - Wydział Zarządzania Projektami	2.7.1.1 Powiązane rodzaje działań	121	Program powinien zapewnić wsparcie na rozwoju (w tym infrastrukturalnego) produktów turystycznych, będących rezultatem projektów w ramach POIiS 2007-2013 oraz POIiS 2014-2020.	Położenie nacisku na infrastrukturę kultury i turystykę kulturową w obecnym brzemieniu programu wyklucza wsparcie innych dziedzin turystyki, w których wykreowanie atrakcyjnych produktów turystycznych wiązało się z ogromnymi inwestycjami w poprzednich perspektywach finansowych UE. Rozumiejąc wolę Rządu RP w zakresie koncentracji na turystyce kulturowej, należy jednak rozważyć alokację części środków na wsparcie rozwoju już zrealizowanych z udziałem środków UE projektów w innych obszarach turystyki i ich dostosowanie do współczesnych wyzwań m.in. związanych z pandemią COVID-19 czy też postępującą cyfryzacją. Chodzi o wsparcie największych, zrealizowanych w poprzednich latach przedsięwzięć, dla których możliwości dotacyjne z poziomu regionalnego są ograniczone, a równocześnie charakteryzują się wysokim potencjałem, bez konieczności budowy atrakcji/produktu turystycznego od podstaw.	odrzucona	Zapisy programu nie ograniczają możliwości uzyskania wsparcia przez dotychczasowych beneficjentów, o ile znajdują się oni: na obszarach wpisanych na listę UNESCO, PH lub został im przyznany ZDE. Jednocześnie należy wskazać, że nie jest jasne, o jakich produktach turystycznych jest mowa, które miałyby się nie znaleźć w zakresie wsparcia programu. Możliwe będzie doprecyzowanie zapisów na poziomie SzOP.
92	Gmina Miasto Szczecin, Urząd Miasta Szczecin - Wydział Zarządzania Projektami	2.3.1.8 INDYKATYWNY PODZIAŁ ALOKACJI UE WEDŁUG RODZAJU INTERWENCJI	90	Zwiększenie środków służących wspieraniu zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej	Tylko najpilniejsze potrzeby infrastrukturalne i taborowe Gminy Miasto Szczecin w zakresie infrastruktury i taboru tramwajowego (bez planowanej rozbudowy o nowe linie) to kwota rzędu 2 mld zł (1/4 planowanej alokacji), tym samym zakres wsparcia w priorytecie jest dalece niewspółmierny do istniejących potrzeb. Z uwagi na bezpośredni wpływ tych inwestycji na codzienne życie wielu milionów mieszkańców Polski, kwota alokacji powinna zostać wyraźnie (kilkukrotnie) zwiększona.	odrzucona	W odniesieniu do wielkości alokacji przeznaczonej na wsparcie rozwoju transportu miejskiego w Programie FEniKS należy wyjaśnić, że przyznana Polsce przez KE alokacja FS (po obowiązkowym transferze do CEF) została w perspektywie 2021-2027 zmniejszona o prawie 60% w porównaniu z perspektywą 2014-2020. Mimo to, udało się utrzymać finansowanie transportu miejskiego z Funduszu Spójności, utrzymano również relatywnie na zbliżonym poziomie alokację z przeznaczeniem na ten obszar, z uwzględnieniem ograniczenia zakresu interwencji wyłącznie do transportu szynowego. MFIPR wnioskuje do KE na poziomie Umowy Partnerstwa o dokonanie transferu środków z EFS+ do FS. Projekt Programu FEniKS uwzględnia pełną dopuszczalną kwotę transferu (20%, tj. 2,98 mld euro), przy czym należy podkreślić, że utrzymanie takiej wysokości transferu jest w dalszym ciągu przedmiotem rozmów z KE, która dotychczas prezentuje nieprzychylny stanowisko do tej kwestii, w szczególności DG EMPL. Tym samym wysokość alokacji Programu FEniKS w zakresie FS może ulec redukcji. Ostateczna wysokość alokacji na poszczególne obszary wsparcia uzależniona będzie od ostatecznej alokacji FS, określonej na poziomie UP. Istotny jest również fakt, że sektor transportu (w tym miejskiego) będzie dodatkowo wspierany w okresie 2021-2026 ze środków UE w ramach Krajowego Planu Odbudowy (w kwocie ok. 6,4 mld euro).

93	Gmina Miejska Kraków - Urząd Miasta Krakowa	2.3.1.1 Powiązane rodzaje działań	87-88	Uzupełnienie rodzaju działań o: - infrastruktura piesza i rowerowa jako uzupełnienie miejskiego transportu bez emisyjnego, - wydzielona infrastruktura dla miejskiego transportu zbiorowego bez emisyjnego - buspasy wraz z infrastrukturą dla autobusów elektrycznych	- infrastruktura drogowa w ramach miejskich układów obwodowych, mająca na celu wyprowadzanie ruchu z centrum miast. - budowa parkingów w systemie P&R, które mają na celu rezygnację z transportu indywidualnego na rzecz komunikacji zbiorowej - budowa ciągów pieszo rowerowych, ścieżek rowerowych, tras rowerowych - o przejęciu ruchu samochodowego przez ruch rowerowy i pieszy mowa jest na str. 26 tu warto uszczegółowić W projekcie programu nie wskazano beneficjentów. Wnioskujemy, aby w ramach listy beneficjentów znalazły się m.in. instytucje samorządu terytorialnego, w tym Gminy Miejskie. Transport miejski obsługiwany przez autobusy elektryczne jest ekologiczną formą komunikacji. Również ekologiczną alternatywą transportu zbiorowego w miastach jest indywidualna mikromobilność (rowery i hulajnogi). Wspomniane rodzaje transportu stanowią element multimodalnego, zrównoważonego systemu komunikacji. Miejskie układy obwodowe, są niezbędną infrastrukturą komunikacyjną w każdym większym mieście. Dzięki wewnątrz-miejskim obwodnicom pojawiają się połączenia międzyczelnicowe, które znacząco ograniczają ruch w centrach miast i wyprowadzają ruch z centralnych części aglomeracji na drogi w odleglejszych partiach miasta. Drogi te zapewniają lepsze parametry podróży, a przede wszystkim podnoszą bezpieczeństwo i efektywność przemieszczania się. Budowa parkingów w systemie P&R, ma na celu rezygnację z transportu indywidualnego na rzecz komunikacji zbiorowej. Budowa ciągów pieszo rowerowych, ścieżek rowerowych, tras rowerowych ma na celu przejęcie ruchu samochodowego przez ruch rowerowy, co ma wpływ na rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej	częściowo przyjęta	1. Infrastruktura piesza i rowerowa: Program FEnIKS - jako interwencja z poziomu krajowego - koncentruje się na kluczowych wyzwaniach dla transportu zbiorowego w aglomeracjach (cel szczegółowy 2.8) i rozwoju podstawowej sieci transportowej kraju (cel szczegółowy 3.2). Istnieje szereg innych programów pozwalających na budowę ścieżek rowerowych. Dodatkowo podkreślamy, że w ramach celu 2.8 kwalfikowane będą wydatki w ramach projektów służące tworzeniu infrastruktury pieszo-rowerowej. Nie zakładamy jednak oddzielnych projektów w tym zakresie z poziomu FEnIKS. W transporcie miejskim, odpornym na niekorzystne zjawiska atmosferyczne i bardziej dostępnym dla szerszego grona odbiorców, w tym osób o ograniczonej mobilności, widzimy większy potencjał do przejęcia indywidualnego ruchu drogowego w miastach niż infrastruktura rowerowa. Podkreślamy, że brak oddzielnych inwestycji w infrastrukturę rowerową nie oznacza ignorowania tej formy transportu, a jest wyrazem zastosowania komplementarności wsparcia różnych elementów mobilności miejskiej z poszczególnych programów (nie tylko FEnIKS finansuje aktywność mobilną), w której każdy program inaczej rozkłada akcenty, zgodnie ze swoim charakterem. Ta komplementarność ma służyć unikaniu dublowania wsparcia tych samych elementów z różnych programów, co jest jedną z zasad udzielania pomocy ze środków Polityki Spójności UE. Wypełniając tą zasadę, tworzymy przejrzysty dla beneficjentów system wsparcia, z myślą o odbiorcach korzystających z owoców zrealizowanych projektów. 2. Wydzielona infrastruktura dla miejskiego transportu zbiorowego bez emisyjnego: wsparcie programu dotyczy transportu szynowego, w tym infrastruktury i taboru. Uszczegółowienie zakresu wsparcia w tym zakresie (transportu szynowego) nastąpi na poziomie Szczegółowego opisu priorytetów. 3. Buspasy wraz z infrastrukturą dla autobusów elektrycznych: zgodnie z powyższym (wsparcie dotyczy transportu szynowego), oznacza to brak finansowania projektów taboru drogowego (autobusów, w tym autobusów elektrycznych). Dlatego też, z uwagi na brak interwencji w
94	Gmina Miejska Kraków - Urząd Miasta Krakowa	2.2.1.2 Główne grupy docelowe	58	Wśród obiorców docelowych wskazane są osoby fizyczne. Brak informacji o instytucjach/podmiotach, za pomocą których środki będą dystrybuowane do beneficjentów ostatecznych. Dokument nie przewiduje możliwości bezpośredniego kierowania środków z programu do jednostek samorządu terytorialnego celem udzielania przez te jednostki wsparcia na realizację inwestycji przez osoby fizyczne. Brak uwzględnienia wśród grup docelowych JST, jednostek organizacyjnych JST oraz podmiotów z udziałem jednostek samorządu terytorialnego posiadających osobowość prawną.	Brak informacji o rodzajach przedsięwzięć objętych wsparciem w ramach tego sektora, tj. finansowanie poprawy efektywności energetycznej poprzez termomodernizację lub OZE w budynkach jednorodzinnych i wielorodzinnych. Zasadnym jest skierowanie środków finansowych bezpośrednio do jednostek samorządu terytorialnego, które poprzez realizację stosownych programów o charakterze lokalnym będą udzielały dofinansowania do inwestycji w przedmiotowym zakresie w obrębie sektora komunalno-bytowego. Gminy powinny mieć możliwość pozyskania środków na wspieranie poprawy efektywności energetycznej w wymiarze lokalnym poprzez kierowanie wsparcia do indywidualnych odbiorców. Przedsięwzięcia te mają bowiem kluczowe znaczenie w działaniach na rzecz ograniczenia niskiej emisji. JST, jednostki organizacyjne JST oraz podmioty z udziałem jednostek samorządu terytorialnego posiadające osobowość prawną mają potencjał do inicjowania, realizacji i wdrażania przedsięwzięć związanych z celem szczegółowym 2.1.	częściowo przyjęta	Katalog beneficjentów, tryb wyboru oraz doprecyzowany zakres wsparcia zostaną określone na poziomie SzOP.
95	Gmina Miejska Kraków - Urząd Miasta Krakowa	2.1.1.7 WSKAŹNIKI	35	RCO 97 – Wspierane społeczności energetyczne działające w zakresie energii odnawialnej**	Brak wyjaśnienia do użytego oznaczenia "****"	częściowo przyjęta	Oznaczenie wybranych wskaźników za pomocą znaku "*" (tzw. gwiazdka) nie wymaga wyjaśnień w programie. Znak ten, zgodnie z załącznikiem nr 1 do Rozporządzenia 2021/1058 ws. EFRR i FS na lata 2021-2027, identyfikuje wskaźniki, które mają zastosowanie do celów szczegółowych dowolnego celu polityki. Biorąc pod uwagę to, że przygotowana lista wskaźników, które zostaną zaimplementowane w krajowym Centralnym Systemie Teleinformatycznym (wersja z dnia 1 września 2021), pomija to oznaczenie, przedmiotowe "gwiazdki" ("*") zostaną usunięte z nazw wskaźników w programie. Wyjaśniamy jednocześnie, że oznaczenie wskaźnika RCO97 za pomocą znaku "podwójnej gwiazdki" ("**") było techniczną omyłką pisarską.
96	Gmina Miejska Kraków - Urząd Miasta Krakowa	2.2.4.1 Powiązane rodzaje działań	75	Z uwagi na fakt, iż środowisko naturalne odgrywa istotną rolę dla zdrowia i życia człowieka, w ramach niniejszego celu szczegółowego przewidziano także działania związane z rozwojem powierzchni terenów zielonych w miastach. Ma to szczególne znaczenie w związku z postępującym procesem silnej presji zabudowywania miast, kosztem istniejących tam obszarów biologicznie czynnych, a także „rozlewania” się miast, który często pomija aspekt środowiskowy.	Dot. fragmentu "który często pomija aspekt środowiskowy" - może napisać bardziej szczegółowo: Istotnym obszarem działań w ramach działań adaptacyjnych będzie również zapewnienie dostępu do wody do spożycia - o jakie ujęcia konkretnie chodzi, może dodatkowo wyjaśnić	częściowo przyjęta	Zapisy w programie mają ogólny charakter. Tego typu zapisy powinny być doprecyzowane na poziomie SzOP.
97	Gmina Miejska Kraków - Urząd Miasta Krakowa	2.1.2.2 Główne grupy docelowe	39	Brak uwzględnienia wśród grup docelowych jednostek organizacyjnych JST oraz podmiotów z udziałem jednostek samorządu terytorialnego posiadających osobowość prawną.	Jednostki organizacyjne JST oraz podmioty z udziałem jednostek samorządu terytorialnego posiadające osobowość prawną mają potencjał do inicjowania, realizacji i wdrażania przedsięwzięć związanych z celem szczegółowym 2.4.	częściowo przyjęta	Grupa docelowa nie oznacza beneficjentów wsparcia. Typ beneficjenta zostanie doprecyzowany w dokumentach uszczegóławiających, tj. SzOP
98	Gmina Miejska Kraków - Urząd Miasta Krakowa	2.2.4.2 Główne grupy docelowe	78	Brak uwzględnienia wśród grup docelowych jednostek organizacyjnych JST oraz podmiotów z udziałem jednostek samorządu terytorialnego posiadających osobowość prawną.	Jednostki organizacyjne JST oraz podmioty z udziałem jednostek samorządu terytorialnego posiadające osobowość prawną mają potencjał do inicjowania, realizacji i wdrażania przedsięwzięć związanych z celem szczegółowym 2.4.	częściowo przyjęta	Grup docelowych (czyli odbiorców efektów wsparcia) nie należy utożsamiać z listą potencjalnych beneficjentów (projektodawców). Typy beneficjentów zostaną wskazane w dokumencie szczegółowym tj. szczegółowym opisie priorytetów.
99	Gmina Miejska Kraków - Urząd Miasta Krakowa	2.1.4.2 Główne grupy docelowe	49	Brak uwzględnienia wśród grup docelowych jednostek organizacyjnych JST oraz podmiotów z udziałem jednostek samorządu terytorialnego posiadających osobowość prawną.	Jednostki organizacyjne JST oraz podmioty z udziałem jednostek samorządu terytorialnego posiadające osobowość prawną mają potencjał do inicjowania, realizacji i wdrażania przedsięwzięć związanych z celem szczegółowym 2.6.	częściowo przyjęta	Na poziomie zapisów FEnIKS wskazuje się wyłącznie grupy docelowe zgodnie ze wzorem template programu. Szczegółowe informacje w zakresie typów beneficjentów, czy też trybu wyboru dla poszczególnych typów projektów będą określone na poziomie dokumentu będącego szczegółowym opisem priorytetów.

100	Gmina Miejska Kraków - Urząd Miasta Krakowa	1.3 WYZWANIA ZIDENTYFIKOWANE W ZALECENIACH UE I STRATEGIACH	15	Proponuje się rozszerzenie zapisów: W obszarze zdrowia konieczna jest poprawa dostępności, odporności i skuteczności systemu ochrony zdrowia, m.in. przez zapewnienie wystarczających zasobów. Tym samym niezbędna jest realizacja inwestycji infrastrukturalnych zapewniających dostęp do wysokiej jakości usług zdrowotnych, szczególnie poprzez przebudowę i doposażenie podmiotów leczniczych, w tym budowanie skuteczności systemu opieki zdrowotnej i opieki długoterminowej, wyrównujących różnice geograficzne i demograficzne w dostępie do opieki zdrowotnej.	Konieczność doprecyzowania kierunków działań i podkreślenie znaczenia obszaru zdrowia spójnie ze strategiami i politykami UE. Planowane działania winny być również nakierowane na rozwój bazy opieki długoterminowej oraz dla osób z niepełnosprawnościami, zgodnie ze zdiagnozowanymi potrzebami demograficznymi i zdrowotnymi.	częściowo przyjęta	Przeredagowano zapisy programu wyupuklając kwestie zasobów ochrony zdrowia.
101	Gmina Miejska Kraków - Urząd Miasta Krakowa	2.3.1.8 INDYKATYWNY PODZIAŁ ALOKACJI UE WEDŁUG RODZAJU INTERWENCJI	89	W tabeli wskaźników produktu odnoszących się do taboru znajduje się jedynie wskaźnik mówiący o pojemności: "Capacity of environmentally friendly rolling stock for collective public transport" Proponuje się dodanie wskaźnika określającego liczbę zakupionych jednostek taboru szynowego przyjaznego środowisku, wykorzystywanego w transporcie zbiorowym (szt.).	Liczba taboru jest podstawową wartością mierzalną w projektach taborowych, ma bezpośredni wpływ na odczuwalną poprawę jakości usług przewozowych oraz aspekty środowiskowe.	częściowo przyjęta	W projekcie Programu przewidziano jedynie wskaźniki wynikające z załącznika I do Rozporządzenia UE 2021/1058. Pozostałe wskaźniki będą wykorzystywane na poziomie dokumentów krajowych i samego projektu.
102	Gmina Miejska Kraków - Urząd Miasta Krakowa	2.2.5.1 Powiązane rodzaje działań	83	W celu szczegółowym 2.5 nie wskazano czy i w jaki sposób FEnKS stanowić będzie narzędzie finansowania programu inwestycyjnego w zakresie poprawy jakości i ograniczenia strat wody przeznaczonej do spożycia przez ludzi opracowywanego przez Ministerstwo Infrastruktury.	Należy wskazać czy i w jaki sposób FEnKS stanowić będzie narzędzie finansowania programu inwestycyjnego w zakresie poprawy jakości i ograniczenia strat wody przeznaczonej do spożycia przez ludzi opracowywanego przez Ministerstwo Infrastruktury.	częściowo przyjęta	Zapisy w programie mają ogólny charakter. Tego typu zapisy powinny być doprecyzowane na poziomie SzOP. Obecnie wyodrębniony został cel szczegółowy 2.5 w ramach Priorytetu II, który dotyczy infrastruktury w zakresie wody do spożycia. Dodano zapis w tym obszarze na str. 79: "Istotnym wyzwaniem w kontekście zapewnienia właściwej gospodarki wodnej jest również zagwarantowanie dostępu ludzi do odpowiedniej jakości wody do spożycia, na co mają znaczący wpływ przedłużające się okresy suche będące skutkiem zmian klimatu. Częstotliwość susz w Polsce będzie się nasilała w nadchodzących latach, co niewątpliwie będzie skutkowało pogarszaniem się jakości i ilości wody, zarówno powierzchniowej, jak i z zasobów podziemnych, będącej źródłem wody do spożycia. W związku z powyższym przewiduje się wsparcie na budowę i modernizację infrastruktury niezbędnej do ujęcia, uzdatniania, magazynowania i dystrybucji wody do spożycia w uzasadnionych przypadkach, w tym m.in. działań związanych z ograniczeniem strat wody, zarządzaniem oraz zapewnieniem właściwego bezpieczeństwa dostarczenia wody. Realizowane będą przedsięwzięcia, które wpisują się w priorytety określone w Programie Inwestycyjnym w zakresie poprawy jakości i ograniczenia strat wody przeznaczonej do spożycia przez ludzi, zawierającym opis stanu i wykaz potrzeb polskiego systemu zaopatrzenia w wodę wraz z identyfikacją obszarów priorytetowych i oszacowaniem niezbędnych inwestycji, wymaganych w związku z wdrożeniem nowej dyrektywy w sprawie jakości wody przeznaczonej do spożycia przez ludzi."
103	Gmina Miejska Kraków - Urząd Miasta Krakowa	2.1.5.1 Powiązane rodzaje działań	53	Brak wśród wymienionych rodzajów działań przedsięwzięć związanych z usuwaniem zanieczyszczeń przemysłowych o dużej skali, poprzedzonych przeprowadzeniem badań sozologicznych i wymagających przeprowadzenia remediacji gruntów.	Pozostające w środowisku zanieczyszczenia przemysłowe gruntów nie mają szansy zostać zlikwidowane bez wsparcia finansowego. Wsparcie takie powinno zostać przeznaczone na przeprowadzenie dokładnych badań sozologicznych, a następnie na remediację	częściowo przyjęta	Analogicznie, jak w POIiŚ 2014-2020, rozpoczęcie remediacji poprzedzone będzie rozpoznaniem i ustaleniem stanu środowiska i warunków otoczenia, gdyż stanowi to integralną część projektów remediacyjnych.
104	Gmina Miejska Kraków - Urząd Miasta Krakowa	2.2.2.7 WSKAŹNIKI	66	RCR 29 – Szacowana emisja gazów cieplarnianych	Proszę o uszczegółowienie czego dotyczy emisja (np. podanie sektora emisji np. budynki, transport, zasięgu np. poziom lokalny, poziom wojewódzki czy poziom krajowy).	częściowo przyjęta	Określony w załączniku do Rozporządzenia 2021/1060 wzór programu nie przewiduje możliwości uwzględnienia w programie postulowanych uszczegółowień. Wyjaśniamy jednak, że wskaźnik dotyczy (redukcji) emisji będącej bezpośrednim rezultatem wdrażania projektów w ramach celu szczegółowego 2.2. II osi. Wartość nie ma więc charakteru kontekstowego i nie wpisuje się tym samym w pojęcia poziomu lokalnego, wojewódzkiego, czy krajowego. Na etapie szacowania wartości nie określano sektora. Szacunki, z uwagi na brak wiedzy o konkretnych projektach, mają bowiem charakter teoretyczny i oparte są o koszty jednostkowe określone na bazie projektów perspektywy 2014-2020 i alokacji dedykowanej celowi szczegółowemu 2.2.
105	Gmina Miejska Kraków - Urząd Miasta Krakowa	2.1.3.2 Główne grupy docelowe	44	Brak uwzględnienia wśród grup docelowych innych niż spółki wodociągowe i kanalizacyjne jednostek organizacyjnych JST i podmiotów z udziałem jednostek samorządu terytorialnego posiadających osobowość prawną.	Także jednostki organizacyjne JST inne niż spółki wodociągowe i kanalizacyjne oraz podmioty z udziałem JST posiadające osobowość prawną mają potencjał do inicjowania, realizacji i wdrażania przedsięwzięć związanych z celem szczegółowym 2.5.	częściowo przyjęta	W punkcie 2.1.3.2 FEnKS przedstawiono główne grupy docelowe. Natomiast szczegółowe informacje odnośnie kto może zostać beneficjentem celu szczegółowego 2.5 zostaną przedstawione w szczegółowym opisie osi priorytetowych.
106	Gmina Miejska Kraków - Urząd Miasta Krakowa	2.3.1.1 Powiązane rodzaje działań	87	Proponuje się umożliwić wsparcie także dla inwestycji drogowych na terenie miast, zwłaszcza dotyczących modernizacji dróg	W dużych miastach najczęściej trudno nadążyć z naprawami dróg, spowodowanymi niszczeniem asfaltu przez warunki atmosferyczne. Niniejsze inwestycje drogowe dot. modernizacji istniejących układów drogowych byłyby realizowane w oparciu o najnowsze technologie, dot. m.in. zastosowania wysokiej jakości asfaltu. Inwestycje te mogłyby stanowić doskonale uzupełnienie projektów dot. ITS lub mogłyby być elementem większego projektu, przyczyniającego się do realizacji założeń zrównoważonej mobilności miejskiej. Zakładany efekt ekologiczny to: - usprawnienie ruchu i tym samym redukcja emisji spalin, - obniżenie temperatury w miastach w okresie letnim, w którym miasta często stanowią tzw. "wyspy" zwiększonego ciepła (podwyższona o kilka stopni Celsjusza temperatura w stosunku do terenu niezabudowanego) poprzez zastosowanie asfaltu odbijającego promienie słoneczne.	częściowo przyjęta	Zgodnie ze stanowiskiem KE przekazanym na etapie negocjacji Umowy Partnerstwa wsparcie w ramach zrównoważonego transportu miejskiego (cel szczegółowy 2.8) nie może obejmować inwestycji w przebudowę lub rozbudowę sieci drogowej wykorzystywanej dla ruchu indywidualnego samochodowego. Natomiast w ramach celów szczegółowych 3.1 i 3.2 możliwe będzie wsparcie dla uwzględnionych w zawartych Kontraktach Programowych dróg w miastach na prawach powiatu (o standardzie nośności 115 kN/oś).
107	Gmina Miejska Kraków - Urząd Miasta Krakowa	2.1.2.1 Powiązane rodzaje działań	38	Z uwagi na wskazaną potrzebę zintensyfikowania uwagi w kwestii rozwoju powierzchni terenów pokrytych zielenią w miastach zwraca się uwagę na zasadność wskazania minimalnych wskaźników, które powinny być w takim przypadku spełnione (np. % terenu zielonego na 1 ha powierzchni).	Wskazanie powyższego już w dokumencie o znaczeniu ogólnokrajowym pozwoli na ujednoczenie zasad kształtowania zagospodarowania w skali kraju oraz uspołni działania w dużych ośrodkach miejskich. Powyższy wskaźnik może stanowić również podstawę do wprowadzania zapisów dotyczących przewidywanych terenów zielonych w MPZP	częściowo przyjęta	Zapisy w programie mają ogólny charakter. Tego typu zapisy ewentualnie będą doprecyzowane na poziomie SzOP.

108	Gmina Miejska Kraków - Urząd Miasta Krakowa	2.2.1.1 Powiązane rodzaje działań	57	W opisie celu szczegółowego nie wspomina się o wsparciu dla projektów mających na celu utworzenie nowych jednostek wytwórczych OZE (np. Wykorzystujących geotermię) czy też źródeł kogeneracji.	Wsparcie dla tworzenia nowych jednostek wytwórczych OZE oraz źródeł kogeneracji przełoży się w sposób bezpośredni na rozwój efektywności energetycznej oraz zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych do atmosfery.	częściowo przyjęta	Zgodnie z zapisami programu, interwencja dotyczyć rozwoju skojarzonej produkcji energii elektrycznej i ciepła w procesie wysokosprawnej kogeneracji. Nie wyklucza się budowy nowych jednostek. Doprecyzowany zakres wsparcia oraz preferowane rozwiązania zostaną określone na poziomie SzOP oraz kryteriów.
109	Gmina Miejska Kraków - Urząd Miasta Krakowa	1.8 UZASADNIENIE WYBORU CELÓW POLITYKI I CELÓW SZCZEGÓŁOWYCH	25	W celu szczegółowym 2.6 Wspieranie transformacji w kierunku gospodarki o obiegu zamkniętym i gospodarki zasobooszczędnej należy uwzględnić dofinansowanie budowy instalacji termicznego przekształcania odpadów	Zakłady termicznego przekształcania odpadów są jednym z integralnych rozwiązań służących gospodarce o obiegu zamkniętym. By można mówić o systemie zamkniętym muszą funkcjonować zakłady termicznego przekształcania odpadów.	częściowo przyjęta	W ramach FEnIKS planuje się wsparcie dla źródeł wysokosprawnej kogeneracji opartych o odpady, w ramach CS 2.1. Rozwój źródeł energii, w których w jednym procesie wytwarzana jest energia cieplna i elektryczna przyczynia się do zapewnienia spełnienia definicji efektywnego systemu ciepłowniczego, dodatkowo jest efektywniejsze energetycznie. Podczas negocjacji zakresu wsparcia ujętego w celu szczegółowym 2.6 Komisja Europejska stanowczo sprzeciwiała się możliwości skierowania środków na ten typ inwestycji. Zdaniem KE, inwestycje polegające na termicznym przekształcaniu odpadów nie są zgodne z kluczową dla przyszłej perspektywy finansowej zasadą DNSH, a to oznacza ryzyko braku zgody KE na finansowanie tego typu przedsięwzięć z Polityki Spójności na lata 2021-2027. Jednocześnie należy pamiętać, że program skupia się na wsparciu systemów zagospodarowania odpadów zgodnie z hierarchią sposobów postępowania z odpadami wynikającą z tzw. Ramowej dyrektywy w sprawie odpadów, gdzie spalanie odpadów nie jest pożądaną formą ich zagospodarowania. Przeszkodą w finansowaniu tego typu instalacji mogą być również zapisy artykułu 7 rozporządzenia w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności, które wykluczają możliwość wsparcia inwestycji służących zwiększeniu przepustowości obiektów przetwarzania odpadów resztkowych (z pewnymi wyjątkami). KE wydała interpretację, że chodzi o odpady resztkowe materiałowe. Wsparcie w zakresie termicznego przekształcania odpadów niebezpiecznych przewidziano w ramach celu szczegółowego 2.6, które nie podlegają wyłączeniu z art. 7 w w. rozporządzenia.
110	Gmina Miejska Kraków - Urząd Miasta Krakowa	2.1.1.2 Główne grupy docelowe	33	Brak informacji o instytucjach/podmiotach, za pomocą których środki będą dystrybuowane do beneficjentów ostatecznych. Dokument nie przewiduje możliwości bezpośredniego kierowania środków z programu do jednostek samorządu terytorialnego celem udzielania przez te jednostki wsparcia na realizację inwestycji przez osoby fizyczne.	Zasadnym jest skierowanie środków finansowych bezpośrednio do jednostek samorządu terytorialnego, które poprzez realizację stosownych programów o charakterze lokalnym będą udzielały dofinansowania do inwestycji w przedmiotowym zakresie w obrębie sektora komunalno-bytowego. Gminy powinny mieć możliwość pozyskania środków na wspieranie poprawy efektywności energetycznej w wymiarze lokalnym poprzez kierowanie wsparcia do indywidualnych odbiorców. Przedsięwzięcia te mają bowiem kluczowe znaczenie w działaniach na rzecz ograniczenia niskiej emisji.	częściowo przyjęta	Instytucje pośredniczące jak i katalog beneficjentów zostaną określone na poziomie SzOP.
111	Gmina Miejska Kraków - Urząd Miasta Krakowa	2.2.2.2 Główne grupy docelowe	63	Brak informacji o instytucjach/podmiotach, za pomocą których środki będą dystrybuowane do beneficjentów ostatecznych. Dokument nie przewiduje możliwości bezpośredniego kierowania środków z programu do jednostek samorządu terytorialnego celem udzielania przez te jednostki wsparcia na realizację inwestycji przez osoby fizyczne.	Zasadnym jest skierowanie środków finansowych bezpośrednio do jednostek samorządu terytorialnego, które poprzez realizację stosownych programów o charakterze lokalnym będą udzielały dofinansowania do inwestycji w przedmiotowym zakresie w obrębie sektora komunalno-bytowego. Gminy powinny mieć możliwość pozyskania środków na wspieranie poprawy efektywności energetycznej w wymiarze lokalnym poprzez kierowanie wsparcia do indywidualnych odbiorców. Przedsięwzięcia te mają bowiem kluczowe znaczenie w działaniach na rzecz ograniczenia niskiej emisji.	częściowo przyjęta	Katalog beneficjentów oraz instytucji pośredniczących i wdrażających zostanie doprecyzowany w dokumencie Szczegółowy Opis Priorytetów (SzOP)
112	Gmina Miejska Kraków - Urząd Miasta Krakowa	2.2.5.8 INDYKATYWNY PODZIAŁ ALOKACJI UE WEDŁUG RODZAJU INTERWENCJI	85	dot. 62 - Dostarczanie wody do spożycia przez ludzi (infrastruktura do celów ujęcia, uzdatniania, magazynowania i dystrybucji, działania na rzecz efektywności, zaopatrzenie w wodę do spożycia)	Biorąc pod uwagę przewidywany zakres niezbędnych inwestycji zaplanowano zbyt małą alokację dla celu szczegółowego 2.5 Wspieranie dostępu do wody oraz zrównoważonej gospodarki wodnej w ramach priorytetu II (EFRR). Wysokość alokacji na poziomie 180 mln Euro jest znikoma w stosunku do potrzeb wynikających z konieczności dostosowania do wymogów Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/2184 z dnia 16 grudnia 2020 r. w sprawie jakości wody przeznaczonej do spożycia przez ludzi w obrębie tej perspektywy finansowej. Biorąc pod uwagę przewidywany zakres niezbędnych inwestycji niezbędnych dla zapewnienia zgodności z Dyrektywą 91/271 (obecnie trwa procedura dotycząca naruszeń tej dyrektywy) zaplanowano zbyt małą alokację dla celu szczegółowego 2.5 Wspieranie dostępu do wody oraz zrównoważonej gospodarki wodnej w ramach priorytetu I (Fundusz Spójności).	odrzucona	W toku dialogu nieformalnego Komisja Europejska oczekuje, że w sektorze gospodarki wodno-ściekowej priorytetem będzie kwestia gospodarki ściekowej (KPOŚK). W ramach tego obszaru możliwa będzie również realizacja zadań związanych z wodą do spożycia jako element uzupełniający w ramach kompleksowego projektu. Pomimo tego czynione są starania aby inwestycje dotyczące wody do spożycia mogły być odrębnym obszarem wsparcia w ramach Priorytetu II w celu szczegółowym 2.5. czego wyrazem są zaproponowane zapisy i alokacja. Należy również zaznaczyć, że wsparcie dla wody do spożycia będzie również realizowane w ramach celu szczegółowego 2.4 w ramach działań adaptacyjnych jako element projektu. Ponadto należy podkreślić, że w innych programach także została zabezpieczona alokacja na zaopatrzenie w wodę. W KPO zostało przeznaczonych ok. 204 mln euro na inwestycje w tym zakresie na terenach wiejskich. Dodatkowo środki na zaopatrzenie w wodę zostaną przeznaczone w RPO oraz PROW 2014 -2020 (środki dla okresu przejściowego w latach 2021-2022). Nie bez znaczenia jest również fakt, że dotychczas w aglomeracjach realizujących projekty ściekowe można było także wykonywać inwestycje dot. zaopatrzenia w wodę i część potrzeb zostało już zaspokojonych.
113	Gmina Miejska Kraków - Urząd Miasta Krakowa	2.4.2.7 WSKAŹNIKI	100	Wątpliwy wybór wskaźnika rezultatu RCR60 - przewóz ładunków na wodach śródlądowych w tono-km/rok.	Głównym kierunkiem interwencji jest rozbudowa systemu RIS (system informacji rzecznej). Wydaje się mało prawdopodobne, aby z tytułu rozbudowy systemu RIS na długości 153 km przewidywane przewozy ładunków wzrosły o blisko 80% w stosunku do wielkości bazowej.	odrzucona	Wskaźnik jest jedynym wskaźnikiem rezultatu dla celu szczegółowego 3.2. IV osi priorytetowej i uzasadnia interwencję RIS. Szacowane wartości bazowa i docelowa określone zostały na podstawie teoretycznych analiz możliwych zmian.

114	Gmina Miejska Kraków - Urząd Miasta Krakowa	2.5.2.1 Powiązane rodzaje działań	107-109	W opisie powiązanych rodzajów działań brak przedsięwzięć skupionych na budowie/modernizacji infrastruktury lotniskowej GA (general aviation)	Investycje w infrastrukturę lotniskową general aviation mogą pozytywnie wpłynąć na dostępność komunikacyjną poszczególnych regionów, stymulując budowanie międzynarodowych połączeń gospodarczych.	odrzucona	Zakres wsparcia w sektorze lotniczym reguluje Rozporządzenie PE i Rady (UE) 2021/1058 z dnia 24 czerwca 2021 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności. Zgodnie z art. 7 ww. rozporządzenia wsparciem mogą zostać objęte inwestycje w infrastrukturę istniejących regionalnych portów lotniczych zdefiniowanych w art. 2 pkt 153 rozporządzenia (UE) nr 651/2014 w zakresie inwestycji w środki łagodzące oddziaływanie na środowisko lub inwestycji w ochronę, bezpieczeństwo, jak i systemy zarządzania ruchem lotniczym wynikające z badań nad systemem zarządzania ruchem lotniczym w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej. W związku z tym zaproponowana budowa/modernizacja infrastruktury lotniskowej GA nie wpisuje się w zakres wsparcia określony w rozporządzeniu, a tym samym nie może być ujęta w FEnKS.
115	Gmina Miejska Kraków - Urząd Miasta Krakowa	2.5.2.2 Główne grupy docelowe	109	Brak uwzględnienia wśród grup docelowych jednostek organizacyjnych JST oraz podmiotów z udziałem jednostek samorządu terytorialnego posiadających osobowość prawną.	Jednostki organizacyjne JST oraz podmioty z udziałem jednostek samorządu terytorialnego posiadające osobowość prawną mają potencjał do inicjowania, realizacji i wdrażania przedsięwzięć związanych z celem szczegółowym 3.2.	odrzucona	W odróżnieniu do perspektywy 2014-2020, szablon programu nie przewiduje wskazywania w nim beneficjentów, a jedynie grup docelowych, czyli podmiotów/osób, które będą korzystały z efektów zrealizowanego projektu. Beneficjenci natomiast zostaną wskazani w innym dokumencie krajowym, tj. Szczegółowym opisie priorytetów.
116	Gmina Miejska Kraków - Urząd Miasta Krakowa	2.7.1.2 Główne grupy docelowe	123	Brak uwzględnienia wśród grup docelowych jednostek organizacyjnych JST oraz podmiotów z udziałem jednostek samorządu terytorialnego posiadających osobowość prawną.	Jednostki organizacyjne JST oraz podmioty z udziałem jednostek samorządu terytorialnego posiadające osobowość prawną mają potencjał do inicjowania, realizacji i wdrażania przedsięwzięć związanych z celem szczegółowym 4.6.	odrzucona	Zgodnie z planowanym zakresem wsparcia i linią demarkacyjną z programami regionalnymi, w FEnKS o dofinansowanie będą mogły ubiegać się jst jedynie na rzecz podległych instytucji kultury, położonych na obszarach wpisanych na listę UNESCO lub PH.
117	Gmina Miejska Kraków - Urząd Miasta Krakowa	1.1 GŁÓWNE WYZWANIA PRZY UWZGLĘDNIENIU RÓŻNIC SPOŁECZNYCH, EKONOMICZNYCH I TERYTORIALNYCH	12	Rozszerzyć zapis o kwestie związane z lądowiskami: Zarówno na etapie pozaszpitalnym, czyli w zakresie wyposażenia zespołów ratownictwa medycznego w środki transportu sanitarnego (ambulanse), jak i szpitalnym, czyli w odniesieniu do szpitalnych oddziałów ratunkowych, lądowisk oraz centrów urazowych.	Konieczność doprecyzowania wyniku z obowiązków nałożonych na podmioty lecznicze w zakresie realizacji zadań wynikających m.in. z ustawy z dnia 8 września 2006 r. o Państwowym Ratownictwie Medycznym (Dz.U.2020. poz. 882) oraz dookreślonych w rozporządzeniu Ministra Zdrowia z dnia 27 czerwca 2019 r. w sprawie szpitalnego oddziału ratunkowego.	odrzucona	Ta część dokumentu dopuszcza ograniczenie informacji wyłącz nie do kluczowych wyzwań i problemów istniejących w poszczególnych sektorach. Natomiast szczegółowe informacje zostaną przedstawione w dokumencie wdrożeniowym (SzOP).
118	Gmina Miejska Kraków - Urząd Miasta Krakowa	2.6.1.1 Powiązane rodzaje działań	117	DODAC ZAPIS: "Obok wsparcia samych instytucji ochrony zdrowia konieczne jest wsparcie projektów zwiększających wyjściowy poziom zdrowia w skupiskach miejskich zwłaszcza regionów intensywnie zurbanizowanych lub zdegradowanych poprzez zapewnienie zajęć rekreacyjnych dla wszystkich grup wiekowych wraz z dedykowanymi prozdrowotnymi kampaniami społecznymi, a także realizacja samych elementów plenerowej infrastruktury wpływającej na zdrowie zwłaszcza realizacja inwestycji typu siłownie zewnętrzne, place zabaw, zorganizowane place rekreacyjne, boiska, street-workout parki i inne."	Koszt realizowania ochrony zdrowia, wielokrotnie przewyższa koszty profilaktyki zdrowotnej społeczeństwa, która nie może zostać właściwie zabezpieczona bez dostępu do infrastruktury rekreacyjnej (projekty twarde) oraz odpowiednich treningów zdrowotnych czy kampanii promujących (projekty miękkie). Realizując kompleksowy program wsparcia sektora zdrowia brak działań profilaktycznych wydaje się zwykłym przeoczeniem autorów Programu.	odrzucona	Z uwagi na specyfikę funduszu (EFRR), zakres FENIKS nie obejmuje wsparcia proponowanych działań o charakterze miękkim (profilaktyka).
119	Gmina Miejska Kraków - Urząd Miasta Krakowa	2.7.1.1 Powiązane rodzaje działań	121	(...) Dodatkowo, wsparcie pozwoli m.in. na tworzenie warunków dla realizacji procesów rewitalizacji społecznej na obszarach kryzysowych.(...) - proponuje się usunięcie słowa "społecznej"	nieprawidłowe zastosowanie pojęcia "rewitalizacji", sprzeczne z definicją zawartą w art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 9 października 2015 r. o rewitalizacji (Dz. U. z 2021 r. poz. 485)	odrzucona	Przytoczony fragment został w całości usunięty z kolejnej wersji programu
120	Gmina Miejska Kraków - Urząd Miasta Krakowa	2.7.1.1 Powiązane rodzaje działań	122	Wśród działań, jakie będą mogły uzyskać wsparcie brak jest inwestycji w budowę nowych miejsc o charakterze lokalnym (muzeów, skansenów, parków etnograficznych itp.), mających na celu ochronę dziedzictwa kulturowego, dóbr kultury czy też wytworów kultury ludowej (obiektów ruchomych i nieruchomych) nie koniecznie wpisanych na listę UNESCO, uznanych za Pomniki Historii czy posiadających Znak Dziedzictwa Europejskiego, a stanowiących spuściznę i świadczących o kulturze obszaru, z którego się wywodzą.	Ochrona dziedzictwa kulturowego związanego z danym regionem, a także tworzenie nowych elementów infrastruktury kultury w regionie przełoży się na zwiększenie potencjału turystycznego tego regionu oraz tworzenie jego przewag konkurencyjnych. Obiekty wpisane na listę UNESCO, uznane za Pomniki Historii czy posiadające Znak Dziedzictwa Europejskiego nie wyczerpują katalogu dóbr kultury, które należy chronić i które posiadają potencjał turystyczny, mogący decydować o atrakcyjności danego regionu.	odrzucona	Zapisy programu nie wykluczają budowy nowych obiektów. Wprowadzenie jednak takiego zapisu wprost do treści programu będzie wymagać uzyskania zgody KE - nie rekomendujemy tej zmiany w programie, a jedynie doprecyzowanie w SzOP. Ponadto należy wskazać, że FENIKS jako program krajowy o ograniczonej alokacji środków finansowych skupiać się powinien na ograniczonym zakresie wsparcia.
121	Gmina Miejska Kraków - Urząd Miasta Krakowa	2.7.1.1 Powiązane rodzaje działań	122	w akapicie rozpoczynającym się od słów: "Wsparciem zostaną objęte ..." proponuje się zdanie: "Ponadto o wsparcie mogą ubiegać się jednostki samorządu terytorialnego, ngo oraz kościoły i związki wyznaniowe w zakresie prowadzonej działalności kulturalnej, zlokalizowane na obszarach wpisanych na listę UNESCO lub Pomników Historii". zastąpić następującym zdaniem: "Ponadto, o wsparcie mogą ubiegać się jednostki samorządu terytorialnego, podmioty świadczące usługi publiczne w ramach realizacji obowiązków jednostek samorządu terytorialnego, w tym spółki komunalne, ngo oraz kościoły i związki wyznaniowe w zakresie prowadzonej działalności."	Oprócz Jednostek Samorządu Terytorialnego zadania własne tych jednostek realizują również inne podmioty, w tym spółki komunalne. Powyższe uzasadnia objęcie możliwością ubiegania się o wsparcie również tych podmiotów. Założenia Projektu przewidują wsparcie procesów transformacji cyfrowej m.in. poprzez rozwój infrastruktury (zarówno nowo wznoszonej, jak również modernizowanej), w związku z czym zasadnym jest umożliwienie ubiegania się o wsparcie w stosunku do wszystkich inwestycji, a nie tylko zlokalizowanych na obszarach wpisanych na listę UNESCO lub Pomników Historii. Dodatkowo, nowe inwestycje realizowane są najczęściej poza wymienionymi obszarami.	odrzucona	Zgodnie z planowanym zakresem wsparcia i linią demarkacyjną z programami regionalnymi, w FEnKS o dofinansowanie będą mogły ubiegać się jst jedynie na rzecz podległych instytucji kultury, położonych na obszarach wpisanych na listę UNESCO lub PH.
122	Gmina Miejska Kraków - Urząd Miasta Krakowa	2.1.1.8 INDYKATYWNY PODZIAŁ ALOKACJI UE WEDŁUG RODZAJU INTERWENCJI	36	Zapis 44-"Renowacja zwiększająca efektywność energetyczną", proponujemy zamienić na zapis "Renowacja oraz realizacja projektów zwiększających efektywność energetyczną"	Projekty zwiększające efektywność energetyczną nie muszą koniecznie wiązać się z renowacją budynku.	odrzucona	Kody i nazwy kategorii interwencji wynikają z zał. I do rozporządzenia UE 2021/1060, zatem nie podlegają zmianom.
123	Gmina Miejska Kraków - Urząd Miasta Krakowa	2.2.5.1 Powiązane rodzaje działań	82	Propozycja rozszerzenia zapisu: Istotnym wyzwaniem gospodarki wodnej jest również zagwarantowanie dostępu ludzi do odpowiedniej jakości wody do spożycia, na co mają znaczący wpływ przedłużające się okresy suche będące jednym ze skutków zmian klimatu. Częstotliwość występowania susz w Polsce będzie się nasilała w nadchodzących latach, co niewątpliwie będzie skutkowało pogarszaniem się jakości i ilości wody, zarówno powierzchniowej, jak i z zasobów podziemnych, będącej źródłem wody pitnej. W związku z powyższym przewiduje się wsparcie na budowę i modernizację infrastruktury niezbędnej do ujęcia, uzdatniania, magazynowania i dystrybucji wody do spożycia w uzasadnionych adaptacją do zmian klimatu przypadkach, w tym m.in. działań związanych z ograniczaniem strat wody, zarządzaniem oraz zapewnieniem właściwego bezpieczeństwa dostarczenia wody.	Propozycja uzupełnienia zapisu o konkretne działania związane z ograniczeniem strat wody, zarządzaniem.	odrzucona	Zapisy w programie mają ogólny charakter. Tego typu zapisy powinny być doprecyzowane na poziomie SzOP. Obecnie wyodrębniony został cel szczegółowy 2.5 w ramach Priorytetu II, który dotyczy infrastruktury w zakresie wody do spożycia.

124	Gmina Miejska Kraków - Urząd Miasta Krakowa	2.1.3.1 Powiązane rodzaje działań	43	W opisie działania uwzględniono jedynie inwestycje w infrastrukturę służącą do odprowadzania i oczyszczania ścieków komunalnych - brak mowy o analogicznych działaniach uwzględniających ścieki przemysłowe. Rozszerzenie działań o ścieki przemysłowe wymagać będzie ujęcia w katalogu działań przewidzianych do wsparcia projektów zakładających uzbrojenie terenów przygotowywanych pod inwestycje w systemy odprowadzania i oczyszczania ścieków.	Rozszerzenie o wsparcie dla budowy infrastruktury służącej do odprowadzania i oczyszczanie ścieków przemysłowych przełoży się na wsparcie zrównoważonej gospodarki wodnej.	Odrzucona	W celu szczegółowym 2.6 przewidziano wsparcie dla technologii pozwalających na zmniejszenie zużycia wody w procesach produkcyjnych (zamknięte obiegi wody, ponowne wykorzystanie). W celu szczegółowym 2.5 dot. gospodarki ściekowej wspierane są inwestycje ujęte w KPOŚK, realizujące postanowienia dyrektywy ściekowej. Inwestycje te są dla Polski priorytetowe ze względu na niewypełnione przez aglomeracje przepisy dyrektywy ściekowej.
125	Gmina Miejska Kraków - Urząd Miasta Krakowa	2.7.1.1 Powiązane rodzaje działań	123	Propozycja przeformułowania zapisu: "(...) Zakres wsparcia w ramach celu szczegółowego obejmuje także działania infrastrukturalne mające na celu ochronę i zachowanie otoczenia zabytkowych obiektów lub, jeśli to okaże się niecelowe, translokację zabytków, w miejsce, gdzie ich ochrona będzie możliwa i przyniesie pożądane skutki".	Translokacja obiektów zabytkowych czy dóbr kultury niejednokrotnie jest jedynym sposobem na ich ochronę i zachowanie ich spuścizny.	odrzucona	Z uwagi na ograniczoną ilość dostępnych środków finansowych oraz konieczność zapewnienia demarkacji z programami regionalnymi, nie przewiduje się ww. rodzaju działania na rzecz obiektów kultury. Szczegółowy zakres wsparcia zostanie określony w dokumentach niższego rzędu (SzOP). Ponadto należy dodać, że celem interwencji FEniKS nie jest wyłącznie sposobem na ochronę i zachowanie obiektów zabytkowych, ale poprzez taką ochronę ma służyć rozwojowi gospodarczemu.
126	Gmina Miejska Kraków - Urząd Miasta Krakowa	2.7.1.1 Powiązane rodzaje działań	122-123	Propozycja przeformułowania zapisu: "(...) Poprzez realizację inwestycji związanych z renowacją, konserwacją, rewaloryzacją, restauracją i translokacją obiektów zabytkowych (...)"	Translokacja obiektów zabytkowych czy dóbr kultury niejednokrotnie jest jedynym sposobem na ich ochronę i zachowanie spuścizny historycznej, jaka reprezentują.	odrzucona	Z uwagi na ograniczoną ilość dostępnych środków finansowych oraz konieczność zapewnienia demarkacji z programami regionalnymi, nie przewiduje się ww. rodzaju działania na rzecz obiektów kultury. Szczegółowy zakres wsparcia zostanie określony w dokumentach niższego rzędu (SzOP). Ponadto należy dodać, że celem interwencji FEniKS nie jest wyłącznie sposobem na ochronę i zachowanie obiektów zabytkowych, ale poprzez taką ochronę ma służyć rozwojowi gospodarczemu.
127	Gmina Miejska Kraków - Urząd Miasta Krakowa	2.6.1.3 Działania mające na celu zapewnienie równości, włączenia społecznego i niedyskryminacji	117	PO SŁOWACH "Wsparcie będzie zgodne z zasadami transparentności i niedyskryminacji." USUNĄĆ poniższą część zdania zastępując przecinek kropką ", a także z warunkami określonymi w art. 11 Rozporządzenia Ogólnego, tj. w zakresie równości szans kobiet i mężczyzn oraz niedyskryminacji, a także zrównoważonego rozwoju oraz Załącznikiem III do Rozporządzenia Ogólnego."	Treść zdania jest powtórzeniem wcześniej wyrażonej intencji Programu o niedyskryminacji kobiet i mężczyzn oraz prawa do zrównoważonego rozwoju jednocześnie odnosi się do przepisów Załącznika III i Rozporządzenia Ogólnego, które nie dość, że nie zostały jednoznacznie dookreślone, o które Rozporządzenie i załącznik chodzi, to pod względem treści nie wnoszą zmiany, powodując jego NIETRANSARENTNOŚĆ.	odrzucona	Intencją zapisów jest podkreślenie znaczenia wskazanych zasad poprzez odwołanie się do ogólnych zapisów, jak i szczegółowych uregulowań zawartych w art. 11 rozporządzenia ogólnego.
128	Gmina Miejska Kraków - Urząd Miasta Krakowa	2.7.1.1 Powiązane rodzaje działań	121-123	Wprowadzić zapisy dotyczące dostępności architektonicznej, informacyjno - komunikacyjnej i cyfrowej dla osób ze szczególnymi potrzebami w tym osób z niepełnosprawnościami	Ustawa z 19 lipca 2019 o zapewnieniu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami	odrzucona	Planowane inwestycje będą uwzględniały elementy mające na celu zwiększenie dostępności kultury poprzez umożliwienie korzystania z niej grupom dotychczas wykluczonym np. niepełnosprawni. Doszczegółowienie zakresu wsparcia zostanie doprecyzowane w dokumentach szczegółowych.
129	Gmina Miejska Kraków - Urząd Miasta Krakowa	2.6.1.2 Główne grupy docelowe	117	PO SŁOWACH "... do wybranych podmiotów leczniczych" DODAC ZAPIS: "oraz innych podmiotów, które realizują swoje działania w obszarze ochrony zdrowia"	Uzupełnienie wydaje się konieczne ze względu na wąski podmiotowo zakres instytucji, które mogłyby ze wsparcia skorzystać co mogłoby spowodować.	odrzucona	Zapisy zostaną doszczegółowione na poziomie SzOP
130	Gmina Miejska Kraków - Urząd Miasta Krakowa	2.6.1.4 Wskazanie konkretnych terytoriów objętych wsparciem, z uwzględnieniem planowanego wykorzystania narzędzi terytorialnych	118	DODAC ZAPIS: "Działania w zakresie realizacji ochrony zdrowia poprzez rekreacyjne projekty miękkie i infrastrukturalne będą dotyczyły zwłaszcza skupisk miejskich, gdzie wdrożone działania będzie charakteryzowała znacznie wyższa skuteczność aniżeli w rejonach mało zaludnionych."	Uzupełnienie wydaje się konieczne ze względu na zwiększenie ukierunkowania środków na te ośrodki o wyższej gęstości zaludnienia, co łączy się ze wzrostem skuteczności populacyjnej ochrony zdrowia.	odrzucona	Obecne zapisy nie wykluczają wsparcia ośrodków o wyższej gęstości zaludnienia
131	Gmina Miejska Kraków - Urząd Miasta Krakowa		142	Uzupełnienie wykazu projektów w komponencie Zdrowie: Budowa dodatkowego pawilonu dla potrzeb SOR wraz z wyposażeniem w Szpitalu Specjalistycznym im. Stefana Żeromskiego SP ZOZ w Krakowie Okres realizacji projektu: 2020 – 2023 Zwiększenie dostępności Szpitala Miejskiego Specjalistycznego im. Gabriela Narutowicza w Krakowie do szybkiej diagnostyki, leczenia i rehabilitacji pacjentów z urazami poprzez utworzenie w nim nowoczesnego Ośrodka Urazowego Kraków -Zachód. Okres realizacji projektu: 2022 – 2025	Uzupełnienie wykazu o dwa projekty w zakresie infrastruktury ratownictwa medycznego, planowane do realizacji w miejskich podmiotach leczniczych	odrzucona	Program nie skupia się na wskazywaniu konkretnych projektów. Podstawą dla wspierania określonych inwestycji będą zapisy SzOP.
132	Gmina Miejska Kraków - Urząd Miasta Krakowa	1.2 GŁÓWNE WYZWANIA PRZY UWZGLĘDNIENIU NIEDOSKONAŁOŚCI RYNKU, POTRZEB INWESTYCYJNYCH ORAZ KOMPLEMENTARNOŚCI I SYNERGII Z INNYMI FORMAMI WSPARCIA	13	W Strategii Programu nie wskazano możliwości wypracowywania indywidualnych rozwiązań dla poszczególnych projektów, które będą wymagały badań i opracowania naukowego. W punkcie 1.2 należałoby dodać, że w barierach znajduje się niewykorzystywanie potencjału polskich wyższych uczelni i instytutów naukowych.	W Strategii Programu nie wskazano możliwości wypracowywania indywidualnych rozwiązań dla poszczególnych projektów, które będą wymagały badań i opracowania naukowego. Duże inwestycje wymagają często zindywidualizowanych strategii. W poprzednich okresach działania opierały się na zakupionych, zazwyczaj za granicą, licencjach. Korzystniejsze wydaje się jednak, uwzględnienie polskiego sektora B+R, przy wypracowywaniu rozwiązań dla dużych inwestycji.	odrzucona	Za wypracowanie indywidualnych rozwiązań na potrzeby projektu/inwestycji jest odpowiedzialny beneficjent, który może korzystać w tym celu ze wsparcia środowisk naukowych. Jednak nie jest celem FEniKS realizowanie projektów stricte ukierunkowanych na podnoszenie potencjału polskich uczelni i instytutów naukowych. Temu celowi służy FENG.
133	Gmina Miejska Kraków - Urząd Miasta Krakowa	2.1.1.7 WSKAŹNIKI	35	Sugeruje się dodanie wskaźnika rezultatu "Roczne zmniejszenie zapotrzebowania na energię w przemyśle wynikające z realizacji działań o charakterze oszczędnościowym"	Wskaźnik taki pozwoli w bardziej dokładny sposób mierzyć efekty realizacji programu.	odrzucona	Program zawiera wybór najważniejszych wskaźników do monitorowania w projektach. Wskaźniki najważniejsze z punktu widzenia polityki spójności określono w Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE)2021/1058 ws. EFRR i FS na lata 2021-2027. Wprowadzanie do programu dodatkowych wskaźników aniżeli niezbędnie wymagane, stanowi potencjalnie dodatkowe obciążenie dla przyszłych beneficjentów oraz utrudnienie dla efektywnego wdrożenia programu. Ponadto wskaźniki muszą spełniać odpowiednie wymagania metodologiczne, m.in. posiadać definicję i ustaloną metodykę pomiaru, których w uwadze nie wskazano.
134	Gmina Miejska Kraków - Urząd Miasta Krakowa	2.7.1.1 Powiązane rodzaje działań	123	(...) Zakres wsparcia w ramach celu szczegółowego obejmuje także działania infrastrukturalne mające na celu ochronę i zachowanie otoczenia zabytkowych obiektów. Niejednokrotnie inwestycje będą realizowane w bliskim sąsiedztwie lub na terenie objętym planem rewitalizacji, co wpłynie korzystnie na ogólny rozwój większych obszarów (...) - proponuje się zastąpienie słów: "planem rewitalizacji" słowami: "programem rewitalizacji" lub "gminnym programem rewitalizacji"	Zgodnie z art. 8 ust. 1. ustawy z dnia 9 października 2015 r. o rewitalizacji (Dz. U. z 2021 r. poz. 485), w przypadku gdy gmina zamierza realizować zadania własne, o których mowa w art. 3 ust. 1, rada gminy wyznacza, w drodze uchwały, z własnej inicjatywy albo na wniosek wójta, burmistrza albo prezydenta miasta, obszar zdegradowany i obszar rewitalizacji. Natomiast zgodnie z art. 14 ust. 2 tej ustawy, gminny program rewitalizacji jest sporządzany dla obszaru rewitalizacji wyznaczonego w drodze uchwały, o której mowa w art. 8.	odrzucona	Nie przewiduje się wspierania działań z zakresu rewitalizacji na poziomie krajowym. Rewitalizacja będzie, podobnie jak dotychczas, domeną RPO. Fragment dot. rewitalizacji został usunięty z programu.

135	Gmina Miejska Kraków - Urząd Miasta Krakowa	2.3.1.1 Powiązane rodzaje działań	87	Przewidziane zostały tylko inwestycje w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Nie uwzględniono wsparcia dla transportu indywidualnego, w tym również transportu zeroemisyjnego stanowiącego obecnie coraz popularniejszą alternatywę dla samochodów tj. systemów rowerów miejskich, hulajnóg miejskich, itp.	Zgodnie z trzecim akapitem: "Zrównoważenie opcji transportowych w mieście powinno odbywać się poprzez tworzenie nieprzerwanych możliwości przemieszczania się środkami transportu, o jak najmniejszej presji na środowisko", system transportu oparty na rowerach, hulajnogach, itp. idealnie wpisuje się w to założenie. Ponadto w ramach przedmiotowego celu warto rozważyć finansowanie ww. środków transportu dostosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych. W przypadku uwzględnienia kwestii związanych z transportem indywidualnym należy również uwzględnić rolę samorządów, które poprzez realizację programów lokalnych udzielają dofinansowania osobom fizycznym, będących odbiorcą końcowym wsparcia.	odrzucona	Z uwagi na dostępną alokację, Program FEnIKS - jako interwencja z poziomu krajowego - koncentruje się na kluczowych wyzwaniach dla transportu zbiorowego w aglomeracjach (cel szczegółowy 2.8) i rozwoju podstawowej sieci transportowej kraju (cel szczegółowy 3.2) . Istnieje szereg innych programów pozwalających na budowę ścieżek rowerowych. Dodatkowo podkreślamy, że w ramach celu 2.8 kwalifikowane będą wydatki w ramach projektów służące tworzeniu infrastruktury pieszo-rowerowej. Nie zakładamy jednak oddzielnych projektów w tym zakresie z poziomu FEnIKS. W transporcie miejskim, odpornym na niekorzystne zjawiska atmosferyczne i bardziej dostępnym dla szerszego grona odbiorców, w tym osób o ograniczonej mobilności, widzimy większy potencjał do przejęcia indywidualnego ruchu drogowego w miastach niż infrastruktura rowerowa. Podkreślamy, że brak oddzielnych inwestycji w infrastrukturę rowerową/pieszą/miejską nie oznacza ignorowania tej formy transportu, a jest wyrazem zastosowania komplementarności wsparcia różnych elementów mobilności miejskiej z poszczególnych programów (nie tylko FEnIKS finansuje aktywność mobilną), w której każdy program inaczej rozkłada akcenty, zgodnie ze swoim charakterem. Ta komplementarność ma służyć unikaniu dublowania wsparcia tych samych elementów z różnych programów, co jest jedną z zasad udzielania pomocy ze środków Polityki Spójności UE. Wypełniając tą zasadę, tworzymy przejrzysty dla beneficjentów system wsparcia, z myślą o odbiorcach korzystających z owoców zrealizowanych projektów.
136	Gmina Miejska Kraków - Urząd Miasta Krakowa	2.4.1.7 WSKAŹNIKI	95-96	Treść tabeli wymaga przetłumaczenia na język polski	Uwaga redakcyjna	przyjęta	Tabele wskaźnikowe w programie wypełnia się w języku polskim (nazwy wskaźników wspólnych pochodzą z oficjalnego tłumaczenia Rozporządzenia 2021/1058 - opublikowane 30 czerwca 2021 r.)
137	Gmina Miejska Kraków - Urząd Miasta Krakowa	2.1.3.1 Powiązane rodzaje działań	43	W celu szczegółowym 2.5 nie wskazano czy w ramach celu finansowanie ma dotyczyć inwestycji wynikających z konieczności dostosowania do wymogów Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/2184 z dnia 16 grudnia 2020 r. w sprawie jakości wody przeznaczonej do spożycia przez ludzi w obrębie tej perspektywy finansowej.	Należy wskazać czy w celu szczegółowym 2.5 finansowanie ma również dotyczyć inwestycji wynikających z konieczności dostosowania do wymogów Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/2184 z dnia 16 grudnia 2020 r. w sprawie jakości wody przeznaczonej do spożycia przez ludzi w obrębie tej perspektywy finansowej.	Przyjęta	W ramach Priorytetu II, cel szczegółowy 2.5 przewidziano wsparcie dla projektów z zakresu infrastruktury wody do spożycia.
138	Gmina Miejska Kraków - Urząd Miasta Krakowa	2.4.1.1 Powiązane rodzaje działań	92	Proponuje się dodanie informacji o finansowaniu parkingów P+R, jako wspomnianych w treści punktu 2.4.1.1 systemów służących integracji kolei z innymi rodzajami transportu.	Parkingi P+R są ważnym elementem służącym integracji kolei z systemem transportu samochodowego.	przyjęta	Zapis został uszczegółowiony w wyniku zgłoszenia analogicznej uwagi i brzmi jak poniżej: "W związku z powyższym, w zakresie publicznego transportu zbiorowego w miastach wsparcie finansowe będzie przeznaczone dla inwestycjom w infrastrukturę i tabor szynowy publicznego transportu zbiorowego, węzły przesiadkowe (w tym: parkingi P&R poza centrami miast) , miejskie systemy ITS dla uprzywilejowania, usprawnienia usług publicznego transportu miejskiego, rozwiązania IT."
139	Gmina Miejska Kraków - Urząd Miasta Krakowa	2.1.3.7 WSKAŹNIKI	45-46	Treść tabeli wymaga przetłumaczenia na język polski	Uwaga redakcyjna	przyjęta	Tabele wskaźnikowe w programie wypełnia się w języku polskim (nazwy wskaźników wspólnych pochodzą z oficjalnego tłumaczenia Rozporządzenia 2021/1058 - opublikowane 30 czerwca 2021 r.)
140	Gmina Miejska Kraków - Urząd Miasta Krakowa	2.1.4.7 WSKAŹNIKI	50-51	Treść tabeli w zakresie wskaźników wymaga przetłumaczenia na język polski	Uwaga redakcyjna	przyjęta	Tabele wskaźnikowe w programie wypełnia się w języku polskim (nazwy wskaźników wspólnych pochodzą z oficjalnego tłumaczenia Rozporządzenia 2021/1058 - opublikowane 30 czerwca 2021 r.)
141	Gmina Miejska Kraków - Urząd Miasta Krakowa	2.1.5.7 WSKAŹNIKI	55	Treść tabeli wymaga przetłumaczenia na język polski	Uwaga redakcyjna	przyjęta	Tabele wskaźnikowe w programie wypełnia się w języku polskim (nazwy wskaźników wspólnych pochodzą z oficjalnego tłumaczenia Rozporządzenia 2021/1058 - opublikowane 30 czerwca 2021 r.)
142	Gmina Miejska Kraków - Urząd Miasta Krakowa	2.2.1.7 WSKAŹNIKI	60	Treść tabeli wymaga częściowego przetłumaczenia na język polski	Uwaga redakcyjna	przyjęta	Tabele wskaźnikowe w programie wypełnia się w języku polskim (nazwy wskaźników wspólnych pochodzą z oficjalnego tłumaczenia Rozporządzenia 2021/1058 - opublikowane 30 czerwca 2021 r.)
143	Gmina Miejska Kraków - Urząd Miasta Krakowa	2.2.3.7 WSKAŹNIKI	72	Treść tabeli wymaga częściowego przetłumaczenia na język polski	Uwaga redakcyjna	przyjęta	Wszystkie elementy tabeli przetłumaczono na język polski. Zastosowanie wersji angielskiej spowodowane było tym, że w czasie przygotowywania wersji programu do konsultacji nie było jeszcze dostępnych oficjalnych wersji tłumaczeń właściwych Rozporządzeń na język polski.
144	Gmina Miejska Kraków - Urząd Miasta Krakowa	2.2.4.7 WSKAŹNIKI	77-79	Nazwy wskaźników produktu i rezultatu opisane są w języku angielskim - należy przetłumaczyć na język polski	Uwaga redakcyjna	przyjęta	Tabele wskaźnikowe w programie wypełnia się w języku polskim (nazwy wskaźników wspólnych pochodzą z oficjalnego tłumaczenia Rozporządzenia 2021/1058 - opublikowane 30 czerwca 2021 r.)
145	Gmina Miejska Kraków - Urząd Miasta Krakowa	2.2.5.7 WSKAŹNIKI	84-85	Nazwy wskaźników produktu i rezultatu opisane są w języku angielskim - należy przetłumaczyć na język polski	Uwaga redakcyjna	przyjęta	Tabele wskaźnikowe w programie wypełnia się w języku polskim (nazwy wskaźników wspólnych pochodzą z oficjalnego tłumaczenia Rozporządzenia 2021/1058 - opublikowane 30 czerwca 2021 r.)

146	Gmina Miejska Kraków - Urząd Miasta Krakowa	2.3.1.7 WSKAŹNIKI	89-90	Treść tabeli wymaga przetłumaczenia na język polski	Uwaga redakcyjna	przyjęta	Tabele wskaźnikowe w programie wypełnia się w języku polskim (nazwy wskaźników wspólnych pochodzą z oficjalnego tłumaczenia Rozporządzenia 2021/1058 - opublikowane 30 czerwca 2021 r.)
147	Gmina Miejska Kraków - Urząd Miasta Krakowa	2.4.2.7 WSKAŹNIKI	100	Treść tabeli wymaga przetłumaczenia na język polski	Uwaga redakcyjna	przyjęta	Tabele wskaźnikowe w programie wypełnia się w języku polskim (nazwy wskaźników wspólnych pochodzą z oficjalnego tłumaczenia Rozporządzenia 2021/1058 - opublikowane 30 czerwca 2021 r.)
148	Gmina Miejska Kraków - Urząd Miasta Krakowa	2.5.1.7 WSKAŹNIKI	104-105	Treść tabeli wymaga przetłumaczenia na język polski	Uwaga redakcyjna	przyjęta	Tabele wskaźnikowe w programie wypełnia się w języku polskim (nazwy wskaźników wspólnych pochodzą z oficjalnego tłumaczenia Rozporządzenia 2021/1058 - opublikowane 30 czerwca 2021 r.)
149	Gmina Miejska Kraków - Urząd Miasta Krakowa	2.5.2.7 WSKAŹNIKI	111-112	Treść tabeli wymaga przetłumaczenia na język polski	Uwaga redakcyjna	przyjęta	Tabele wskaźnikowe w programie wypełnia się w języku polskim (nazwy wskaźników wspólnych pochodzą z oficjalnego tłumaczenia Rozporządzenia 2021/1058 - opublikowane 30 czerwca 2021 r.)
150	Gmina Miejska Kraków - Urząd Miasta Krakowa	2.2.5.5 Przedsięwzięcia międzyregionalne, transgraniczne i transnarodowe	84	Zdanie: "Należy podkreślić, iż projekty w ramach niniejszego celu szczegółowego będą przyczyniać się do ograniczenia zanieczyszczenia Morza Bałtyckiego poprzez realizację szeregu inwestycji związanych z gospodarką ściekową." należy przedstawić adekwatnie do rodzaju działań objętych wsparciem w ramach przedmiotowego celu szczegółowego.	W rozdziale 2.2.5.5 jest odniesienie do gospodarki ściekowej, podczas gdy z opisu celu szczegółowego wynika że wsparcie ma dotyczyć budowy i modernizacji infrastruktury niezbędnej do ujęcia, uzdatniania, magazynowania i dystrybucji wody do spożycia w uzasadnionych adaptacją do zmian klimatu przypadkach.	przyjęta	
151	Gmina Miejska Kraków - Urząd Miasta Krakowa	2.6.1.1 Powiązane rodzaje działań	116	Rozszerzenie zapisów: "Realizowane działania będą wzmacniać systemową zmianę w ochronie zdrowia w kierunku rozwijania zdeinstytucjonalizowanych form opieki nad osobami chorymi i potrzebującymi wsparcia w codziennym funkcjonowaniu. Jednocześnie, z uwagi na istniejący trend związany ze starzeniem się społeczeństwa, infrastrukturalnego wsparcia wymagają podmioty udzielające świadczeń zdrowotnych i opiekuńczych osobom starszym i niesamodzielnym."	Ze względu na obecny trend związany z postępującym starzeniem się polskiego społeczeństwa, konieczne są działania nakierowane na wzmocnienie infrastruktury dla potrzeb realizacji stacjonarnych usług leczniczych i opiekuńczych dla osób starszych i przewlekle chorych.	przyjęta	
152	Gmina Miejska Kraków - Urząd Miasta Krakowa	2.6.1.2 Główne grupy docelowe	117	Rozszerzenie zapisów w zakresie grupy docelowej: Interwencja będzie zaadresowana do wybranych podmiotów leczniczych, w szczególności udzielających świadczeń zdrowotnych w zakresie ambulatoryjnej opieki zdrowotnej, opieki szpitalnej, podmiotów leczniczych wyspecjalizowanych w zakresie onkologii, opieki długoterminowej, podmiotów udzielających świadczeń w zakresie opieki psychiatrycznej, szczególności dla dzieci i młodzieży oraz systemu ratownictwa medycznego, oraz pacjentów korzystających z infrastruktury ww. podmiotów.	Ze względu na obecny trend związany z postępującym starzeniem się polskiego społeczeństwa, konieczne są działania nakierowane na wzmocnienie infrastruktury dla potrzeb realizacji stacjonarnych usług leczniczych i opiekuńczych dla osób starszych i przewlekle chorych, wobec czego istotne jest uwzględnienie podmiotów świadczących usługi w zakresie opieki długoterminowej.	przyjęta	
153	Gmina Wrocław	2.1.2.7 WSKAŹNIKI	40-41	1. zmiana lub dodanie wskaźnika produktu "ilość zretencjonowanych wód opadowych" w m ³ /ha 2. wskaźnik rezultatu - zbyt ogólny zapis weryfikacji wskaźnika tj. "Monitoring system"	1. możliwe do zrealizowania zadania w ramach celu szczegółowego 2.4. trudno będzie wyrazić w ha, bardziej adekwatnym będzie ilość zretencjonowanej wody opadowej 2. wniosek o doprecyzowanie w jaki sposób wskaźnik ma być mierzony (wytłumaczenie sposobu jego weryfikacji)	częściowo przyjęta	Ad. 1.: Zgodnie z oczekiwaniami KE cele szczegółowe w programach perspektywy 2021-2027 powinny być owskaźnikowane przede wszystkim za pomocą wskaźników określonych w Rozporządzeniu 1058 z 2021 ws. Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności. Proponowany wskaźnik nie należy do wskaźników określonych w tym dokumencie. Biorąc pod uwagę oczekiwanie KE ograniczenia w programach wskaźników nie pochodzących z przedmiotowego Rozporządzenia, uwaga w tej części nie może zostać przyjęta. Nie wyklucza się jednak ewentualności dodania uzasadnionych zakresem wsparcia wskaźników w krajowym uszczegółowieniu do programu (odpowiednik szczegółowego opisu osi priorytetowych z perspektywy 2014-2020), które będzie przygotowywane po zatwierdzeniu programu przez KE. Ad. 2.: uwaga przyjęta w tej części, wskazano, że źródłem danych dla wskaźników rezultatu będzie krajowy centralny system teleinformatyczny (CST2021).
154	Gmina Wrocław	1.8 UZASADNIENIE WYBORU CELÓW POLITYKI I CELÓW SZCZEGÓŁOWYCH	20-31	Program powinien zakładać możliwość realizacji mniejszych projektów (w ramach każdego z celów szczegółowych) z zakresu edukacji obywateli, zwiększania świadomości, lepszego dostępu do wiedzy poprzez realizację kampanii edukacyjno-informacyjnych - jako osobne przedsięwzięcie, a nie element uzupełniający dużego projektu. Taka możliwość została przewidziana w Priorytecie 4, cel szczegółowego 3.1 gdzie będzie możliwość realizacji mniejszych projektów mających na celu zmianę postaw i zachowań uczestników ruchu drogowego.	Biorąc pod uwagę cel programu i postawione wyzwania w obszarze klimatu i środowiska, realizacja szeroko zakrojonych działań edukacyjno-informacyjnych, w ramach każdego działania powinna mieć większe znaczenie dla wdrażania i efektów programu.	częściowo przyjęta	W miarę możliwości i w dostosowaniu do charakteru funduszy, będzie możliwa realizacja projektów mniejszych. Szczelowe zapisy zostaną zaprezentowane w SzOP. Jednak należy zauważyć że podstawowym instrumentem realizacji takich projektów, będą programy regionalne oraz program FERS finansowany z ESF+.
155	Gmina Wrocław	2.2.1.7 WSKAŹNIKI	60	Tabela rezultatów (2.2.1.7) brak danych dot. wskaźnika Estimated greenhouse emissions by boilers and heating systems converted from solid fossil fuels to gas i konieczność tłumaczenia na j. polski.	Brak możliwości jednoznacznej interpretacji wskaźnika oraz oceny na podstawie czego zdefiniowano je w takich wartościach docelowych - czy są na pewno mierzalne (w jaki sposób mierzyć) i realne do osiągnięcia.	częściowo przyjęta	Tabele wskaźnikowe w programie wypełnia się w języku polskim (nazwy wskaźników wspólnych pochodzą z oficjalnego tłumaczenia Rozporządzenia 2021/1058 - opublikowane 30 czerwca 2021 r.). Wskaźnik został jednak usunięty z celu szczegółowego 2.1. II osi programu. Zakres wsparcia projektowany w ramach programu sprawia, że przedmiotowy wskaźnik jest uwzględniony w celu szczegółowym 2.1. I osi priorytetowej, w której został zastosowany w wersji polskiej, wraz z jednostką miary oraz szacowaną wartością bazową dla 2020 roku i docelową dla 2029 roku.
156	Gmina Wrocław	2.1.1.7 WSKAŹNIKI	35	Należy przeanalizować wskaźnik RCR 26.	Dla RCR26 należy przeanalizować jaka będzie możliwość do monitorowania zużycia energii pierwotnej w lokalach mieszkalnych, dane może być bardzo trudno pozyskać - wskaźnik nie jest do końca zrozumiały, czy chodzi o wartość docelową zużycia w celu końcowym czy może o redukcję o wartość wskazaną w celu końcowym.	częściowo przyjęta	Zgodnie z oczekiwaniami Komisji Europejskiej, wartość bazowa i wartość docelowa wskaźnika w projektach ma być określana na podstawie danych ze świadectw efektywności energetycznej (w przypadku budynków). W programie zaprezentowano szacowaną wartość bazową i docelową wskaźnika, ich porównanie wskazuje na przewidywaną redukcję zużycia energii.
157	Gmina Wrocław	2.3.1.1 Powiązane rodzaje działań	87	Jest "(np..zieleń, usuwanie barier architektonicznych, elementy budownictwa wynikające ze zmian klimatu)" Proponowany zapis: "(np. zieleń, usuwanie barier architektonicznych, drogi rowerowe i ciągi piesze, elementy budownictwa wynikające ze zmian klimatu)"	Dla zachowania spójności z dokumentami szczegółowymi powinny wprost zostać przywołane również drogi rowerowe i ciągi piesze.	częściowo przyjęta	Nie ma potrzeby uzupełniania przedmiotowego akapitu o drogi rowerowe i ciągi piesze, ponieważ te elementy są już wpisane w akapicie powyżej ("Infrastruktura wspierająca rozwój aktywnej mobilności i mikromobilności").

158	Gmina Wrocław	1.8 UZASADNIENIE WYBORU CELÓW POLITYKI I CELÓW SZCZEGÓŁOWYCH	31	Należy rozszerzyć zapis "W tym kontekście istotną rolę odgrywają także placówki szkolnictwa artystycznego (publiczne szkoły i uczelnie). Pełnią one często rolę aktywnych aktorów odpowiedzialnych za dostarczanie społeczeństwu dóbr i usług kultury oferując m.in. przestrzeń dla wystaw i innych działalności kulturalnych czy prowadzenia koncertów"	Dokument przyjmuje za najważniejsze 3 zakresy działań w kulturze: ochronę i promocję (w tym w kontekście turystyki) dziedzictwa kulturowego, wsparcie obiektów posiadających cenne zbiory muzealne oraz placówki szkolnictwa artystycznego. Taka forma opisanie i chęci wspierania, dużo bardziej przeciw złożonego sektora, nie wydaje się właściwa. Dziedzictwo kulturowe nie powinno być łączone jedynie z turystyką i budowaniem tożsamości narodowej, czy Europejskiej. Dla przykładu duża część zabytków na zachodzie Polski to nie jest tylko polskie dziedzictwo. Ponadto wyremontowane obiekty zabytkowe, a takich przykładów jest również bardzo dużo, stają się przestrzeniami kreatywnych działań, wspierających lokalną gospodarkę i innowacyjność, niekonicznie wybierających funkcje muzealne jako główne. A tak zapisane są tezy dokumentu. Ramy programu nie obejmują wsparciem instytucji artystycznych, które posiadają wielki potencjał uwrażliwiania społecznego, kształtowania obywatelskich postaw, czy rozwoju intelektualnego. Wspieranie dotowanych muzeów przechowujących zbiory może być wspieraniem dobrze zabezpieczonych już beneficjentów środków publicznych, a w tym samym czasie grupa zawodowa np. artystów (w szczególności nieetatowych) pozostaje często poza możliwościami uzyskania wsparcia. Natomiast szczególne wskazywanie placówek szkolnictwa artystycznego jako miejsc kreatywnych działań, bez wspomnienia o szeregu innych podmiotów, jak centra i ośrodki kultury, art huby, spółdzielnie socjalne, ngo działające w kulturze - prowadzi do ograniczenia katalogu ważnych aktorów lokalnych działań jedynie do podmiotów, które podlegają Ministerstwu KDNIS. Jest to o tyle niewłaściwe, że podmioty te otrzymują centralne wsparcie podmiotowe, kiedy w tym samym czasie lokalne organizacje mają ograniczone możliwości pozyskiwania funduszy.	częściowo przyjęta	Przed wszystkim należy podkreślić, że zapisy FEnKS muszą zapewnić demarkację wsparcia z programami regionalnymi, stąd nie wszyscy wskazani w uwadze beneficjenci będą mogli ubiegać się o wsparcie z programu krajowego. Niemniej, zapisy programu zostaną uzupełnione o wsparcie samorządowych instytucji kultury położonych na obszarze wpisanym na listę UNESCO lub PH.
159	Gmina Wrocław	2.2.3.2 Główne grupy docelowe	70	Należy uzupełnić zapisy o wszystkie grupy docelowe, w tym potencjalnych wnioskodawców. W nowym zapisie należy uwzględnić jednostki samorządu terytorialnego oraz spółki, których większościowym udziałowcem są jednostki samorządu terytorialnego.	Głównymi grupami docelowymi, czyli odbiorcami środków wydatkowanych w ramach tego celu szczegółowego będą nie tylko odbiorcy końcowi, ale również potencjalni wnioskodawcy .	częściowo przyjęta	Katalog beneficjentów zostanie doprecyzowany w dokumencie Szczegółowy Opis Priorytetów (SzOP).
160	Gmina Wrocław	2.5.1.2 Główne grupy docelowe	103	Należy uzupełnić zapisy o wszystkie grupy docelowe, w tym potencjalnych wnioskodawców, W nowym zapisie należy uwzględnić jednostki samorządu terytorialnego oraz spółki, których większościowym udziałowcem są jednostki samorządu terytorialnego.	Głównymi grupami docelowymi, czyli odbiorcami środków wydatkowanych w ramach tego celu szczegółowego będą nie tylko odbiorcy końcowi, ale również potencjalni wnioskodawcy .	częściowo przyjęta	W odróżnieniu do perspektywy 2014-2020 w programie nie określa się beneficjentów a grupy docelowe, którymi są odbiorcy korzystający z efektów zrealizowanych projektów. Beneficjenci zostaną określone w krajowym dokumencie wykonawczym w stosunku do programu, tj. w Szczegółowym Opisie Priorytetów. Grupy docelowe nie są "odbiorcami środków", ponieważ środki są kierowane, w ramach zawartych umów od dofinansowanie, do beneficjentów.
161	Gmina Wrocław	2.2.1.2 Główne grupy docelowe	58	Należy uzupełnić zapisy o wszystkie grupy docelowe, w tym potencjalnych wnioskodawców. W nowym zapisie należy uwzględnić jednostki samorządu terytorialnego oraz spółki, których większościowym udziałowcem są jednostki samorządu terytorialnego.	Grupy docelowe powinny objąć wszystkich odbiorców - zarówno wnioskodawców, którzy będą korzystali bezpośrednio, jak i odbiorców końcowych. Tym bardziej, że dla innych celów szczegółowych wskazano zapis "grupami docelowymi wsparcia będą użytkownicy korzystający z zasobów środowiska, w tym jednostki samorządu terytorialnego. Mając na uwadze, zakres działań objętych celem szczegółowym zasadne jest uwzględnienie w grupach docelowych również spółek miejskich.	częściowo przyjęta	Katalog beneficjentów oraz doprecyzowany zakres wsparcia zostaną określone na poziomie SzOP.
162	Gmina Wrocław	2.1.5.1 Powiązane rodzaje działań	53	Wsparcie zarządzania i doskonalenie systemów ochrony przyrody Ochrona gatunków zagrożonych Rozwój systemów monitorowania zasobów przyrodniczych; Opracowanie dokumentów planistycznych dla obszarów chronionych uzupełnić o: Inwentaryzacje przyrodnicze wraz z programem działań ochronnych i wprowadzeniem danych do Systemu Informacji Przestrzennej, celem dalszej rekultywacji	Inwentaryzacje i wykonane na jej podstawie analizy stanowią znaczny koszt, który jest ograniczeniem dla samorządów w wyznaczaniu i ochrony nowych obszarów. Podobnie jest z koniecznością wykonywania inwentaryzacji i gospodarki drzewostanem drzew w mieście w celu ich ochrony niezależnie od objęcia ochroną pomnikową. Należałoby w opisach i celach i planie finansowym uwzględnić wsparcie dla przyrody i zadrzewień w mieście	częściowo przyjęta	Przewidziane jest w FEnKS wsparcie rozwoju zdolności parków narodowych i podmiotów zarządzających oraz dokumentów planistycznych które z natury rzeczy obejmują inwentaryzację. Natomiast inwentaryzacja i gospodarka drzewostanem w mieście zasadniczo może być uwzględniana w miejskich planach adaptacji do zmian klimatu (MPA) w ramach celu szczegółowego 2.4, co nie oznacza, że w przypadku zieleni leżącej w granicach Parku Narodowego lub stanowiącego w części lub w całości obszar Natura 2000, nie będzie udzielone wsparcie także z celu 2.7.
163	Gmina Wrocław	2.2.3.7 WSKAŹNIKI	72	Należy podać nazwę wskaźnika RCR 105 w języku polskim. Poza tym nie wskazano celu końcowego oraz jednostki miary	kluczowe do interpretacji wskaźników	częściowo przyjęta	W programie użyto polskiej nazwy wskaźnika (Tabele wskaźnikowe były przygotowywane przed oficjalną publikacją polskojęzycznej wersji Rozporządzenia, z którego pochodzi wskaźnik). Wskaźnik został jednak usunięty z celu szczegółowego 2.3. II osi programu. Zakres wsparcia projektowany w ramach programu sprawia, że przedmiotowy wskaźnik jest uwzględniony w celu szczegółowym 2.1. I osi priorytetowej, w której został zastosowany w wersji polskiej, wraz z jednostką miary oraz szacowaną wartością bazową dla 2020 roku i docelową dla 2029 roku.

164	Gmina Wrocław	2.1.1.7 WSKAŹNIKI	34	1. Dot. wskaźnika RCO 18: Poprzez co ma być osiągnięty wskaźnik? Czy samą liczbę zlikwidowanych źródeł ciepła na paliwa stałe? Czy zamontowanie ekologicznego źródła ogrzewania? 2. Dot. pozostałych wskaźników: brak wskazania innych źródeł ogrzewania tj. elektryczne, podłączenie do miejskiej sieci ciepłowniczej. 3. Brak odniesienia do metodologii obliczania wskaźników.- wskaźnik produktu RCO18- lokale mieszkalne o lepszej udoskonalonej charakterystyce energetycznej - brak doprecyzowania, w jaki sposób ma zostać osiągnięty (wymagany audyt energetyczny dla poszczególnych lokali czy tylko sama wymiana systemów grzewczych?) - wskaźnik produktu RCO123- brak jednostki i celu, ograniczenie tylko do gazu ziemnego - brak innych niskoemisyjnych źródeł takich jak np. elektryczne czy podłączenie do sieci ciepłowniczej - wskaźnik rezultatu RCR105- brak jednostki miary, wartości bazowej, roku odniesienia i celów.ograniczenie tylko do gazu ziemnego-brak innych niskoemisyjnych źródeł takich jak np. elektryczne czy podłączenie do sieci ciepłowniczej	Kluczowe do interpretacji wskaźników, brak metodologii wyliczania wskaźników	częściowo przyjęta	Metodologia wskaźników nie jest określana w programie. Metodologię przedmiotowego wskaźnika określono w dokumencie roboczym KE COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT <i>Performance, monitoring and evaluation of the European Regional Development Fund, the Cohesion Fund and the Just Transition Fund in 2021-2027</i> . Ad. RCO18: wskaźnik osiągnięty ma być poprzez poprawę efektywności energetycznej lokalu mieszkalnego, co ma być potwierdzone certyfikatem. Ad. RCO123 i RCR105: W programie uzupełniono wszystkie wymagane informacje dla wskaźnika RCO123 Lokale mieszkalne wykorzystujące kotły i systemy ciepłownicze zasilane gazem ziemnym zastępujące instalacje zasilane stałymi paliwami kopalnymi oraz RCR105 Szacowana emisja gazów cieplarnianych z kotłów i systemów ciepłowniczych przekształconych z zasilania stałymi paliwami kopalnymi na zasilanie gazem w celu szczegółowym 2.1. I osi priorytetowej. Zakres wsparcia określa program - w sposób wymagany załącznikiem nr V do Rozporządzenia ws. wspólnych przepisów na lata 2021-2027 (2021/1060), a w przyszłości uszczegółowienie programu oraz regulaminy konkretnych naborów.
165	Gmina Wrocław	2.1.2.4 Wskazanie konkretnych terytoriów objętych wsparciem, z uwzględnieniem planowanego wykorzystania narzędzi terytorialnych	39	Należy zmodyfikować zapis "Działania przewidziane w ramach priorytetu będą miały w głównej mierze na celu realizację postanowień wynikających z właściwych strategii rozwojowych o charakterze krajowym - Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030 (...)" dodając informację o aktualnej sytuacji kraju po pandemii, w tym rozszerzenie terenów objętych wsparciem do terenów o znaczeniu regionalnych w tym w granicach dużych miast	Mając na uwadze fakt, iż pandemia najbardziej drastycznie wpłynęła na zmniejszenie nadwyżki operacyjnej netto w miastach na prawach powiatu, to te obszary również powinny otrzymać wsparcie, a nie tylko te wynikające z KSRR (miasta małe i średnie tracące funkcje społeczno-gospodarcze). Brak wsparcia dla dużych miast i priorytetyzowanie obszarów wskazanych w KSRR może pogłębić problemy dużych miast, a to natomiast skutkować może w kolejnych latach znacznym spadkiem rozwoju Polski, bowiem duże miasta do tej pory pełniły siłą napędową kraju. W sytuacji, w której drastycznie pogorszyła się sytuacja dużych miast wskutek pandemii, duże miasta nie będą miały potencjału pozwalającego na dalszy dynamiczny rozwój Polski.	częściowo przyjęta	Realizacja inwestycji wynikających z MPA objętych projektem POIiŚ 2014-2020 oraz Warszawa przewidziana jest do realizacji w Priorytecie I (punkt 2.1.2.1) i będzie finansowana z Funduszu Spójności. Natomiast w ramach Priorytetu II finansowanego z EFRR (punkt 2.2.4.1) przewiduje się wsparcie projektów polegających na opracowaniu miejskich planów adaptacji oraz działań inwestycyjnych wynikających z MPA również w mniejszych ośrodkach miejskich, o których mowa w linii demarkacyjnej. Dążymy do tego aby w ramach FEniKS miasta o gęstości zaludnienia powyżej 1000 mieszkańców/km2 mogły uzyskać dofinansowanie unijne na ww. zakres. Z kolei wdrażanie tych działań w miastach średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze i subregionalnych ośrodkach wzrostu będzie realizowane z Polski Wschodniej. Niemniej jednak linia demarkacyjna w tym zakresie wymaga ostatecznego doprecyzowania w celu wyeliminowania wszelkich wątpliwości.
166	Gmina Wrocław	2.1.3.4 Wskazanie konkretnych terytoriów objętych wsparciem, z uwzględnieniem planowanego wykorzystania narzędzi terytorialnych	44	Należy zmodyfikować zapis "Działania przewidziane w ramach priorytetu będą miały w głównej mierze na celu realizację postanowień wynikających z właściwych strategii rozwojowych o charakterze krajowym - Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030 (...)" dodając informację o aktualnej sytuacji kraju po pandemii, w tym wsparcie dużych miast.	Mając na uwadze fakt, iż pandemia najbardziej drastycznie wpłynęła na zmniejszenie nadwyżki operacyjnej netto w miastach na prawach powiatu, to te obszary również powinny otrzymać wsparcie, a nie tylko te wynikające z KSRR (miasta małe i średnie tracące funkcje społeczno-gospodarcze). Brak wsparcia dla dużych miast i priorytetyzowanie obszarów wskazanych w KSRR może pogłębić problemy dużych miast, a to natomiast skutkować może w kolejnych latach znacznym spadkiem rozwoju Polski, bowiem duże miasta do tej pory pełniły siłą napędową kraju. W sytuacji, w której drastycznie pogorszyła się sytuacja dużych miast wskutek pandemii, duże miasta nie będą miały potencjału pozwalającego na dalszy dynamiczny rozwój Polski.	częściowo przyjęta	Doprecyzowanie zapisów nastąpi na poziomie szczegółowego opisu osi, czyli SzOP.
167	Gmina Wrocław	2.1.4.4 Wskazanie konkretnych terytoriów objętych wsparciem, z uwzględnieniem planowanego wykorzystania narzędzi terytorialnych	49	Należy zmodyfikować zapis "Działania przewidziane w ramach priorytetu będą miały w głównej mierze na celu realizację postanowień wynikających z właściwych strategii rozwojowych o charakterze krajowym - Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030 (...)" dodając informację o aktualnej sytuacji kraju po pandemii, w tym wsparcie dużych miast.	Mając na uwadze fakt, iż pandemia najbardziej drastycznie wpłynęła na zmniejszenie nadwyżki operacyjnej netto w miastach na prawach powiatu, to te obszary również powinny otrzymać wsparcie, a nie tylko te wynikające z KSRR (miasta małe i średnie tracące funkcje społeczno-gospodarcze). Brak wsparcia dla dużych miast i priorytetyzowanie obszarów wskazanych w KSRR może pogłębić problemy dużych miast, a to natomiast skutkować może w kolejnych latach znacznym spadkiem rozwoju Polski, bowiem duże miasta do tej pory pełniły siłą napędową kraju. W sytuacji, w której drastycznie pogorszyła się sytuacja dużych miast wskutek pandemii, duże miasta nie będą miały potencjału pozwalającego na dalszy dynamiczny rozwój Polski.	częściowo przyjęta	Doprecyzowanie zapisów nastąpi na poziomie szczegółowego opisu osi, czyli SzOP.
168	Gmina Wrocław	2.1.5.4 Wskazanie konkretnych terytoriów objętych wsparciem, z uwzględnieniem planowanego wykorzystania narzędzi terytorialnych	54	Należy zmodyfikować zapis "Działania przewidziane w ramach priorytetu będą miały w głównej mierze na celu realizację postanowień wynikających z właściwych strategii rozwojowych o charakterze krajowym - Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030 (...)" dodając informację o aktualnej sytuacji kraju po pandemii, w tym wsparcie dużych miast.	Mając na uwadze fakt, iż pandemia najbardziej drastycznie wpłynęła na zmniejszenie nadwyżki operacyjnej netto w miastach na prawach powiatu, to te obszary również powinny otrzymać wsparcie, a nie tylko te wynikające z KSRR (miasta małe i średnie tracące funkcje społeczno-gospodarcze). Brak wsparcia dla dużych miast i priorytetyzowanie obszarów wskazanych w KSRR może pogłębić problemy dużych miast, a to natomiast skutkować może w kolejnych latach znacznym spadkiem rozwoju Polski, bowiem duże miasta do tej pory pełniły siłą napędową kraju. W sytuacji, w której drastycznie pogorszyła się sytuacja dużych miast wskutek pandemii, duże miasta nie będą miały potencjału pozwalającego na dalszy dynamiczny rozwój Polski.	częściowo przyjęta	Wsparcie FEniKS koncentruje się na dużych miastach, tak w sektorze środowiska (MPA, gospodarka wodno-ściekowa i inne), jak i w innych sektorach.

169	Gmina Wrocław	2.2.4.4 Wskazanie konkretnych terytoriów objętych wsparciem, z uwzględnieniem planowanego wykorzystania narzędzi terytorialnych	76	Należy zmodyfikować zapis "Działania przewidziane w ramach priorytetu będą miały w głównej mierze na celu realizację postanowień wynikających z właściwych strategii rozwojowych o charakterze krajowym - Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030 (...)" dodając informację o aktualnej sytuacji kraju po pandemii, w tym wsparcie dużych miast.	Mając na uwadze fakt, iż pandemia najbardziej drastycznie wpłynęła na zmniejszenie nadwyżki operacyjnej netto w miastach na prawach powiatu, to te obszary również powinny otrzymać wsparcie, a nie tylko te wynikające z KSRR (miasta małe i średnie tracące funkcje społeczno-gospodarcze). Brak wsparcia dla dużych miast i priorytetyzowanie obszarów wskazanych w KSRR może pogłębić problemy dużych miast, a to natomiast skutkować może w kolejnych latach znacznym spadkiem rozwoju Polski, bowiem duże miasta do tej pory pełniły siłą napędową kraju. W sytuacji, w której drastycznie pogorszyła się sytuacja dużych miast wskutek pandemii, duże miasta nie będą miały potencjału pozwalającego na dalszy dynamiczny rozwój Polski.	częściowo przyjęta	Realizacja inwestycji wynikających z MPA objętych projektem POIiŚ 2014-2020 oraz Warszawa przewidziana jest do realizacji w Priorytecie I (punkt 2.1.2.1) i będzie finansowana z Funduszu Spójności. Natomiast w ramach Priorytetu II finansowanego z EFRR (punkt 2.2.4.1) przewiduje się wsparcie projektów polegających na opracowaniu miejskich planów adaptacji oraz działań inwestycyjnych wynikających z MPA również w mniejszych ośrodkach miejskich, o których mowa w linii demarkacyjnej. Dążymy do tego aby w ramach FEnIKS miasta o gęstości zaludnienia powyżej 1000 mieszkańców/km2 mogły uzyskać dofinansowanie unijne na ww. zakres. Z kolei wdrażanie tych działań w miastach średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze i subregionalnych ośrodkach wzrostu będzie realizowane z Polski Wschodniej. Niemniej jednak linia demarkacyjna w tym zakresie wymaga ostatecznego doprecyzowania w celu wyeliminowania wszelkich wątpliwości.
170	Gmina Wrocław	2.3.1.4 Wskazanie konkretnych terytoriów objętych wsparciem, z uwzględnieniem planowanego wykorzystania narzędzi terytorialnych	88	Należy zmodyfikować zapis "Działania przewidziane w ramach priorytetu będą miały w głównej mierze na celu realizację postanowień wynikających z właściwych strategii rozwojowych o charakterze krajowym - Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030 (...)" dodając informację o aktualnej sytuacji kraju po pandemii, w tym wsparcie dużych miast.	Mając na uwadze fakt, iż pandemia najbardziej drastycznie wpłynęła na zmniejszenie nadwyżki operacyjnej netto w miastach na prawach powiatu, to te obszary również powinny otrzymać wsparcie, a nie tylko te wynikające z KSRR (miasta małe i średnie tracące funkcje społeczno-gospodarcze). Brak wsparcia dla dużych miast i priorytetyzowanie obszarów wskazanych w KSRR może pogłębić problemy dużych miast, a to natomiast skutkować może w kolejnych latach znacznym spadkiem rozwoju Polski, bowiem duże miasta do tej pory pełniły siłą napędową kraju. W sytuacji, w której drastycznie pogorszyła się sytuacja dużych miast wskutek pandemii, duże miasta nie będą miały potencjału pozwalającego na dalszy dynamiczny rozwój Polski.	częściowo przyjęta	Program FEnIKS realizuje zapisy Umowy Partnerstwa i Linii Demarkacyjnej określające podział interwencji. Oznacza to realizację projektów transportu miejskiego określonych w ZIT wojewódzkich i ZIT innych miast objętych w okresie programowania 2014-2020 instrumentem ZIT z wyłączeniem obszaru Polski Wschodniej. Inne inwestycje (w ramach tych samych ZIT wojewódzkich, jak i w pozostałych ZIT) będą mogły być finansowane w innych programach Polityki Spójności: programach regionalnych, w programie dla Polski Wschodniej, a także ze środków Krajowego Planu Odbudowy. Tym samym, nie ma tu luki wsparcia, a jego komplementarność oparta o różne źródła finansowania. Zmiany wynikające z niniejszej uwagi będą podstawą doprecyzowania brzmienia linii demarkacyjnej w związku z rozszerzeniem zakresu wsparcia FEnIKS na miasta wojewódzkie i inne miasta objęte w okresie programowania 2014-2020 instrumentem ZIT z wyłączeniem obszaru Polski Wschodniej.
171	Gmina Wrocław	2.1.5.8 INDYKATYWNY PODZIAŁ ALOKACJI UE WEDŁUG RODZAJU INTERWENCJI	56	Uwzględnienie w ramach celu szczegółowego 2.7 kodu interwencji 077 Działania mające na celu poprawę jakości powietrza i ograniczenie hałasu.	Mając na uwadze zakres celu 2.7 Wzmacnianie ochrony i zachowania przyrody, różnorodności biologicznej oraz zielonej infrastruktury, w tym na obszarach miejskich, oraz ograniczanie wszelkich rodzajów zanieczyszczeń brakuje wsparcia dotyczącego ograniczenia wszelkich rodzajów zanieczyszczeń. Wsparcie ograniczono jedynie do ochrony przyrody. Powietrze jest jednym z elementów środowiska naturalnego, którego ochrona należy do priorytetowych kierunków polityki państwa. Mając na uwadze przedmiotowe konieczne jest takie zaplanowanie działań i zapewnienie kwot, które pozwolą w zakresie realizacji celu 2.7 nie tylko na ochronę przyrody, ale również działania ograniczające zanieczyszczenia.	częściowo przyjęta	W ramach celu szczegółowego 2.7 przewidziano działania w zakresie rozwoju zielono-niebieskiej infrastruktury wraz z niezbędnym zapleczem. W związku z tym zaproponowano wskaźnik RCO 36 Zielona infrastruktura objęta wsparciem do celów innych niż przystosowanie się do zmian klimatu.
172	Gmina Wrocław	2.1.4.2 Główne grupy docelowe	49	Należy uzupełnić Główne grupy docelowe o podmioty publiczne o spółki, których większościowym udziałowcem są jednostki samorządu terytorialnego.	Mając na uwadze, zakres działań objętych celem szczegółowym zasadne jest uwzględnienie w grupach docelowych również spółki, których większościowym udziałowcem są jednostki samorządu terytorialnego.	częściowo przyjęta	Na poziomie zapisów FEnIKS wskazuje się wyłącznie grupy docelowe zgodnie ze wzorem template programu. Szczegółowe informacje w zakresie typów beneficjentów, czy też trybu wyboru dla poszczególnych typów projektów będą określone na poziomie dokumentu będącego szczegółowym opisem priorytetów.
173	Gmina Wrocław	2.1.4.2 Główne grupy docelowe	49	Należy uzupełnić Główne grupy docelowe o podmioty publiczne o spółki, których większościowym udziałowcem są jednostki samorządu terytorialnego.	Mając na uwadze, zakres działań objętych celem szczegółowym zasadne jest uwzględnienie w grupach docelowych również spółki, których większościowym udziałowcem są jednostki samorządu terytorialnego.	częściowo przyjęta	Na poziomie zapisów FEnIKS wskazuje się wyłącznie grupy docelowe zgodnie ze wzorem template programu. Szczegółowe informacje w zakresie typów beneficjentów, czy też trybu wyboru dla poszczególnych typów projektów będą określone na poziomie dokumentu będącego szczegółowym opisem priorytetów.
174	Gmina Wrocław	2.3.1.1 Powiązane rodzaje działań	87	Rozszerzenie finansowania na przygotowania dokumentów strategicznych o możliwości aktualizacji, ewaluacji i refinansowania obecnie obowiązujących/ przygotowywanych strategii w tym SUMP (PZM)	MOF przygotowują SUMP we własnym zakresie i z własnych środków. Finansowanie aktualizacji i refinansowanie poniesionych nakładów na SUMP przyczyniłoby się do możliwości wykorzystania środków na inne działania dotyczące MOF	częściowo przyjęta	Program FEnIKS zakłada finansowanie prac związanych z przygotowaniem SUMP - niezależnie czy jest to pierwszy dokument tego typu, czy też aktualizacja poprzedniej wersji.
175	Gmina Wrocław	2.1.5.1 Powiązane rodzaje działań	53	Rozszerzenie celu szczegółowego o wsparcie działań skierowanych na ochronie zasobów przyrodniczych (wybrane gatunki i siedliska) na terenach poza Natura 2000, parkami narodowymi, rezerwatami przyrody	Należy nie zawężać grupy potencjalnych Wnioskodawców.	częściowo przyjęta	Zapis: "Planowana jest także realizacja kompleksowych działań na rzecz ochrony gatunkowej o ponadregionalnej skali oddziaływania (populacji przemieszczających się pomiędzy obszarami Natura 2000 zasiedlających zarówno obszary Natura 2000 jak i siedliska poza nimi)" obejmuje odtwarzanie i udrażnianie korytarzy ekologicznych. Poza celem 2.7, taką samą rolę będzie spełniać zadanie renaturyzacji cieków wodnych i obszarów zależnych od wód w celu 2.4. Typy beneficjentów będą wymienione w SzOP.
176	Gmina Wrocław	2.1.5.2 Główne grupy docelowe	54	dopisanie za "...użytkownicy z zasobów środowiska" w tym jednostki samorządu terytorialnego oraz spółki, których większościowym udziałowcem są jednostki samorządu terytorialnego	Należy nie zawężać grupy potencjalnych Wnioskodawców. Tym bardziej, że dla innych celów szczegółowych wskazano zapis "grupami docelowymi wsparcia będą użytkownicy korzystający z zasobów środowiska, w tym jednostki samorządu terytorialnego". Mając na uwadze, zakres działań objętych celem szczegółowym zasadne jest uwzględnienie w grupach docelowych również spółek miejskich.	częściowo przyjęta	Grupa docelowa nie oznacza beneficjentów wsparcia. Typ beneficjenta zostanie doprecyzowany w dokumentach uszczegóławiających
177	Gmina Wrocław	2.2.1.1 Powiązane rodzaje działań	57	Zapisy uzupełnić o konieczność uwzględnienia w planowanych inwestycjach ochrony przyrody.	Należy uzupełnić, że działania w celu uzyskanie jednego z celów, nie mogą dążyć ze szkodą dla drugiego. Budowa wszelkich rozwiązań bez szkody dla środowiska przyrodniczego i dziedzictwa historycznego i kulturowego. Ochrona terenów chronionych, ale i cennych przyrodniczo, Parków Narodowych, krajobrazowych, rezerwatów, lasów, zadrzewień, gruntów wysokiej bonitacji, obszarów natura 2000, szlaków turystycznych, ale i szlaków migracji zwierząt.	częściowo przyjęta	Ponoszone kwestie związane z ochroną przyrody są elementem dokumentacji projektowej. Szczegółowy katalog dokumentacji jest określany na etapie regulaminu naboru.
178	Gmina Wrocław	2.1.1.1 Powiązane rodzaje działań	32	Ak. 6 Powinien zostać wprowadzony zapis gwarantujący udział szerokiej reprezentacji społeczno-gospodarczej w procesie wyboru realizatora projektu pilotażowego. "....., z uwzględnieniem przeprowadzenia konsultacji społecznych w procesie wyboru realizatora, a także aktywnego udziału szerokiej reprezentacji strony społeczno-gospodarczej, w prowadzonym procesie wyboru."	Pozwoli na transparentne i merytoryczne uzasadnienie wyboru danego realizatora lub pozwoli na merytoryczną krytykę przedstawionej propozycji.	częściowo przyjęta	Wybór każdego projektu musi nastąpić zgodnie z kryteriami wyboru zatwierdzonymi przez Komitet Monitorujący, w którego skład wchodzi m.in. przedstawiciele organizacji społeczno-gospodarczych.

179	Gmina Wrocław	2.2.1.1 Powiązane rodzaje działań	57	Należy uzupełnić zapis o dodanie treści: W ramach programu wsparcie mogą otrzymać zarządcy budynków mieszkalnych, wykorzystujący efektywne systemy ciepłownicze jako źródło ciepła służące do ogrzewania lokali mieszkalnych w połączeniu z likwidacją nieekologicznych źródeł ogrzewania zastosowanych w tych budynkach.	Program nakierowany jest wyłącznie na wytwórców energii cieplnej, całkowicie pomijając końcowych odbiorców wytworzonego ciepła systemowego. Brak mechanizmów wsparcia dla działań związanych z wykorzystaniem wytwarzanego ciepła systemowego dla celów grzewczych budynków mieszkalnych.	częściowo przyjęta	Katalog beneficjentów oraz doprecyzowany zakres wsparcia zostaną określone na poziomie SzOP.
180	Gmina Wrocław	2.2.1.8 INDYKATYWNY PODZIAŁ ALOKACJI UE WEDŁUG RODZAJU INTERWENCJI	59	W Tabeli 2.2.1.8. w kolumnie należy uwzględnić kod interwencji umożliwiający wsparcie podmiotów dokonujących likwidacji nie ekologicznych źródeł ogrzewania poprzez podłączanie budynków mieszkalnych do efektywnych źródeł ciepła – wysokość alokacji 1 000 000 000 EURO.	Program nakierowany jest wyłącznie na wytwórców energii cieplnej, całkowicie pomijając końcowych odbiorców wytworzonego ciepła systemowego. Brak mechanizmów wsparcia dla działań związanych z wykorzystaniem wytwarzanego ciepła systemowego dla celów grzewczych budynków mieszkalnych. W zakresie celu polityki 2 dopuszczalne jest wsparcie Renowacji istniejących budynków mieszkalnych pod kątem efektywności energetycznej, projekty demonstracyjne, działania wspierające (kod 040). Program należy rozszerzyć o ten aspekt.	częściowo przyjęta	Wskazany obszar jest przedmiotem wsparcia w ramach priorytetu I (FS).
181	Gmina Wrocław	2.1.4.1 Powiązane rodzaje działań	47-48	Należy uzupełnić efektywne gospodarowanie zasobami: naprawy oraz recykling, zapobieganie powstawaniu odpadów żywności (w formie projektów pilotażowych) o wsparcie budowy centrów wymiany wielkich gabarytów z uwzględnieniem mebli.	Promowanie rozwiązań GOZ pozwalające na ponowne wykorzystania rzeczy planowanych do wyrzucenia. Podobnie jak z używaną odzieżą, przedmioty wielkogabarytowe mogą stać się atrakcyjnym elementem wyposażenia.	częściowo przyjęta	Zapisy programu nie wykluczają takiej formy wsparcia (mogą być one np. elementem większych projektów, takich jak PSZOK). Niemniej szczegółowe informacje w zakresie projektów możliwych do wsparcia będą określone na poziomie dokumentu będącego szczegółowym opisem priorytetów.
182	Gmina Wrocław	2.1.1.1 Powiązane rodzaje działań	33	Należy doprecyzować zapis: "Polska dołoży wszelkich starań, aby wszystkie projekty zaplanowane do realizacji w perspektywie 2014-2020 zostały zrealizowane w możliwie najpełniejszym zakresie. Jednak, w przypadku braku możliwości realizacji inwestycji zaplanowanych w perspektywie 2014-2020, będą miały one możliwość kontynuacji w perspektywie 2021-2027, pod warunkiem spełnienia wymogów określonych przepisami rozporządzenia UE ustanawiającego wspólne przepisy dot. funduszy na lata 2021-2027". Konieczne jest wyjaśnienie, co należy rozumieć pod pojęciem kontynuacji zadania w nowej perspektywie pod warunkiem spełnienia wymagań określonych rozp. UE na lata 2021-2027? Co z inwestycjami dla których część prac została rozpoczęta jak np. dokumentacja techniczna przedsięwzięcia? Należy pamiętać że przepisy prawa obowiązują na dzień wydania decyzji pozwolenie na budowę oraz wszystkie obowiązujące normy przypadające na ten dzień. Poza tym należy przedstawić listę projektów inwestycyjnych niezrealizowanych w latach 2014-2020, wraz z listą ich beneficjentów oraz parametrami finansowo-rzeczowymi.	Uwagi ogólne: - do wyjaśnienia kwestia dotycząca możliwości kontynuacji w nowej perspektywie 2021-2027 inwestycji zaplanowanych w perspektywie 2014-2020 jedynie pod warunkiem spełnienia wymogów dot. funduszy 2021-2027 - może skutkować trudnością w osiągnięciu wskaźników w przypadku już rozpoczętych inwestycji (np. po rozstrzygnięciu przetargu/ wyborze wykonawcy). Przedstawienie listy projektów inwestycyjnych niezrealizowanych w latach 2014-2020, wraz z listą ich beneficjentów oraz parametrami finansowo-rzeczowymi pozwoli na transparentne i merytoryczne uzasadnienie konieczności realizacji projektów lub pozwoli na merytoryczną krytykę takiej listy.	częściowo przyjęta	Aktualnie trwają prace nad określeniem zasad kontynuacji projektów. Podstawę do ich ustanowienia stanowią Wytoczne KE dotyczące zamknięcia programów operacyjnych przyjętych do celów pomocy z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Morskiego, Rybackiego i Akwakultury (2014–2020), Dokument jest dostępny pod linkiem: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=uriserv%3AOJ.C_.2021.417.01.0001.01.ENG&toc=OJ%3AC%3A2021%3A417%3AFULL
183	Gmina Wrocław	2.1.1.1 Powiązane rodzaje działań	32	Określenie minimalnego progu oszczędności energii powinno zostać ustalone na poziomie UMP i ZWP i przekazane do ministerstwa.	Uwagi ogólne: - w zakresie określenia minimalnego progu wymaganych oszczędności w wyniku realizacji projektu konieczne jest w tym zakresie pozyskanie stanowiska UMP i ZMP (określenie progu w oparciu o zrealizowane inwestycje) -brak odniesienia do systemów grzewczych zasilanych drewnem - paliwo traktowane jako paliwo niskoemisyjne ?	częściowo przyjęta	Uwaga przyjęta do wiadomości. Wymogi dotyczące minimalnego progu oszczędności energii zostaną określone w dokumentach wdrożeniowych (SzOP, kryteria).
184	Gmina Wrocław	2.3.1.4 Wskazanie konkretnych terytoriów objętych wsparciem, z uwzględnieniem planowanego wykorzystania narzędzi terytorialnych	88	Należy doprecyzować zapisy	W dokumencie znajdują się zapisy mówiące o tym, że: "W przypadku celu 2.8, wsparcie obejmie inwestycje realizowane na obszarach ZIT miast wojewódzkich " oraz "Wsparcie będzie dedykowane miastom wojewódzkim i ich obszarom funkcjonalnym z wyłączeniem obszaru Polski Wschodniej" Należy doprecyzować, że środki w ramach celu 2.8 będą dostępne wyłącznie dla ZIT miast wojewódzkich leżących poza obszarem wsparcia PO PW.	częściowo przyjęta	Program FEnIKS realizuje zapisy Umowy Partnerstwa i Linii Demarkacyjnej określającej podział interwencji. Oznacza to realizację projektów transportu miejskiego określonych w ZIT wojewódzkich i ZIT innych miast objętych w okresie programowania 2014-2020 instrumentem ZIT z wyłączeniem obszaru Polski Wschodniej. Inne inwestycje (w ramach tych samych ZIT wojewódzkich, jak i w pozostałych ZIT) będą mogły być finansowane w innych programach Polityki Spójności: programach regionalnych, w programie dla Polski Wschodniej, a także ze środków Krajowego Planu Odbudowy. Tym samym, nie ma tu luki wsparcia, a jego komplementarność oparta o różne źródła finansowania. Zmiany wynikające z niniejszej uwagi będą podstawą doprecyzowania brzmienia linii demarkacyjnej w związku z rozszerzeniem zakresu wsparcia FEnIKS na miasta wojewódzkie i inne miasta objęte w okresie programowania 2014-2020 instrumentem ZIT z wyłączeniem obszaru Polski Wschodniej.
185	Gmina Wrocław	2.3.1.7 WSKAŹNIKI	89	Wskaźnik produktu: Cities and towns with new or modernised digitised urban transport systems - cel końcowy 9 miast - na jakiej zasadzie zostanie wybranych wskazane 9 miast ?	W jaki sposób oszacowano wskaźnik na 9 miast? W Polsce jest 16 ZIT Wojewódzkich, a PO PW obejmuje 5 stolic województw.	częściowo przyjęta	Wyjaśniamy, że wartość wskaźnika oszacowana została na podstawie ankiety przeprowadzonej w 2019 r. wśród wszystkich potencjalnych Beneficjentów (ankieta była publicznie dostępna). W ramach badanych potrzeb inwestycyjnych, 9 miast wojewódzkich zadeklarowało potrzeby inwestycji w systemy ITS. Wartość ta została przyjęta jako ostrożnościowy szacunek wartości docelowej przedmiotowego wskaźnika, co jednak nie oznacza automatycznie że wskaźnik ten nie może osiągnąć większej wartości już na etapie wdrażania FEnIKS. Wartość ta tym samym nie oznacza preselekcji miast. Podkreślamy też, że wartość będzie jednym z przedmiotów negocjacji z KE, których wynik będzie ostatecznym zobowiązaniem programu w tym zakresie.
186	Gmina Wrocław	1.1 GŁÓWNE WYZWANIA PRZY UWZGLĘDNIENIU RÓŻNIC SPOŁECZNYCH, EKONOMICZNYCH I TERYTORIALNYCH	7	Uzupełnienie części dotyczącej przyrody o tereny zieleni miejskiej i ich roli	W kontekście rozlewania się miast, ale i zjawiska rozlewania się zabudowy w gminach ościennych niezbędna jest ochrona zieleni miejskiej, która podnosi jakość życia w mieście. Rola zieleni zwiększyła się szczególnie w kontekście pandemii. Przebywanie na terenach zieleni jest alternatywą dla aktywności odbywających się wewnątrz budynków, a także ważniejsze w kontekście zmuszenia do pracy i zamieszkiwania w jednym miejscu. Rola zieleni i nakłady na jej rozwój, wzrost powierzchni i powiązania muszą się zwiększyć. Uwzględnić należałoby również kwestię roli bioróżnorodności terenów zieleni w miastach, które z racji ograniczonego rolnictwa, uległy naturalnej sukcesji przekształcając się w zadrzewienia śródpolne, lub zaczynają funkcjonować jak tereny zieleni. Tereny te są inaczej utrzymywane za sprawą czego zwiększa się różnorodność łąk miejskich.	częściowo przyjęta	Szczegółowy zakres wsparcia zieleni będzie doprecyzowany na poziomie szczegółowego opisu priorytetów (SzOP)
187	Gmina Wrocław	2.6.1.2 Główne grupy docelowe	117	Należy uzupełnić zapisy w zakresie Głównych grup docelowych.	W pkt 2.6.1.2 jako grupę docelową należy dodać JST, mając na uwadze realizację programów profilaktycznych i/lub edukacyjnych w ramach programów polityki zdrowotnej	częściowo przyjęta	Zakres wsparcia zostanie doprecyzowany w SzOP
188	Gmina Wrocław	2.3.1.7 WSKAŹNIKI	89	Należy uzupełnić wskaźniki o takie, które będą odpowiadały budowie wydzielonych tras busowych oraz tras rowerowych i ciągów pieszych.	W programie należy ująć następujące wskaźniki rezultatu z Rozporządzenia: - RCR 63 Roczna liczba użytkowników nowych lub zmodernizowanych linii tramwajowych i linii metra - RCR 64 Roczna liczba użytkowników infrastruktury rowerowej. Dla w/w wskaźników rezultatu należy wykazać jednocześnie wskaźnik produktu RCO 58 - Wspierana infrastruktura rowerowa oraz wskaźnik własny adekwatny o wydzielone trasy busowe.	częściowo przyjęta	Wskaźnik RCR63 jest uwzględniony w programie (por. tabela wskaźników rezultatu na s. 90). Uwagę odrzuca się natomiast w zakresie dodania dwóch wskaźników dla infrastruktury rowerowej, co uzasadnione jest tym, że wsparcie infrastruktury rowerowej przewidziane jest jako element projektu, a nie dedykowany typ projektu.

189	Gmina Wrocław	2.2.2.1 Powiązane rodzaje działań	62	Należy rozważyć doprecyzowanie demarkacji pomiędzy FENiKS a KPO.	W ramach działań związanych z inwestycjami w odnawialne źródła energii planuje się skierować wsparcie także na realizację projektów inwestycyjnych dotyczących instalacji OZE do produkcji energii elektrycznej w budynkach jednorodzinnych wraz z infrastrukturą towarzyszącą (m.in. magazynów energii, przydomowych punktów ładowania dla samochodów elektrycznych oraz systemów zarządzania energią w domach). Inwestycje w odnawialne źródła energii - magazyny energii mają być finansowane zgodnie z aktualnymi zapisami dokumentu z KPO z części pożyczkowej.	częściowo przyjęta	Trwają prace nad zapewnieniem komplementarności i wsparcia poszczególnych obszarów w ramach PS i KPO będzie komplementarne. Szczegółowy zakres wsparcia zostanie doprecyzowany w w dokumencie Szczegółowy Opis Priorytetów (SzOP)
190	Gmina Wrocław	1.3 WYZWANIA ZIDENTYFIKOWANE W ZALECENIACH UE I STRATEGIACH	14	Uzupełnienie treści o wskazane w Strategii Biodźnorodności Plany Zazieleniania i wsparcie działań w nich wskazanych.	W ramach Strategii Biodźnorodność KE zaleca przygotowanie przez miasta powyżej 20 000 mieszkańców ambitne Plany Zazieleniania. Działania tam wskazane służące zwiększeniu powierzchni i intensywności terenów zieleni w miastach, a także wszelkie działania związane z ich ochroną są istotne.	częściowo przyjęta	FENiKS wspiera tylko przygotowanie i wdrażanie Miejskich Planów Adaptacji (MPA), które obejmują rozwój zieleni w zakresie zindywidualizowanym dla każdego miasta, zależnym od jego warunków fizjograficznych i potrzeb i może objąć Plan Zazieleniania jako jeden z planów wykonawczych MPA. FENiKS nie wspiera natomiast przygotowania oddzielnych Planów Zazieleniania poza MPA. Decyzja o opracowaniu takich planów należy do samorządów.
191	Gmina Wrocław	2.5.2.1 Powiązane rodzaje działań	108	jest: Pomocą zostaną objęte projekty multilokacyjne (budowa/unowocześnienie rozjazdów i przejazdów drogowo-kolejowych...).. propozycja: Pomocą zostaną objęte projekty multilokacyjne (budowa/unowocześnienie rozjazdów i przejazdów drogowo-kolejowych, przebudowa niebezpiecznych przejazdów kolejowych w miastach na bezkolizyjne...)..	w zakresie poziomu lokalnego wskazane jest podkreślenie potrzeby usuwania kolizji kolejowo-drogowych szczególnie niebezpiecznych - na terenach miast	częściowo przyjęta	W ramach Programu będą realizowane projekty multilokacyjne we współpracy z samorządami. Wnioskowany typ projektu mieści się w ramach zapisów Programu. Z uwagi na to oraz konieczność zachowania limitu znaków w Programie, nie widzimy zasadności doszczegółowienia zapisów Programu w tym zakresie.
192	Gmina Wrocław	2.1.2.1 Powiązane rodzaje działań	38	Uzupełnienie fragmentu programu. "2.1.2.1 Powiązane rodzaje działań"	Wniosek, aby uwzględnić w działaniach potrzebę dalszej cyfryzacji miejskich zasobów dotyczących terenów zieleni oraz zasobów przyrodniczych, jak również działania dotyczące tworzenia narzędzi cyfrowego wsparcia terenów zieleni miejskiej np. systemów do zarządzania zielenią.	częściowo przyjęta	Zapisy Programu nie wykluczają finansowania rozwiązań cyfrowych w realizacji działań pomimo braku ich wpisania wprost w dokument. Zapisy w programie mają ogólny charakter, niemniej jednak wykorzystanie inteligentnych systemów zarządzania będzie cennym atutem projektów. Szczegółowe zakresy poszczególnych typów projektów powinny być doprecyzowane w dokumencie Szczegółowy Opis Priorytetów (SzOP)
193	Gmina Wrocław	2.1.5.1 Powiązane rodzaje działań	53	Uzupełnienie fragmentu programu. "2.1.5.1 Powiązane rodzaje działań"	Wniosek, aby uwzględnić w działaniach potrzebę dalszej cyfryzacji miejskich zasobów dotyczących terenów zieleni oraz zasobów przyrodniczych, jak również działania dotyczące tworzenia narzędzi cyfrowego wsparcia terenów zieleni miejskiej np. systemów do zarządzania zielenią.	częściowo przyjęta	Dofinansowanie cyfrowego wsparcia terenów zieleni miejskiej zasadniczo przewidziane może być w miejskich planach adaptacji do zmian klimatu (MPA) w ramach celu szczegółowego 2.4, co nie oznacza, że w przypadku terenu zieleni leżącego w granicach Parku Narodowego lub stanowiącego w części lub w całości obszar Natura 2000, nie będzie udzielone wsparcie także z celu 2.7, gdyż przewidziane jest wsparcie rozwoju zdolności parków narodowych i podmiotów zarządzających, które obejmuje m.in. cefryzację.
194	Gmina Wrocław	2.2.4.1 Powiązane rodzaje działań	74	Uzupełnienie fragmentu programu "2.2.4.1 Powiązane rodzaje działań"	Wniosek, aby uwzględnić w działaniach potrzebę dalszej cyfryzacji miejskich zasobów dotyczących terenów zieleni oraz zasobów przyrodniczych, jak również działania dotyczące tworzenia narzędzi cyfrowego wsparcia terenów zieleni miejskiej np. systemów do zarządzania zielenią. Uwzględnione zostały tereny szczególnie cenne przyrodniczo, jak np obszary Natura 2000, jednak w mieście jest wiele terenów, których wartość należy zinventaryzować, przeanalizować pod kątem objęcia określoną ochroną	częściowo przyjęta	Zapisy Programu nie wykluczają finansowania narzędzi cyfrowego wsparcia terenów zieleni miejskiej pomimo braku ich wpisania wprost w dokument. Zapisy w programie mają ogólny charakter, niemniej jednak wykorzystanie inteligentnych systemów zarządzania będzie cennym atutem projektów. Szczegółowe zakresy poszczególnych typów projektów powinny być doprecyzowane na poziomie SzOP.
195	Gmina Wrocław	1.1 GŁÓWNE WYZWANIA PRZY UWZGLĘDNIENIU RÓŻNIC SPOŁECZNYCH, EKONOMICZNYCH I TERYTORIALNYCH	7	Uzupełnienie fragmentu programu. Środowisko. "Realizacja Programu pozwoli także na wzmocnienie utrzymania zasobów wodnych kraju w wielkości pozwalającej na zaspokojenie potrzeb społeczeństwa i gospodarki, mając na uwadze stan środowiska naturalnego. Celem głównym Programu Inwestycyjnego jest poprawa stanu (budowa, rozbudowa, remont), infrastruktury wodociągowej oraz ograniczenie straty wody w sieci.(...)"	Wniosek, aby uwzględnić retencję wody poprzez tereny zieleni miejskiej, zielono-niebieską infrastrukturę tj. ogrody deszczowe, muldy chłonne, odpowiednie modelowanie terenu, odpowiednie nasadzenia roślinności w celu pozostawienia jak największej ilości wody deszczowej na terenach zieleni, zamiast kierowanie wody do infrastruktury kanalizacyjnej, co z jednej strony częściowo odciąży tego typu infrastrukturę, z drugiej zmniejszy koszty utrzymania terenów zieleni np. poprzez wykorzystanie wody deszczowej do podlewania roślin, zamiast systemów automatycznego nawadniania wodą pobieraną z sieci wodociągowej.	częściowo przyjęta	Zakres interwencji wyinięty w ramach uwagi dotyczy celu szczegółowego 2.4, w ramach którego zakres wsparcia będzie doprecyzowany na poziomie szczegółowego opisu priorytetów (SzOP)
196	Gmina Wrocław	2.5.2.1 Powiązane rodzaje działań	107	jest "Finansowane będą projekty budowy obwodnic na sieci dróg krajowych (w tym dróg ekspresowych) poza siecią TEN-T, zarządzanych przez krajowego zarządcę tych dróg. Finansowane będą również przebudowy wybranych odcinków istniejących dróg krajowych do parametrów naciskowych 11,5 tony/oś (115 kN/oś)". proponowany zapis "Finansowane będą projekty budowy obwodnic na sieci dróg krajowych (w tym dróg ekspresowych) poza siecią TEN-T, zarządzanych przez zarządców tych dróg oraz poza siecią dróg krajowych na terenie dużych miast w celu odciążenia ulic lokalnych od ruchu tranzytowego. Finansowane będą również przebudowy wybranych odcinków istniejących dróg krajowych do parametrów naciskowych 11,5 tony/oś (115 kN/oś)".	Wskazane jest dodanie: dróg tranzytowych wewnątrz miast, które stanowią wewnętrzną obwodnicę osiedli mieszkaniowych w dużych aglomeracjach. Tym samym rozszerzenie katalogu Beneficjentów o miasta na prawach powiatu.	częściowo przyjęta	W FENiKS przewiduje się finansowanie dróg zarządzanych przez GDDKiA, w celu wypełnienia zobowiązań dotyczących budowy sieci TEN-T w Polsce. Tym niemniej, biorąc pod uwagę zgłaszane postulaty, ale bez uszczerbku dla realizacji celu związanego z dokończeniem budowy spójnej sieci drogowej w Polsce, finansowane będą mogły być także projekty budowy dróg w miastach na prawach powiatu (o standardzie nośności 115 kN/oś) uwzględnione w zawartych Kontraktach Programowych.
197	Gmina Wrocław	2.2.2.2 Główne grupy docelowe	63	Należy doprecyzować zapisy	Z zapisów nie wynika do jakich konkretnych grup skierowane będzie wsparcie - należy wskazać zarówno wnioskodawców, jak i odbiorców końcowych (w tym jednostki samorządu terytorialnego oraz spółki, których większościowym udziałowcem są jednostki samorządu terytorialnego). Przykładowo w części Powiązane rodzaje działań wyszczególniono budynki jednorodzinne, nie wskazując osób fizycznych w grupach odbiorców.	częściowo przyjęta	Katalog beneficjentów zostanie doprecyzowany w w dokumencie Szczegółowy Opis Priorytetów (SzOP)
198	Gmina Wrocław	1.1 GŁÓWNE WYZWANIA PRZY UWZGLĘDNIENIU RÓŻNIC SPOŁECZNYCH, EKONOMICZNYCH I TERYTORIALNYCH	7	Uzupełnienie części dotyczącej przyrody o rolę terenów chronionych również w kontekście miast	Ze względu na bardzo dużą presję inwestycyjną na nowe tzw. greenfields należałoby zwrócić uwagę na wagę terenów cennych przyrodniczo na terenach miast właśnie, a docelowo zaplanować środki na inwentaryzację terenów cennych przyrodniczo, opracowania planów ochronnych i ich realizacji w kolejnych latach.	częściowo przyjęta	FENiKS uwzględni wsparcie zieleni miejskiej również w aspekcie jej wartości przyrodniczych, w tym terenów chronionych, jednak zgodnie z demarkacją, opracowanie planów ochronnych (także inwentaryzacji w ramach prac wstępnych) FENiKS wspiera tylko w zakresie parków narodowych, obszarów Natura 2000 i rezerwatów (jeśli pokrywają się częściowo lub całkowicie z obszarem Natura 2000).

199	Gmina Wrocław	2.1.1.7 WSKAŹNIKI	35	Należy zmodyfikować nazwę wskaźnika RCO 97	Zgodnie z ROZPORZĄDZENIEM PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2021/1058 z dnia 24 czerwca 2021 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności nazwa wskaźnika brzmi RCO 97 – Liczba wspartych społeczności energetycznych działających w zakresie energii odnawialnej	częściowo przyjęta	Tabele wskaźnikowe w programie wypełnia się w języku polskim (nazwy wskaźników wspólnych pochodzą z oficjalnego tłumaczenia Rozporządzenia 2021/1058 - opublikowane 30 czerwca 2021 r.). W ramach interpretacji KE przekazanych w toku dialogu nieformalnego, wskaźnik został jednak ostatecznie usunięty z celu szczegółowego 2.1. I osi priorytetowej jako nieadekwatny do projektowanego zakresu wsparcia (wskaźnik, w wersji programu przedłożonej do konsultacji społecznych był przewidywany na potrzeby działań obejmujących kontynuację ogólnopolskiego systemu wsparcia doradczego dla sektora publicznego i mieszkaniowego oraz przedsiębiorstw w zakresie efektywności energetycznej, OZE i gospodarki niskoemisyjnej).
200	Gmina Wrocław	2.1.5.7 WSKAŹNIKI	55	Należy uzupełnić wskaźniki rezultatu dla celu 2.7	Zgodnie z ROZPORZĄDZENIEM PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2021/1058 z dnia 24 czerwca 2021 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności dla celu szczegółowego 2.7 wskazano wskaźniki RCR 50, 95, 52.	częściowo przyjęta	Wskaźnik RCR52 został zgodnie z oczekiwaniem KE przeniesiony do celu szczegółowego 2.7. Wskaźnik RCR95 pozostaje w celu szczegółowym 2.4. z uwagi na zakres interwencji przewidywany w tym celu szczegółowym w ramach FEnIKS. Wskaźnik RCR50 nie jest identyfikowany jako niezbędny dla owskaźnikowania interwencji celu szczegółowego 2.7. projektowanego w FEnIKS.
201	Gmina Wrocław	2.4.2.2 Główne grupy docelowe	99	Należy uzupełnić zapisy o wszystkie grupy docelowe, w tym potencjalnych wnioskodawców, W nowym zapisie należy uwzględnić jednostki samorządu terytorialnego oraz spółki, których większościowym udziałowcem są jednostki samorządu terytorialnego.	Głównymi grupami docelowymi, czyli odbiorcami środków wydatkoawnych w ramach tego celu szczegółowego będą nie tylko odbiorcy końcowi, ale również potencjalni wnioskodawcy .	odrzucona	W odróżnieniu do perspektywy 2014-2020, w programie nie przewiduje się wskazania beneficjentów, a ostatecznych odbiorców, rozumianych jako osoby/podmioty korzystające z efektów zrealizowanych projektów. Beneficjenci zostaną określone w innym dokumencie o charakterze wdrożeniowym, tj. w Szczegółowym Opisie Priorytetów.
202	Gmina Wrocław	2.4.1.2 Główne grupy docelowe	93	Należy uzupełnić zapisy o wszystkie grupy docelowe, w tym potencjalnych wnioskodawców, W nowym zapisie należy uwzględnić jednostki samorządu terytorialnego oraz spółki, których większościowym udziałowcem są jednostki samorządu terytorialnego.	Głównymi grupami docelowymi, czyli odbiorcami środków wydatkowanych w ramach tego celu szczegółowego będą nie tylko odbiorcy końcowi, ale również potencjalni wnioskodawcy .	odrzucona	W odróżnieniu do perspektywy 2014-2020, w programie nie przewiduje się wskazania beneficjentów, a ostatecznych odbiorców, rozumianych jako osoby/podmioty korzystające z efektów zrealizowanych projektów. Beneficjenci zostaną określone w innym dokumencie o charakterze wdrożeniowym, tj. w Szczegółowym Opisie Priorytetów.
203	Gmina Wrocław	2.5.2.2 Główne grupy docelowe	109	Należy uzupełnić zapisy o wszystkie grupy docelowe, w tym potencjalnych wnioskodawców, W nowym zapisie należy uwzględnić jednostki samorządu terytorialnego oraz spółki, których większościowym udziałowcem są jednostki samorządu terytorialnego.	Głównymi grupami docelowymi, czyli odbiorcami środków wydatkowanych w ramach tego celu szczegółowego będą nie tylko odbiorcy końcowi, ale również potencjalni wnioskodawcy .	odrzucona	W odróżnieniu do perspektywy 2014-2020, szablon programu nie przewiduje wskazywania w nim beneficjentów, a jedynie grup docelowych, czyli podmiotów/osób, które będą korzystały z efektów zrealizowanego projektu. Beneficjenci natomiast zostaną wskazani w innym dokumencie krajowym, tj. Szczegółowym opisie priorytetów.
204	Gmina Wrocław	2.3.1.2 Główne grupy docelowe	88	Należy uzupełnić zapisy o wszystkie grupy docelowe, w tym potencjalnych wnioskodawców, tj. właścicieli i zarządców dróg krajowych, w tym JST.	Głównymi grupami docelowymi, czyli odbiorcami środków wydatkowanych w ramach tego celu szczegółowego będą nie tylko odbiorcy końcowi, ale również potencjalni wnioskodawcy .JST będą beneficjentami celu 2.8 - w zakresie zakupu taboru, budowy infrastruktury czy budowy/rozbudowy systemów IT/ ITS	odrzucona	Nie można rozszerzyć zapisów dotyczących grup docelowych o potencjalnych wnioskodawców (beneficjentów), ponieważ są to dwie różne kategorie podmiotów. W odróżnieniu do perspektywy 2014-2020, szablon programu nie przewiduje wskazywania w nim beneficjentów, a jedynie grup docelowych, czyli podmiotów/osób, które będą korzystały z efektów zrealizowanego projektu. Beneficjenci natomiast zostaną wskazani w innym dokumencie krajowym, tj. Szczegółowym opisie priorytetów.
205	Gmina Wrocław	2.1.1.7 WSKAŹNIKI	34	Dla wskaźnika RCO 18 i RCO 19 należałoby doprecyzować, co należy rozumieć pod pojęciem lepsza/lepsza udoskonalona charakterystyka energetyczna. Czy oznacza to że każdy budynek z jakkolwiek ulepszoną charakterystyką będzie się wliczać do wskaźnika czy będzie to jakaś wartość procentowa w stosunku do charakterystyki przed realizacją przedsięwzięcia?	Kluczowe do interpretacji wskaźników	odrzucona	Wyjaśnienia przedmiotowego pojęcia dokonano w dokumencie roboczym KE COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT <i>Performance, monitoring and evaluation of the European Regional Development Fund, the Cohesion Fund and the Just Transition Fund in 2021-2027</i> : 'Improved energy performance is to be understood in terms of an improvement in the energy classification of the dwelling by at least one energy class, and it is to be documented based on energy performance certificates (EPC). The energy classification considered follows the definition in the national Energy Performance Certificate, in line with the Directive 2010/31/EU'.
206	Gmina Wrocław	2.2.1.4 Wskazanie konkretnych terytoriów objętych wsparciem, z uwzględnieniem planowanego wykorzystania narzędzi terytorialnych	58	Należy zmodyfikować zapis "Działania przewidziane w ramach priorytetu będą miały w głównej mierze na celu realizację postanowień wynikających z właściwych strategii rozwojowych o charakterze krajowym - Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030 (...)” dodając informację o aktualnej sytuacji kraju po pandemii, w tym wsparcie dużych miast.	Mając na uwadze fakt, iż pandemia najbardziej drastycznie wpłynęła na zmniejszenie nadwyżki operacyjnej netto w miastach na prawach powiatu, to te obszary również powinny otrzymać wsparcie, a nie tylko te wynikające z KSRR (miasta małe i średnie tracące funkcje społeczno-gospodarcze). Brak wsparcia dla dużych miast i priorytetyzowanie obszarów wskazanych w KSRR może pogłębić problemy dużych miast, a to natomiast skutkować może w kolejnych latach znacznym spadkiem rozwoju Polski, bowiem duże miasta do tej pory pełniły siłą napędową kraju. W sytuacji, w której drastycznie pogorszyła się sytuacja dużych miast wskutek pandemii, duże miasta nie będą miały potencjału pozwalającego na dalszy dynamiczny rozwój Polski.	odrzucona	Należy zaznaczyć, że szczegółowe rozwiązania mające na celu sposób realizacji wymiaru terytorialnego w Programie zostaną zapisane w dokumentach operacyjnych - SzOP oraz kryteriach wyboru projektów. Sam program powinien pozostać dokumentem kierunkowym, wyznaczającym cele i ramy wsparcia, i z tego względu nie powinien zawierać szczegółowych zapisów w tym zakresie. Tym niemniej, kwestia wsparcia określonych terytoriów, w tym np, miast dużych przeżywających trudności związane ze skutkami pandemii wychodzi poza ramy KSRR, czyli dokumentu, który pozostanie podstawowym wyznacznikiem dla FEnIKS. Należy zauważyć, że wsparcie związane z odbudową po pandemii zostało przewidziane przede wszystkim w Krajowym Planie Odbudowy, jak również jest możliwe z instrumentu REACT EU, w ramach POIiŚ 2014-2020 i innych programów operacyjnych.

207	Gmina Wrocław	2.2.2.4 Wskazanie konkretnych terytoriów objętych wsparciem, z uwzględnieniem planowanego wykorzystania narzędzi terytorialnych	64	Należy zmodyfikować zapis "Działania przewidziane w ramach priorytetu będą miały w głównej mierze na celu realizację postanowień wynikających z właściwych strategii rozwojowych o charakterze krajowym - Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030 (...)" dodając informację o aktualnej sytuacji kraju po pandemii, w tym wsparcie dużych miast.	Mając na uwadze fakt, iż pandemia najbardziej drastycznie wpłynęła na zmniejszenie nadwyżki operacyjnej netto w miastach na prawach powiatu, to te obszary również powinny otrzymać wsparcie, a nie tylko te wynikające z KSRR (miasta małe i średnie tracące funkcje społeczno-gospodarcze). Brak wsparcia dla dużych miast i priorytetyzowanie obszarów wskazanych w KSRR może pogłębić problemy dużych miast, a to natomiast skutkować może w kolejnych latach znacznym spadkiem rozwoju Polski, bowiem duże miasta do tej pory pełniły siłą napędową kraju. W sytuacji, w której drastycznie pogorszyła się sytuacja dużych miast wskutek pandemii, duże miasta nie będą miały potencjału pozwalającego na dalszy dynamiczny rozwój Polski.	odrzucona	Należy zaznaczyć, że szczegółowe rozwiązania mające na celu sposób realizacji wymiaru terytorialnego w Programie zostaną zapisane w dokumentach operacyjnych - SzOP oraz kryteriach wyboru projektów. Sam program powinien pozostać dokumentem kierunkowym, wyznaczającym cele i ramy wsparcia, i z tego względu nie powinien zawierać szczegółowych zapisów w tym zakresie. Tym niemniej, kwestia wsparcia określonych terytoriów, w tym np, miast dużych przeżywających trudności związane ze skutkami pandemii wychodzi poza ramy KSRR, czyli dokumentu, który pozostanie podstawowym wyznacznikiem dla FENiKS. Należy zauważyć, że wsparcie związane z odbudową po pandemii zostało przewidziane przede wszystkim w Krajowym Planie Odbudowy, jak również jest możliwe z instrumentu REACT EU, w ramach POIiŚ 2014-2020 i innych programów operacyjnych.
208	Gmina Wrocław	2.2.3.4 Wskazanie konkretnych terytoriów objętych wsparciem, z uwzględnieniem planowanego wykorzystania narzędzi terytorialnych	70	Należy zmodyfikować zapis "Działania przewidziane w ramach priorytetu będą miały w głównej mierze na celu realizację postanowień wynikających z właściwych strategii rozwojowych o charakterze krajowym - Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030 (...)" dodając informację o aktualnej sytuacji kraju po pandemii, w tym wsparcie dużych miast.	Mając na uwadze fakt, iż pandemia najbardziej drastycznie wpłynęła na zmniejszenie nadwyżki operacyjnej netto w miastach na prawach powiatu, to te obszary również powinny otrzymać wsparcie, a nie tylko te wynikające z KSRR (miasta małe i średnie tracące funkcje społeczno-gospodarcze). Brak wsparcia dla dużych miast i priorytetyzowanie obszarów wskazanych w KSRR może pogłębić problemy dużych miast, a to natomiast skutkować może w kolejnych latach znacznym spadkiem rozwoju Polski, bowiem duże miasta do tej pory pełniły siłą napędową kraju. W sytuacji, w której drastycznie pogorszyła się sytuacja dużych miast wskutek pandemii, duże miasta nie będą miały potencjału pozwalającego na dalszy dynamiczny rozwój Polski.	odrzucona	Należy zaznaczyć, że szczegółowe rozwiązania mające na celu sposób realizacji wymiaru terytorialnego w Programie zostaną zapisane w dokumentach operacyjnych - SzOP oraz kryteriach wyboru projektów. Sam program powinien pozostać dokumentem kierunkowym, wyznaczającym cele i ramy wsparcia, i z tego względu nie powinien zawierać szczegółowych zapisów w tym zakresie. Tym niemniej, kwestia wsparcia określonych terytoriów, w tym np, miast dużych przeżywających trudności związane ze skutkami pandemii wychodzi poza ramy KSRR, czyli dokumentu, który pozostanie podstawowym wyznacznikiem dla FENiKS. Należy zauważyć, że wsparcie związane z odbudową po pandemii zostało przewidziane przede wszystkim w Krajowym Planie Odbudowy, jak również jest możliwe z instrumentu REACT EU, w ramach POIiŚ 2014-2020 i innych programów operacyjnych.
209	Gmina Wrocław	2.2.5.4 Wskazanie konkretnych terytoriów objętych wsparciem, z uwzględnieniem planowanego wykorzystania narzędzi terytorialnych	83	Należy zmodyfikować zapis "Działania przewidziane w ramach priorytetu będą miały w głównej mierze na celu realizację postanowień wynikających z właściwych strategii rozwojowych o charakterze krajowym - Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030 (...)" dodając informację o aktualnej sytuacji kraju po pandemii, w tym wsparcie dużych miast.	Mając na uwadze fakt, iż pandemia najbardziej drastycznie wpłynęła na zmniejszenie nadwyżki operacyjnej netto w miastach na prawach powiatu, to te obszary również powinny otrzymać wsparcie, a nie tylko te wynikające z KSRR (miasta małe i średnie tracące funkcje społeczno-gospodarcze). Brak wsparcia dla dużych miast i priorytetyzowanie obszarów wskazanych w KSRR może pogłębić problemy dużych miast, a to natomiast skutkować może w kolejnych latach znacznym spadkiem rozwoju Polski, bowiem duże miasta do tej pory pełniły siłą napędową kraju. W sytuacji, w której drastycznie pogorszyła się sytuacja dużych miast wskutek pandemii, duże miasta nie będą miały potencjału pozwalającego na dalszy dynamiczny rozwój Polski.	Odrzucona	Należy zaznaczyć, że szczegółowe rozwiązania mające na celu sposób realizacji wymiaru terytorialnego w Programie zostaną zapisane w dokumentach operacyjnych - SzOP oraz kryteriach wyboru projektów. Sam program powinien pozostać dokumentem kierunkowym, wyznaczającym cele i ramy wsparcia, i z tego względu nie powinien zawierać szczegółowych zapisów w tym zakresie. Tym niemniej, kwestia wsparcia określonych terytoriów, w tym np, miast dużych przeżywających trudności związane ze skutkami pandemii wychodzi poza ramy KSRR, czyli dokumentu, który pozostanie podstawowym wyznacznikiem dla FENiKS. Należy zauważyć, że wsparcie związane z odbudową po pandemii zostało przewidziane przede wszystkim w Krajowym Planie Odbudowy, jak również jest możliwe z instrumentu REACT EU, w ramach POIiŚ 2014-2020 i innych programów operacyjnych.
210	Gmina Wrocław	2.4.1.4 Wskazanie konkretnych terytoriów objętych wsparciem, z uwzględnieniem planowanego wykorzystania narzędzi terytorialnych	94	Należy zmodyfikować zapis "Działania przewidziane w ramach priorytetu będą miały w głównej mierze na celu realizację postanowień wynikających z właściwych strategii rozwojowych o charakterze krajowym - Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030 (...)" dodając informację o aktualnej sytuacji kraju po pandemii, w tym wsparcie dużych miast.	Mając na uwadze fakt, iż pandemia najbardziej drastycznie wpłynęła na zmniejszenie nadwyżki operacyjnej netto w miastach na prawach powiatu, to te obszary również powinny otrzymać wsparcie, a nie tylko te wynikające z KSRR (miasta małe i średnie tracące funkcje społeczno-gospodarcze). Brak wsparcia dla dużych miast i priorytetyzowanie obszarów wskazanych w KSRR może pogłębić problemy dużych miast, a to natomiast skutkować może w kolejnych latach znacznym spadkiem rozwoju Polski, bowiem duże miasta do tej pory pełniły siłą napędową kraju. W sytuacji, w której drastycznie pogorszyła się sytuacja dużych miast wskutek pandemii, duże miasta nie będą miały potencjału pozwalającego na dalszy dynamiczny rozwój Polski.	odrzucona	Uwaga bezprzedmiotowa. Wsparcie w ramach celu szczegółowego 3.1 dotyczy rozwijania wysokoprzepustowych połączeń na terenie całego kraju, abstrahując od wielkości miast, przez które (wokół których) przebiegają te połączenia. Odwołanie do KSRR nie oznacza w tym kontekście faworyzowania wskazanych w tym dokumencie mniejszych miast, ponieważ ten dokument odnosi się do różnej wielkości miast, w tym miast największych (wojewódzkich).
211	Gmina Wrocław	2.4.2.4 Wskazanie konkretnych terytoriów objętych wsparciem, z uwzględnieniem planowanego wykorzystania narzędzi terytorialnych	99	Należy zmodyfikować zapis "Działania przewidziane w ramach priorytetu będą miały w głównej mierze na celu realizację postanowień wynikających z właściwych strategii rozwojowych o charakterze krajowym - Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030 (...)" dodając informację o aktualnej sytuacji kraju po pandemii, w tym wsparcie dużych miast.	Mając na uwadze fakt, iż pandemia najbardziej drastycznie wpłynęła na zmniejszenie nadwyżki operacyjnej netto w miastach na prawach powiatu, to te obszary również powinny otrzymać wsparcie, a nie tylko te wynikające z KSRR (miasta małe i średnie tracące funkcje społeczno-gospodarcze). Brak wsparcia dla dużych miast i priorytetyzowanie obszarów wskazanych w KSRR może pogłębić problemy dużych miast, a to natomiast skutkować może w kolejnych latach znacznym spadkiem rozwoju Polski, bowiem duże miasta do tej pory pełniły siłą napędową kraju. W sytuacji, w której drastycznie pogorszyła się sytuacja dużych miast wskutek pandemii, duże miasta nie będą miały potencjału pozwalającego na dalszy dynamiczny rozwój Polski.	odrzucona	Odwołanie do KSRR nie oznacza w tym kontekście faworyzowania wskazanych w tym dokumencie mniejszych miast, ponieważ ten dokument odnosi się do różnej wielkości miast, w tym miast największych (wojewódzkich). Zapisy FENiKS wprost wskazują kategorię miast objętych wsparciem w tym celu szczegółowym.
212	Gmina Wrocław	2.5.1.4 Wskazanie konkretnych terytoriów objętych wsparciem, z uwzględnieniem planowanego wykorzystania narzędzi terytorialnych	103	Należy zmodyfikować zapis "Działania przewidziane w ramach priorytetu będą miały w głównej mierze na celu realizację postanowień wynikających z właściwych strategii rozwojowych o charakterze krajowym - Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030 (...)" dodając informację o aktualnej sytuacji kraju po pandemii, w tym wsparcie dużych miast.	Mając na uwadze fakt, iż pandemia najbardziej drastycznie wpłynęła na zmniejszenie nadwyżki operacyjnej netto w miastach na prawach powiatu, to te obszary również powinny otrzymać wsparcie, a nie tylko te wynikające z KSRR (miasta małe i średnie tracące funkcje społeczno-gospodarcze). Brak wsparcia dla dużych miast i priorytetyzowanie obszarów wskazanych w KSRR może pogłębić problemy dużych miast, a to natomiast skutkować może w kolejnych latach znacznym spadkiem rozwoju Polski, bowiem duże miasta do tej pory pełniły siłą napędową kraju. W sytuacji, w której drastycznie pogorszyła się sytuacja dużych miast wskutek pandemii, duże miasta nie będą miały potencjału pozwalającego na dalszy dynamiczny rozwój Polski.	odrzucona	Odwołanie do KSRR nie oznacza w tym kontekście faworyzowania wskazanych w tym dokumencie mniejszych miast, ponieważ ten dokument odnosi się do różnej wielkości miast, w tym miast największych (wojewódzkich). Zapisy FENiKS wprost wskazują kategorię miast objętych wsparciem w tym celu szczegółowym.
213	Gmina Wrocław	2.5.2.4 Wskazanie konkretnych terytoriów objętych wsparciem, z uwzględnieniem planowanego wykorzystania narzędzi terytorialnych	110	Należy zmodyfikować zapis "Działania przewidziane w ramach priorytetu będą miały w głównej mierze na celu realizację postanowień wynikających z właściwych strategii rozwojowych o charakterze krajowym - Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030 (...)" dodając informację o aktualnej sytuacji kraju po pandemii, w tym wsparcie dużych miast.	Mając na uwadze fakt, iż pandemia najbardziej drastycznie wpłynęła na zmniejszenie nadwyżki operacyjnej netto w miastach na prawach powiatu, to te obszary również powinny otrzymać wsparcie, a nie tylko te wynikające z KSRR (miasta małe i średnie tracące funkcje społeczno-gospodarcze). Brak wsparcia dla dużych miast i priorytetyzowanie obszarów wskazanych w KSRR może pogłębić problemy dużych miast, a to natomiast skutkować może w kolejnych latach znacznym spadkiem rozwoju Polski, bowiem duże miasta do tej pory pełniły siłą napędową kraju. W sytuacji, w której drastycznie pogorszyła się sytuacja dużych miast wskutek pandemii, duże miasta nie będą miały potencjału pozwalającego na dalszy dynamiczny rozwój Polski.	odrzucona	Odwołanie do KSRR nie oznacza w tym kontekście faworyzowania wskazanych w tym dokumencie mniejszych miast, ponieważ ten dokument odnosi się do różnej wielkości miast, w tym miast największych (wojewódzkich). Zapisy FENiKS wprost wskazują kategorię miast objętych wsparciem w tym celu szczegółowym.

214	Gmina Wrocław	2.6.1.4 Wskazanie konkretnych terytoriów objętych wsparciem, z uwzględnieniem planowanego wykorzystania narzędzi terytorialnych	118	Należy zmodyfikować zapis "Działania przewidziane w ramach priorytetu będą miały w głównej mierze na celu realizację postanowień wynikających z właściwych strategii rozwojowych o charakterze krajowym - Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030 (...)" dodając informację o aktualnej sytuacji kraju po pandemii, w tym wsparcie dużych miast.	Mając na uwadze fakt, iż pandemia najbardziej drastycznie wpłynęła na zmniejszenie nadwyżki operacyjnej netto w miastach na prawach powiatu, to te obszary również powinny otrzymać wsparcie, a nie tylko te wynikające z KSRR (miasta małe i średnie tracące funkcje społeczno-gospodarcze). Brak wsparcia dla dużych miast i priorytetyzowanie obszarów wskazanych w KSRR może pogłębić problemy dużych miast, a to natomiast skutkować może w kolejnych latach znacznym spadkiem rozwoju Polski, bowiem duże miasta do tej pory pełniły siłą napędową kraju. W sytuacji, w której drastycznie pogorszyła się sytuacja dużych miast wskutek pandemii, duże miasta nie będą miały potencjału pozwalającego na dalszy dynamiczny rozwój Polski.	odrzucona	Zapis ma charakter zawężający. Obecne zapisy dają podstawę do wsparcia dużych miast.
215	Gmina Wrocław	2.7.1.4 Wskazanie konkretnych terytoriów objętych wsparciem, z uwzględnieniem planowanego wykorzystania narzędzi terytorialnych	124	Należy zmodyfikować zapis "Działania przewidziane w ramach priorytetu będą miały w głównej mierze na celu realizację postanowień wynikających z właściwych strategii rozwojowych o charakterze krajowym - Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030 (...)" dodając informację o aktualnej sytuacji kraju po pandemii, w tym wsparcie dużych miast.	Mając na uwadze fakt, iż pandemia najbardziej drastycznie wpłynęła na zmniejszenie nadwyżki operacyjnej netto w miastach na prawach powiatu, to te obszary również powinny otrzymać wsparcie, a nie tylko te wynikające z KSRR (miasta małe i średnie tracące funkcje społeczno-gospodarcze). Brak wsparcia dla dużych miast i priorytetyzowanie obszarów wskazanych w KSRR może pogłębić problemy dużych miast, a to natomiast skutkować może w kolejnych latach znacznym spadkiem rozwoju Polski, bowiem duże miasta do tej pory pełniły siłą napędową kraju. W sytuacji, w której drastycznie pogorszyła się sytuacja dużych miast wskutek pandemii, duże miasta nie będą miały potencjału pozwalającego na dalszy dynamiczny rozwój Polski.	odrzucona	Projekty powinny przyczynić się do osiągnięcia celów polityki spójności określonych w dokumentach na poziomie UE - rozporządzeniach i strategiach. Miasta będą w istotnej mierze miejscami, w których wsparcie będzie koncentrowane. Duże miasta i miasta na prawach powiatu nie są wyłączone ze wsparcia w ramach FEniKS. Ograniczona liczba znaków, przeznaczona na opis zakresu wsparcia nie pozwala na poszerzenie zapisów - zapisy zostaną doprecyzowane na etapie dokumentów wdrożeniowych.
216	Gmina Wrocław	2.1.1.8 INDYKATYWNY PODZIAŁ ALOKACJI UE WEDŁUG RODZAJU INTERWENCJI	36-37	Należy zmierzać do rozdzielenia alokacji dostępnej dla kodu 044 odrębnie na renowację budynków mieszkalnych pod kątem efektywności energetycznej, a odrębnie na projekty demonstracyjne i działania wspierające. Przy czym alokacja na projekty demonstracyjne i działania wspierające nie powinna przekroczyć 20 mln EUR.	Mając na uwadze zapisy Rozporządzenia ogólnego regulujące konstrukcję programu, jak i zatwierdzone kody interwencji mamy świadomość, iż w dokumencie FEniKS nie jest możliwe wydzielenie odrębnych alokacji na renowację budynków mieszkalnych poa kątem efektywności energetycznej, a odrębnie na projekty demonstracyjne i działania wspierające. Jednakże w dokumencie uszczegóławiającym tj. SZOOP dla FEniKS należy uwzględnić odrębne nabory i odrębne kwoty na renowację budynków mieszkalnych pod kątem efektywności energetycznej, a odrębnie na projekty demonstracyjne i działania wspierające. Przedmiotowe pozwoli zrealizować cele obu kategorii w rozdzielonych pozycjach, nie budząc wątpliwości co do wysokości kwot alokacji przydzielonych do poszczególnych kategorii.	odrzucona	Kody i nazwy kategorii interwencji wynikają z zał. I do rozporządzenia UE 2021/1060, zatem nie podlegają zmianom.
217	Gmina Wrocław	2.1.1.8 INDYKATYWNY PODZIAŁ ALOKACJI UE WEDŁUG RODZAJU INTERWENCJI	36	Należy zmierzać do rozdzielania alokacji dostępnej dla kodu 041 odrębnie na renowację budynków mieszkalnych pod kątem efektywności energetycznej, a odrębnie na projekty demonstracyjne i działania wspierające. Przy czym alokacja na projekty demonstracyjne i działania wspierające nie powinna przekroczyć 20 mln EUR.	Mając na uwadze zapisy Rozporządzenia ogólnego regulujące konstrukcję programu, jak i zatwierdzone kody interwencji mamy świadomość, iż w dokumencie FEniKS nie jest możliwe wydzielenie odrębnych alokacji na renowację budynków mieszkalnych pod kątem efektywności energetycznej, a odrębnie na projekty demonstracyjne i działania wspierające. Jednakże w dokumencie uszczegóławiającym tj. SZOOP dla FEniKS należy uwzględnić odrębne kwoty na renowację budynków mieszkalnych pod kątem efektywności energetycznej, a odrębnie na projekty demonstracyjne i działania wspierające. Przedmiotowe pozwoli zrealizować cele obu kategorii w rozdzielonych pozycjach, nie budząc wątpliwości co do wysokości kwot alokacji przydzielonych do poszczególnych kategorii.	odrzucona	Kody i nazwy kategorii interwencji wynikają z zał. I do rozporządzenia UE 2021/1060, zatem nie podlegają zmianom.
218	Gmina Wrocław	2.1.1.2 Główne grupy docelowe	33	Należy uzupełnić Główne grupy docelowe o podmioty publiczne, w tym jst oraz o spółki, których większościowym udziałowcem są jednostki samorządu terytorialnego.	Mając na uwadze, że działania w zakresie podniesienia efektywności energetycznej mają dotyczyć również budynków użyteczności publicznej zasadne jest uwzględnienie w grupach docelowych również podmiotów publicznych - w szczególności jednostek samorządu terytorialnego i spółek, których większościowym udziałowcem są jednostki samorządu terytorialnego.	odrzucona	Treść programu określa grupy docelowe, natomiast typy beneficjentów zostaną określone na poziomie SZOP.
219	Gmina Wrocław	2.7.1.5 Przedsięwzięcia międzyregionalne, transgraniczne i transnarodowe	124	Należy zmodyfikować zapisy: Poprawa warunków eksponowania dzieł twórców kultury i zabytków ruchomych, w tym poprzez inwestycje w obiekty przechowujące Narodowy Zespół Biblioteczny, wpłynie na zwiększenie dostępności oferty kulturalnej oraz rozpoznawalności naszego kraju zagranicą, a także możliwość rozwoju współpracy międzysektorowej dzięki udostępnianiu zasobów w celach naukowych.	Narodowy Zespół Biblioteczny jest niepodważalną wartością. Trudno jednak w jego kontekście mówić o "ofercie kulturalnej". Dostęp i promocja wartościowych pozycji bibliograficznych, w tym wspieranie i inspirowanie działań międzysektorowych jest ważne. Jednak nie takie działania powinny być priorytetem Polski w kontekście zwiększenia rozpoznawalności naszego kraju zagranicą. Wszelkie działania artystyczne dużo skuteczniej przyczynią się do stale budowanego, pozytywnego wizerunku Polski na świecie. Cel tak opisany wydaje się być nieadekwatny również do skali działań, jakie FEniKS powinien proponować.	odrzucona	Zgadzamy się ze stanowiskiem WKW. Należy także dodać, że Narodowy Zespół Biblioteczny jest rozpoznawalny także poza granicami kraju, dlatego też w naszej opinii może stanowić istotny czynnik zwiększający atrakcyjność oferty, prezentowanej przez instytucje przechowujące NZB.
220	Gmina Wrocław	2.1.1.1 Powiązane rodzaje działań	32	Ak. 2 Powinien zostać wykreślony zapis dot. Ograniczenia wymiany nieekologicznych źródeł ogrzewania na źródła zasilane paliwem gazowym "...tylko do końca 2025 r. i tylko w połączeniu z inwestycjami w efektywność energetyczną (renowacją) budynków." Zapis wyłączający systemy grzewcze zasilane gazem ziemnym stoi w sprzeczności z zapisami strategii Programu (str. 6): "Zanieczyszczenia powietrza niską emisją ze stacjonarnych źródeł spalania pozostaje w Polsce bardzo poważnym problemem, także na wsi i w mniejszych miastach, gdzie sieć gazowa i ciepłownica jest nierozwinięta lub nie istnieje. Wciąż ok 30% powierzchni kraju pozostaje niezgazyfikowane, co wymaga inwestycji szczególnie w infrastrukturę dystrybucji gazu. Rola gazu i umożliwienie wykorzystania go jako paliwa przejściowego w procesie odchodzenia od węgla w kierunku dążenia do osiągnięcia neutralności klimatycznej jest niezwykle istotna w obecnej sytuacji gospodarczej Polski".	Nie ma nigdzie podstawy, która oczekiwałaby takiego ograniczenia, zwłaszcza, że gaz ziemny jest paliwem uważanym za paliwo ekologiczne i niskoemisyjne. Konwersja nieekologicznego źródła ogrzewania na źródła zasilane gazem są jednymi z najtańszych i najszybszych sposobów zmiany systemów na ekologiczne, przynoszących natychmiast redukcje zanieczyszczeń oraz podnoszących efektywność energetyczną infrastruktury mieszkaniowej. Jest to kluczowe w kontekście zasobności portfeli inwestycyjnych gospodarstw domowych oraz zarządców mienia komunalnego, oraz w kontekście potrzeby natychmiastowych działań redukujących poziom emitowanych zanieczyszczeń. Jednocześnie dostępność rozwiązań kogeneracyjnych (sieciovych) jest mocno ograniczona, co często skazuje inwestorów na rozwiązania oparte o zasilanie gazem ziemnym.	odrzucona	Zapis posiada podstawę prawną i wynika z art. 7.4. rozporządzenia ERDF/CF .
221	Gmina Wrocław	2.2.4.1 Powiązane rodzaje działań	74	Projekty powinny obejmować nie tylko opracowanie miejskich planów adaptacji do zmian klimatu, ale także takich, które wykraczają poza obszar jednej gminy- dla MOF.	Problemy dot. zmian klimatu nie dotyczą jedynie obszarów miejskich, obszary wiejskie czy miejsko-wiejskie także mają wiele problemów z tym związanych. Tereny rolnicze także cierpią z powodu np. suszy. Ponadto należy podkreślić, że planując i realizując kompleksową politykę niwelowania skutków zmian klimatu, wykraczającą poza obszar granic administracyjnych jednej gminy, jesteśmy w stanie skutecznie walczyć z tym narastającym problemem.	odrzucona	Potrzeby samych miast dużych i średnich będą bardzo znaczące w obszarze adaptacji do zmian klimatu w związku z czym finansowanie obszarów funkcjonalnych mogłoby spowodować, że środków nie starczyłoby na finansowanie najbardziej palących problemów w miastach dużych i średnich, gdzie występuje największa koncentracja zagrożeń klimatycznych, a także największe potrzeby w zakresie adaptacji do zmian klimatu. Zgodnie z PEP 2030 działania adaptacyjne powinny zostać przeprowadzone najpierw w (największych) miastach. Biorąc pod uwagę powyższe, działania w zakresie adaptacji do zmian klimatu w miejskich obszarach funkcjonalnych powinny być finansowane komplementarnie w ramach środków dedykowanych ZIT lub z RPO.
222	Gmina Wrocław	2.7.1.5 Przedsięwzięcia międzyregionalne, transgraniczne i transnarodowe	124	Należy zmodyfikować zapisy: Inwestycje w najważniejsze z punktu widzenia wartości historycznej obiekty, takie jak zabytki z listy UNESCO, Pomniki Historii, czy obiekty, którym przyznano tytuł Znak Dziedzictwa Europejskiego, będą wzmacniać związek Polski z europejskim i światowym dziedzictwem kulturowym.	Przy tak wskazanych (kilka razy w dokumencie) priorytetach, problematyczne staje się wsparcie interwencyjne tego potrzebujących zabytków, które nie są wpisane na te listy. Jednocześnie wspieranie wymienionych kategorii obiektów jest pomaganiem już zabezpieczonym finansowo zabytkom. Tymczasem wiele gmin posiada bezcenne dziedzictwo kulturowe, wymagające natychmiastowych działań renowacyjnych, czy ocalenia ich od zupełnej degradacji (np. Wrocław i Dolny Śląsk).	odrzucona	Ograniczona wielkość środków finansowych oraz konieczność zapewnienia demarkacji wsparcia z programami regionalnymi uniemożliwiają rozszerzenie katalogu podmiotów, do których będzie skierowane wsparcie, poza obiekty położone na obszarach wpisanych na listy UNESCO lub PH.

223	Gmina Wrocław	2.3.1.8 INDYKATYWNY PODZIAŁ ALOKACJI UE WEDŁUG RODZAJU INTERWENCJI	90	Należy zwiększyć kwotę na transport miejski	Pula środków na obszar transportu miejskiego jest nieproporcjonalnie mała w stosunku do dwóch pozostałych alokacji transportowych: Transport FS i Transport EFRR (jest to niespełna 12% środków planowanych na działania transportowe). Inwestycje w transport miejski w szczególności szynowy w przestrzeni miast są złożone i wymagają dużej ingerencji w kompleksowe zagospodarowanie, a tym samym wymagają znaczących kosztów inwestycyjnych. Transport miejski uzyskał najmniejszą pulę w stosunku do pozostałych dla całego programu - a mamy świadomość, że inwestycje w miastach oddziałują na największą liczbę odbiorców, przyczyniają się poprawie jakości życia największej grupie obywateli i mają największy wpływ na pozytywne zmiany związane ze zmianami klimatycznymi i ograniczaniem emisji CO2. Dodatkowo inwestycje w transport miejski leżą w gestii samorządów - w tym kontekście widzimy potrzebę zwiększenia alokacji środków programu w tym zakresie, również ze względu na wnioskowane rozszerzenie o infrastrukturę taką jak trasy autobusowe, tym bardziej że planowane KPO daje finansowanie dla miast wyłącznie w formie pożyczkowej.	odrzucona	W odniesieniu do wielkości alokacji przeznaczonej na wsparcie rozwoju transportu miejskiego w Programie FEniKS należy wyjaśnić, że przyznana Polsce przez KE alokacja FS (po obowiązkowym transferze do CEF) została w perspektywie 2021-2027 zmniejszona o prawie 60% w porównaniu z perspektywą 2014-2020. Mimo to, udało się utrzymać finansowanie transportu miejskiego z Funduszu Spójności, utrzymano również relatywnie na zbliżonym poziomie alokację z przeznaczeniem na ten obszar, z uwzględnieniem ograniczenia zakresu interwencji wyłącznie do transportu szynowego. MFIPR wnioskuję do KE na poziomie Umowy Partnerstwa o dokonanie transferu środków z EFS+ do FS. Projekt Programu FEniKS uwzględni pełną dopuszczalną kwotę transferu (20%, tj. 2,98 mld euro), przy czym należy podkreślić, że utrzymanie takiej wysokości transferu jest w dalszym ciągu przedmiotem rozmów z KE, która dotychczas prezentuje nieprzychylnie stanowisko do tej kwestii, w szczególności DG EMPL. Tym samym wysokość alokacji Programu FEniKS w zakresie FS może ulec redukcji. Ostateczna wysokość alokacji na poszczególne obszary wsparcia uzależniona będzie od ostatecznej alokacji FS, określonej na poziomie UP. Istotny jest również fakt, że sektor transportu (w tym miejskiego) będzie dodatkowo wspierany w okresie 2021-2026 ze środków UE w ramach Krajowego Planu Odbudowy (w kwocie ok. 6,4 mld euro).
224	Gmina Wrocław	2.3.1.1 Powiązane rodzaje działań	87	Jest "W związku z powyższym, w miastach wsparcie finansowe będzie przeznaczone dla inwestycji w infrastrukturę i tabor szynowy publicznego transportu zbiorowego, węzły przesiadkowe " Proponowany zapis "W związku z powyższym, w miastach wsparcie finansowe będzie przeznaczone dla inwestycji w infrastrukturę publicznego transportu zbiorowego, zakup taboru szynowego i zeroemisyjnego , węzły przesiadkowe"	W dokumencie wprost wynika, że wsparcie finansowe będzie przeznaczone dla inwestycji w infrastrukturę i tabor szynowy publicznego transportu zbiorowego - w związku z tym, że jest silny nacisk na realizację celów klimatycznych wskazane jest ujęcie również infrastruktury dla zeroemisyjnego transportu publicznego np. poprzez budowę wydzielonych pasów ruchu dla autobusów lub pasów tramwajowo-autobusowych.	odrzucona	Program FEniKS koncentruje się na infrastrukturze transportu szynowego - tym samym linie tramwajowe są w pełni kwalifikowalne. Z uwagi na brak wsparcia autobusów na tym etapie w FEniKS, nie zakłada się finansowania wydzielonych dróg autobusowych. Nie zmienia to faktu, iż finansowane mogą być inne elementy poprawiające ofertę transportu publicznego.
225	Gmina Wrocław	2.6.1.8 INDYKATYWNY PODZIAŁ ALOKACJI UE WEDŁUG RODZAJU INTERWENCJI	119	Należy wydzielić środki na działania "miękkie", np. promocja profilaktyki wśród różnych grup społeczeństwa z uzależnieniem grup ryzyka	W pkt 2.6.1.8 należałoby wskazać wydzieloną pulę środków dla kodu interwencji 160 Działania na rzecz poprawy dostępności, efektywności i odporności systemów opieki zdrowotnej (z wyłączeniem infrastruktury)	odrzucona	Kody i nazwy kategorii interwencji wynikają z zał. I do rozporządzenia UE 2021/1060, zatem nie podlegają zmianom.
226	Gmina Wrocław	1.1 GŁÓWNE WYZWANIA PRZY UWZGLĘDNIENIU RÓŻNIC SPOŁECZNYCH, EKONOMICZNYCH I TERYTORIALNYCH	13	Według danych GUS za rok 2018 w Polsce funkcjonowało ok. 15 tys. instytucji świadczących ofertę kulturalną, w tym biblioteki, muzea, galerie, teatry i instytucje muzyczne. Największą część stanowią biblioteki publiczne z filiami i punkty biblioteczne (9 tys.) i ośrodki, centra i domy kultury (4,2 tys.).	Ważne jest wskazanie w tym wstępnym opisie nt. kultury również instytucji artystycznych i roli artystów w budowaniu kapitału społecznego. Grupa twórców nie została w tym akapicie nt. kultury wymieniona, a to ona jest bardzo istotnym elementem działań sektora kultury (obok wymienianych potem jeszcze szkół artystycznych). Artyści są również grupą bardzo poszkodowaną przez pandemię Covid-19. Regulamin wdrażania programu FEniKS powinien zauważać również tą grupę, poza wymienionymi instytucjami.	odrzucona	Program ma charakter infrastrukturalny, wsparcie na rzecz twórców i artystów będzie miało charakter pośredni, poprzez inwestycje w instytucje kultury. Wsparcie artystów będzie realizowane z innych źródeł, m.in. z KPO.
227	Gmina Wrocław	1.1 GŁÓWNE WYZWANIA PRZY UWZGLĘDNIENIU RÓŻNIC SPOŁECZNYCH, EKONOMICZNYCH I TERYTORIALNYCH	7	Uzupełnienie fragmentu programu. Środowisko. "W latach 2000 – 201815 ilość nieoczyszczonych ścieków komunalnych, w tym przemysłowych zmalała o 65%, a udział ludności korzystającej z oczyszczalni ścieków wzrósł z 53% w 2000 r. do 74% w 2018 r., przy czym w miastach zrósł odpowiednio z 79% do ok. 95%, zaś na wsiach z 11% do 43%. Systemy zbiorowego odprowadzania ścieków obsługiwały 71% ludności kraju, w tym 90% ludności miast i 41% ludności wsi. Pomimo tak znaczących postępów gospodarka ściekowa wciąż jest w fazie intensywnego rozwoju, na co wskazują kolejne aktualizacje Krajowego Programu Oczyszczania Ścieków Komunalnych i zawarte w nich potrzeby inwestycyjne na rzecz budowy i szeroko pojętej modernizacji systemów odprowadzania i oczyszczania ścieków (...).	Wniosek, aby uwzględnić retencję wody poprzez tereny zieleni miejskiej, zielono-niebieską infrastrukturę tj. ogrody deszczowe, muldy chłonne, odpowiednie modelowanie terenu, odpowiednie nasadzenia roślinności w celu pozostawienia jak największej ilości wody deszczowej na terenach zieleni, zamiast kierowanie wody do infrastruktury kanalizacyjnej, co częściowo odciążą tego typu infrastrukturę.	odrzucona	Ze względu na ograniczenia w zakresie liczby znaków w ramach FEniKS uwaga jest odrzucona.
228	Gmina Wrocław	1.1 GŁÓWNE WYZWANIA PRZY UWZGLĘDNIENIU RÓŻNIC SPOŁECZNYCH, EKONOMICZNYCH I TERYTORIALNYCH		Uzupełnienie fragmentu programu "Kultura".	Wniosek, aby uwzględnić w działaniach dotyczących dziedzictwa kulturowego również historyczne założenia zieleni miejskiej. W miastach wiele tego typu obiektów znajduje się na terenach dziedzictwa UNESCO, Pomników Historii i in., a ich oddziaływanie na społeczeństwo jest bezcenne. W prezentacji dotyczącej programu FEniKS, w ramach planowanych inwestycji (slajd.37) wskazano obiekty zabytkowe. Warto zatem dodać również tereny zieleni o takim charakterze, aby wyeksponować ich wartość i możliwości działań inwestycyjnych w tym obszarze. Sytuacja dotyczy również terenów zieleni, które stanowią sąsiedztwo bądź otoczenie obiektów związanych z kulturą.	odrzucona	Planowana interwencja obejmuje także działania infrastrukturalne mające na celu ochronę i zachowanie otoczenia zabytkowych obiektów, przewidzianych do wsparcia w programie krajowym zgodnie z linią demarkacyjną. Nie ma konieczności zmiany tekstu.
229	Gmina Wrocław	2.7.1.1 Powiązane rodzaje działań	121-123	Uzupełnienie zapisów w zakresie 2.7.1.1 Powiązane rodzaje działań	Wniosek, aby uwzględnić w działaniach dotyczących dziedzictwa kulturowego również historyczne założenia zieleni miejskiej. W miastach wiele tego typu obiektów znajduje się na terenach dziedzictwa UNESCO, Pomników Historii i in., a ich oddziaływanie na społeczeństwo jest bezcenne. W prezentacji dotyczącej programu FEniKS, w ramach planowanych inwestycji (slajd.37) wskazano obiekty zabytkowe, jednak należałoby uzupełnić również o obiekty w Rejestrze Zabytków. Warto zatem dodać również tereny zieleni o takim charakterze, aby wyeksponować ich wartość i możliwości działań inwestycyjnych w tym obszarze. Sytuacja dotyczy również terenów zieleni, które stanowią sąsiedztwo bądź otoczenie obiektów związanych z kulturą.	odrzucona	Planowana interwencja obejmuje także działania infrastrukturalne mające na celu ochronę i zachowanie otoczenia zabytkowych obiektów, przewidzianych do wsparcia w programie krajowym zgodnie z linią demarkacyjną. Nie ma konieczności zmiany tekstu.
230	Gmina Wrocław	2.7.1.1 Powiązane rodzaje działań	123	Dzięki zastosowanym nowoczesnym i innowacyjnym rozwiązaniom wykorzystującym narzędzia cyfrowego wsparcia w zakresie bezpieczeństwa i zarządzania dziedzictwem możliwa będzie bezobsługowa i zautomatyzowana obsługa zasobów dziedzictwa, co będzie miało szczególne znaczenie w warunkach kryzysu. Zakłada się zapewnienie maksymalnego bezpieczeństwa zbiorów nawet w sytuacji, kiedy ze względu na czynniki zewnętrzne dochodzi do zmniejszenia zasobów ludzkich instytucji. A JEDNOCZEŚNIE NA TEJ SAMEJ STRONIE: Etap realizacji inwestycji i wygenerowane efekty mnożnikowe pozytywnie wpłyną na rozwój gospodarczy oraz tworzenie miejsc pracy - finansowanie inwestycji (w okresie ich realizacji) będzie generowało nowe zamówienia (dostawy usług i w zakresie robót budowlanych), a po ich zakończeniu rozwiną się usługi lokalne (m.in. gastronomia, hotelarstwo, usługi oświatowe, itp.) oraz powstaną nowe miejsca pracy we wspartych instytucjach.	Z jednej strony wspomniana jest automatyzacja i możliwa utrata pracy przez pracowników instytucji kultury, z drugiej strony wspomniane jest tworzenie nowych miejsc pracy. Takie wnioskowanie nie jest podejściem zrównoważonym. Może się okazać, że odejdą wysoko wykwalifikowani pracownicy, na których miejsce przyjdą osoby bez doświadczenia. Nie powinno być wyraźnym celem tworzenie rozwiązań zautomatyzowanych (nie wymagających pracowników do obsługi) i jednocześnie stymulowanie powstawania nowych miejsc pracy w instytucjach kultury.	odrzucona	Wspomniany fragment został usunięty z kolejnej wersji programu. Niemniej należy wskazać, że istotny jest aspekt automatyzacji i informatyzacji procesów udostępniania dziedzictwa kulturowego, zwłaszcza w aspekcie pandemii i konieczności poprawy dostępu do zasobów dziedzictwa kulturowego.

231	Gmina Wrocław	2.2.4.7 WSKAŹNIKI	78	Należy zweryfikować poprawność użycia wskaźnika RCO 39 dla celu szczegółowego 2.4	Zgodnie z ROZPORZĄDZENIEM PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2021/1058 z dnia 24 czerwca 2021 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności dla celu szczegółowego 2.4 wskazano wskaźniki RCO 24, 122, 25, 106, 26, 27, 28, 121. Natomiast wskaźnik RCO 39 przyporządkowano dla celu szczegółowego 2.7	odrzucona	Wskaźnik RCO39 proponowany jest do uwzględnienia w celu szczegółowym 2.4. II osi z uwagi na zakres interwencji przewidywany w tym celu szczegółowym w ramach FEnIKS (por. zapisy dot. zielonej i niebiesko-zielonej infrastruktury). Przewiduje się, że przyporządkowanie to będzie jednym z elementów negocjacji z KE, które ostatecznie określą zestaw wskaźników dla celu szczegółowego.
232	Gmina Wrocław		140-142	Uzupełnienie Wykazu planowanych operacji o znaczeniu strategicznym wraz z harmonogramem	Zgodnie z zapisami Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego (artykuł 22 ust. 3 pkt a ppkt III) każdy program zawiera zapisy dotyczące komplementarności i synergii z innymi formami wsparcia. Na konferencji prezentującej program przedstawiciele Ministerstwa poinformowali o tym, że formuła ZIT sprawdziła się w perspektywie finansowej 2014-2020 i w okresie 2021-2027 będzie kontynuowana na dotychczasowych zasadach, tj. m.in. w ramach FEnIKS zostanie wydziedziona kwota dla ZIT. Mając na uwadze powyższe w punkcie Wykaz planowanych operacji o znaczeniu strategicznym wraz z harmonogramem należałoby ująć również projekty strategiczne dla obszarów ZIT, w tym w szczególności dotyczące transportu miejskiego i zieleni w miastach.	odrzucona	Uwaga odrzucona. Na obecnym etapie nie można wskazać inwestycji wynikających ze Strategii ZIT, które będą mogły być określone po podziale alokacji na poszczególne Związki ZIT. Z drugiej strony lista projektów o znaczeniu strategicznym ma inny charakter niż Wykaz Dużych Projektów z perspektywy 2014-2020 i jest zestawieniem dobrych przykładów inwestycji, co do których zgodnie z Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 będą miały zastosowanie dodatkowe obowiązki o charakterze informacyjno-promocyjnym. Ponadto, rozszerzanie wykazu operacji lub dodawanie do projektu FEnIKS w innej formie informacji o nowych projektach lub działaniach będzie wymagać rozważenia, czy nie jest konieczne odpowiednie rozszerzenie strategicznej prognozy oddziaływania na środowisko, zgodnie z wymogiem prawnym zachowania jej adekwatności do ocenianego projektu oraz powtórzenie etapów opiniowania i konsultacji sooś.
233	Gmina Wrocław	2.4.1.1 Powiązane rodzaje działań	92-93	W sektorze kolejowym: "Finansowane będą mogły być także projekty o charakterze edukacyjno-promocyjnym, skierowane do różnych grup społecznych oraz wiekowych mające na celu podnoszenie świadomości obywateli w zakresie zagrożeń i eliminację nieprawidłowych zachowań na obszarach kolejowych." Brak informacji, jaki charakter będą miały projekty edukacyjno-informacyjne, czy będą dla nich dedykowane osobne nabory czy działania te będą realizowane w ramach projektów infrastrukturalnych. Dodatkowo czy będą to projekty realizowane wyłącznie przez podmioty związane bezpośrednio z kolejją czy także przez inne instytucje. Proponujemy uzupełnienie informacji w tym zakresie.	Zmiana może przyczynić się do większego zainteresowania programem wśród innych jednostek miejskich jak np. placówek oświatowych oraz możliwością terminowego zaplanowania odpowiednich działań.	odrzucona	Charakter Programu, przyjmowanego jako projekt przez Radę Ministrów, a następnie negocjowanego i przyjmowanego decyzją Komisji Europejskiej determinuje formę jego zapisów, które powinny wyznaczać ogólne ramy interwencji i być elastyczne na tyle, by przesądzenia o charakterze wdrożeniowym/operacyjnym, które z upływem czasu mogą podlegać modyfikacjom, nie wymagały zmian samego Programu, które zgodnie z prawem anagżowałyby ponownie Radę Ministrów i Komisję Europejską. Dodatkowym czynnikiem przemawiającym za brakiem uwzględnienia w Programie zapisów o charakterze wdrożeniowym są ograniczenia liczby znaków w poszczególnych częściach Programu. W związku z powyższym, proponowane kwestie do ujęcia w Programie, znajdują się w innych dokumentach o charakterze wdrożeniowym, których opracowanie i aktualizacja nie będzie wymagała zaangażowania takich środków i czasu jak w przypadku Programu.
234	Gmina Wrocław	2.4.1.1 Powiązane rodzaje działań	92	"Przewiduje się też mniejsze projekty na rzecz poprawy stanu bezpieczeństwa na drogach, polegające na doposażeniu służb drogowych (nadzoru ruchu i ratownictwa technicznego) w urzędzenia zwiększające bezpieczeństwo ruchu oraz przedsięwzięcia o charakterze edukacyjnym, mające na celu zmianę postaw i zachowań uczestników ruchu drogowego." Brak informacji, jaki charakter będą miały mniejsze projekty, czy będą dla nich dedykowane osobne nabory, czy działania edukacyjne będą realizowane w ramach projektów inwestycyjnych i będą stanowiły ich część. Proponujemy uzupełnienie informacji w tym zakresie.	Zmiana może przyczynić się do większego zainteresowania programem wśród innych jednostek miejskich jak np. placówek oświatowych oraz możliwością terminowego zaplanowania odpowiednich działań.	odrzucona	Charakter Programu, przyjmowanego jako projekt przez Radę Ministrów, a następnie negocjowanego i przyjmowanego decyzją Komisji Europejskiej determinuje formę jego zapisów, które powinny wyznaczać ogólne ramy interwencji i być elastyczne na tyle, by przesądzenia o charakterze wdrożeniowym/operacyjnym, które z upływem czasu mogą podlegać modyfikacjom, nie wymagały zmian samego Programu, które zgodnie z prawem anagżowałyby ponownie Radę Ministrów i Komisję Europejską. Dodatkowym czynnikiem przemawiającym za brakiem uwzględnienia w Programie zapisów o chrakterze wdrożeniowym są ograniczenia liczby znaków w poszczególnych częściach Programu. W związku z powyższym, proponowane kwestie do ujęcia w Programie, znajdują się w innych dokumentach o charakterze wdrożeniowym, których opracowanie i aktualizacja nie będzie wymagała zaangażowania takich środków i czasu jak w przypadku Programu.
235	Gmina Wrocław	2.1.1.7 WSKAŹNIKI	34	Brak danych dot. Jednostka miary, Cel pośredni (2024), Cel końcowy (2029) w tabeli z wskaźnikami produktu (2.1.1.7)	Brak możliwości jednoznacznej interpretacji wskaźnika oraz oceny na podstawie czego zdefiniowano je w takich wartościach docelowych - czy są na pewno mierzalne (w jaki sposób mierzyć) i realne do osiągnięcia	przyjęta	W programie uzupełniono wszystkie wymagane informacje dla wskaźnika RCO123 Lokale mieszkalne wykorzystujące kotły i systemy ciepłownicze zasilane gazem ziemnym zastępujące instalacje zasilane stałymi paliwami kopalnymi w celu szczegółowym 2.1. I osi priorytetowej.
236	Gmina Wrocław	2.1.1.7 WSKAŹNIKI	35-36	Brak danych w tabeli ze wskaźnikami rezultatu (2.1.1.7), w tym jednostki miary, wartości bazowej, roku odniesienia	Brak możliwości jednoznacznej interpretacji wskaźnika oraz oceny na podstawie czego zdefiniowano je w takich wartościach docelowych - czy są na pewno mierzalne (w jaki sposób mierzyć) i realne do osiągnięcia	przyjęta	W programie uzupełniono wszystkie wymagane informacje dla wskaźników rezultatu: wartości bazowe i rok odniesienia dla wskaźników RCR26 Roczne zużycie energii pierwotnej, RCR29 Szacowana emisja gazów cieplarnianych; wartości bazową i docelową oraz jednostkę miary i rok odniesienia dla wskaźnika RCR105 Szacowana emisja gazów cieplarnianych z kotłów i systemów ciepłowniczych przekształconych z zasilania stałymi paliwami kopalnymi na zasilanie gazem.
237	Gmina Wrocław	2.1.2.7 WSKAŹNIKI	40-41	Konieczność tłumaczenia na j. polski. Obecne zapisy nie pozwalają stwierdzić, czym różni się od siebie wskazane rezultaty, na podstawie czego zdefiniowano je w takich wartościach docelowych - czy są na pewno mierzalne (w jaki sposób mierzyć) i realne do osiągnięcia	Brak możliwości jednoznacznej interpretacji wskaźnika oraz oceny na podstawie czego zdefiniowano je w takich wartościach docelowych - czy są na pewno mierzalne (w jaki sposób mierzyć) i realne do osiągnięcia	przyjęta	Tabele wskaźnikowe w programie wypełnia się w języku polskim (nazwy wskaźników wspólnych pochodzą z oficjalnego tłumaczenia Rozporządzenia 2021/1058 - opublikowane 30 czerwca 2021 r.)
238	Gmina Wrocław	2.2.3.7 WSKAŹNIKI	71-72	Tabela rezultatów (2.2.3.7) brak danych w wybranych wskaźnikach rezultatu.	Brak możliwości jednoznacznej interpretacji wskaźnika oraz oceny na podstawie czego zdefiniowano je w takich wartościach docelowych - czy są na pewno mierzalne (w jaki sposób mierzyć) i realne do osiągnięcia	przyjęta	W programie uzupełniono wszystkie wymagane regulacjami UE informacje dot. wskaźników rezultatu w celu szczegółowym 2.3. II osi priorytetowej.

239	Gmina Wrocław	2.2.2.7 WSKAŹNIKI	65-66	Tabela rezultatów (2.2.2.7) brak danych w wybranych wskaźnikach rezultatu.	Brak możliwości jednoznacznej interpretacji wskaźnika oraz oceny na podstawie czego zdefiniowano je w takich wartościach docelowych - czy są na pewno mierzalne (w jaki sposób mierzyć) i realne do osiągnięcia.	przyjęta	W programie uzupełniono wszystkie wymagane regulacjami UE informacje dot. wskaźników rezultatu w celu szczegółowym 2.2. II osi priorytetowej.
240	Gmina Wrocław	1.6 WNIOSKI Z DOTYCZĄCYCH DOŚWIADCZEŃ	18	Błąd - literówka w wyrazie "pozytywne"	Cele porządkowe	przyjęta	
241	Gmina Wrocław	2.1.2.1 Powiązane rodzaje działań	38	Powtórzenie słowa "klimatu" w podrozdziale 2.1.2.1	Cele porządkowe	przyjęta	
242	Gmina Wrocław	2.4.2.7 WSKAŹNIKI	100	Konieczność tłumaczenia na j. polski nazwy wskaźnika rezultatu.	kluczowe do interpretacji wskaźnika	przyjęta	Tabele wskaźnikowe w programie wypełnia się w języku polskim (nazwy wskaźników wspólnych pochodzą z oficjalnego tłumaczenia Rozporządzenia 2021/1058 - opublikowane 30 czerwca 2021 r.)
243	Gmina Wrocław	2.1.4.7 WSKAŹNIKI	50-51	Konieczność tłumaczenia wskaźników na j. polski (2.1.4.7)	Kluczowe do interpretacji wskaźników	przyjęta	Tabele wskaźnikowe w programie wypełnia się w języku polskim (nazwy wskaźników wspólnych pochodzą z oficjalnego tłumaczenia Rozporządzenia 2021/1058 - opublikowane 30 czerwca 2021 r.)
244	Gmina Wrocław	2.1.5.7 WSKAŹNIKI	55-56	Konieczność tłumaczenia wskaźników na j. polski (2.1.5.7)	kluczowe do interpretacji wskaźników	przyjęta	Tabele wskaźnikowe w programie wypełnia się w języku polskim (nazwy wskaźników wspólnych pochodzą z oficjalnego tłumaczenia Rozporządzenia 2021/1058 - opublikowane 30 czerwca 2021 r.)
245	Gmina Wrocław	2.2.2.7 WSKAŹNIKI	65	dla RCO 23 nie wskazano celu końcowego	kluczowe do interpretacji wskaźników	przyjęta	W programie uzupełniono wszystkie wymagane regulacjami UE informacje dot. wskaźnika produktu RCO23 Cyfrowe systemy zarządzania inteligentnymi systemami energetycznymi w celu szczegółowym 2.2. II osi priorytetowej.
246	Gmina Wrocław	2.2.4.7 WSKAŹNIKI	77-79	Tabela wskaźników produktów i rezultatów (2.2.4.7) konieczność tłumaczenia na j. polski.	kluczowe do interpretacji wskaźników	przyjęta	Tabele wskaźnikowe w programie wypełnia się w języku polskim (nazwy wskaźników wspólnych pochodzą z oficjalnego tłumaczenia Rozporządzenia 2021/1058 - opublikowane 30 czerwca 2021 r.)
247	Gmina Wrocław	2.2.5.7 WSKAŹNIKI	84-85	Tabela wskaźników produktów i rezultatów (2.2.5.7) konieczność tłumaczenia na j. polski.	kluczowe do interpretacji wskaźników	przyjęta	Tabele wskaźnikowe w programie wypełnia się w języku polskim (nazwy wskaźników wspólnych pochodzą z oficjalnego tłumaczenia Rozporządzenia 2021/1058 - opublikowane 30 czerwca 2021 r.)
248	Gmina Wrocław	2.3.1.7 WSKAŹNIKI	89-90	Tabela wskaźników produktów i rezultatów (2.3.1.7) konieczność tłumaczenia na j. polski.	kluczowe do interpretacji wskaźników	przyjęta	Tabele wskaźnikowe w programie wypełnia się w języku polskim (nazwy wskaźników wspólnych pochodzą z oficjalnego tłumaczenia Rozporządzenia 2021/1058 - opublikowane 30 czerwca 2021 r.)
249	Gmina Wrocław	2.4.1.7 WSKAŹNIKI	94-96	Tabela wskaźników produktów i rezultatów (2.4.1.7) konieczność tłumaczenia na j. polski.	kluczowe do interpretacji wskaźników	przyjęta	Tabele wskaźnikowe w programie wypełnia się w języku polskim (nazwy wskaźników wspólnych pochodzą z oficjalnego tłumaczenia Rozporządzenia 2021/1058 - opublikowane 30 czerwca 2021 r.)
250	Gmina Wrocław	2.5.2.7 WSKAŹNIKI	111	Konieczność tłumaczenia na j. polski nazwy wskaźników rezultatu.	kluczowe do interpretacji wskaźników	przyjęta	Tabele wskaźnikowe w programie wypełnia się w języku polskim (nazwy wskaźników wspólnych pochodzą z oficjalnego tłumaczenia Rozporządzenia 2021/1058 - opublikowane 30 czerwca 2021 r.)
251	Gmina Wrocław	2.6.1.7 WSKAŹNIKI	118-119	Konieczność tłumaczenia na j. polski nazwy wskaźników produktu i rezultatu.	kluczowe do interpretacji wskaźników	przyjęta	Tabele wskaźnikowe w programie wypełnia się w języku polskim (nazwy wskaźników wspólnych pochodzą z oficjalnego tłumaczenia Rozporządzenia 2021/1058 - opublikowane 30 czerwca 2021 r.)
252	Gmina Wrocław	2.7.1.7 WSKAŹNIKI	125	Konieczność tłumaczenia na j. polski nazwy wskaźników produktu i rezultatu.	kluczowe do interpretacji wskaźników	przyjęta	Tabele wskaźnikowe w programie wypełnia się w języku polskim (nazwy wskaźników wspólnych pochodzą z oficjalnego tłumaczenia Rozporządzenia 2021/1058 - opublikowane 30 czerwca 2021 r.)
253	Gmina Wrocław	2.1.1.7 WSKAŹNIKI	35	Dla RCR29 należy doprecyzować czy chodzi o redukcję emisji w pozycji celu końcowego czy tyle ma wynosić emisja?	Kluczowe do interpretacji wskaźników	przyjęta	W programie uzupełniono wartość bazową wskaźnika oraz jego wartość docelową (wskazującą przewidywany poziom emisji).
254	Gmina Wrocław	2.1.3.7 WSKAŹNIKI	45-46	Konieczność tłumaczenia wskaźników na j. polski (2.1.3.7)	Kluczowe do interpretacji wskaźników.	przyjęta	Tabele wskaźnikowe w programie wypełnia się w języku polskim (nazwy wskaźników wspólnych pochodzą z oficjalnego tłumaczenia Rozporządzenia 2021/1058 - opublikowane 30 czerwca 2021 r.)
255	Gmina Wrocław	2.1.4.8 INDYKATYWNY PODZIAŁ ALOKACJI UE WEDŁUG RODZAJU INTERWENCJI	51-52	Należy rozważyć dodanie kodu interwencji 069 Gospodarowanie odpadami przemysłowymi i handlowymi: działania w zakresie zapobiegania powstawaniu odpadów, ich minimalizacji, segregacji, ponownego użycia, recyklingu wraz z wskazaniem alokacji na te działania.	Mając na uwadze zapisy FEnIKS (str. 48) wskazujące, iż planowane jest podjęcie działań w celu zapobiegania powstawaniu odpadów żywności poprzez wykorzystanie niesprzedanych produktów spożywczych lub produktów spożywczych o krótkim terminie przydatności do spożycia konieczne jest zapewnienie środków finansowych niezbędnych do realizacji tych działań.	przyjęta	Obecnie kod interwencji ma numer 070. Został uwzględniony w Programie.
256	Gmina Wrocław	2.3.1.6 Planowane wykorzystanie instrumentów finansowych	89	Wykorzystanie instrumentów finansowych (zwrotnych) może być barierą w rozwoju zintegrowanego systemu w przypadku gmin mniej zamożnych wchodzących w skład MOF-ów.	Na możliwość realizacji zintegrowanej sieci transportu publicznego w ramach MOF składa się nie tylko tabor ale i np. sieć przystanków, wspólny ITS. Możliwość włączenia się do zintegrowanej sieci transportowej MOF powinno być dostępne dla każdej z gmin MOF - jej tworzenie nie powinno być objęte wsparciem w formie zwrotnych instrumentów finansowych Zastosowanie zwrotnych instrumentów finansowych może pogłębić różnice pomiędzy gminami tworzącymi MOF.	przyjęta	
257	Gmina Wrocław	2.7.1.1 Powiązane rodzaje działań	121	Należy rozważyć modyfikację zapisu: Wsparcie inwestycje i zastosowane innowacyjne rozwiązania staną się inspiracją dla innych podmiotów o podobnym profilu działalności – powstaną instytucje modelowe, które w różnej skali i zakresie będą następnie powielane przy wsparciu z innych środków (np. krajowych).	Należy przemyśleć taki kierunek działań. W poprzednich latach trwały prace nad stworzeniem modelowych instytucji w ramach np. programu "Dom Kultury+" Narodowego Centrum Kultury. Pomysł ten nie zakończył się sukcesem. Inną ideą NCK było tworzenie Kontenerów Kultury (Kontener Art) w gminach objętych programem. Specyfika lokalnych uwarunkowań wpływa na inne potrzeby w konkretnych gminach. Rozwiązania powinny być dostosowane i "szyte na miarę", nie powielane jako format do realizacji w każdym miejscu. Multiplikowane mogą być natomiast działania kreatywne, praktyki kulturowe w zakresie upowszechniania i promocji sztuki, czy działania w obszarze edukacji kulturalnej. Zorientowanie programu na modelowe instytucje nie jest właściwym rozwiązaniem.	przyjęta	Zapisy zostały przeformułowane w kolejnej wersji programu.
258	Gmina Wrocław	2.3.1.8 INDYKATYWNY PODZIAŁ ALOKACJI UE WEDŁUG RODZAJU INTERWENCJI	91	Należy zmienić kod w tabeli Terytorialny mechanizm realizacji i ukierunkowanie terytorialne	Niewłaściwe jest ujęcie kodu 33. Mając na uwadze fakt, iż wskazano wprost w zapisach pkt. 2.3.1.4, że w przypadku celu 2,8 wsparcie obejmie inwestycje realizowane na obszarach ZIT miast wojewódzkich należy zgodnie z Rozporządzeniem wskazać kod interwencji 03 (odpowiada on bowiem Miejskim obszarom funkcjonalnym w ramach Zintegrowanych inwestycji terytorialnych).	przyjęta	

259	Gmina Wrocław	2.4.1.8 INDYKATYWNY PODZIAŁ ALOKACJI UE WEDŁUG RODZAJU INTERWENCJI	96	W tabeli nie przedstawiono dla kodu 88 kategorii regionu.	Treść punktu 2.4.1.1 tj. zapis: " w odniesieniu do sieci kompleksowych, wsparcie Funduszu spójności zostanie ograniczone do budowy nowych dróg w regionach przejściowych i lepiej rozwiniętych", wprost wskazuje na konkretne obszary w jakich ten kod interwencji będzie realizowany. Wskazanie w kolumnie "Kategoria regionu" oznaczenia n/d jest niekonsekwentne.	przyjęta	
260	Gmina Wrocław	2.5.1.8 INDYKATYWNY PODZIAŁ ALOKACJI UE WEDŁUG RODZAJU INTERWENCJI	105	W tabeli nie przedstawiono dla kodu 88 kategorii regionu.	Treść punktu 2.5.1.1 tj. zapis: " Realizowane będą inwestycje na krajowej sieci drogowej zaliczonej do sieci kompleksowej TEN-T, przy czym budowa nowych dróg będzie ograniczona do kategorii regionów słabiej rozwiniętych", wprost wskazuje na konkretne obszary w jakich ten kod interwencji będzie realizowany. Wskazanie w kolumnie "Kategoria regionu" oznaczenia n/d jest niekonsekwentne.	przyjęta	
261	Gmina Wrocław	2.1.1.7 WSKAŹNIKI	34	Należy zmodyfikować nazwę wskaźnika RCO 19	Zgodnie z ROZPORZĄDZENIEM PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2021/1058 z dnia 24 czerwca 2021 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności nazwa wskaźnika brzmi RCO 19 – Budynki publiczne o lepszej charakterystyce energetycznej	przyjęta	Tabele wskaźnikowe w programie wypełnia się w języku polskim (nazwy wskaźników wspólnych pochodzą z oficjalnego tłumaczenia Rozporządzenia 2021/1058 - opublikowane 30 czerwca 2021 r.)
262	Gmina Wrocław	2.1.1.7 WSKAŹNIKI	35	Należy zmodyfikować nazwę wskaźnika RCR 105	Zgodnie z ROZPORZĄDZENIEM PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2021/1058 z dnia 24 czerwca 2021 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności nazwa wskaźnika brzmi RCR 105 – Szacowana emisja gazów cieplarnianych z kotłów i systemów ciepłowniczych przekształconych z zasilania stałymi paliwami kopalnymi na zasilanie gazem	przyjęta	Tabele wskaźnikowe w programie wypełnia się w języku polskim (nazwy wskaźników wspólnych pochodzą z oficjalnego tłumaczenia Rozporządzenia 2021/1058 - opublikowane 30 czerwca 2021 r.)
263	Gmina Wrocław	2.2.4.7 WSKAŹNIKI	79	Należy zweryfikować poprawność użycia wskaźnika RCR 95 dla celu szczegółowego 2.4	Zgodnie z ROZPORZĄDZENIEM PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2021/1058 z dnia 24 czerwca 2021 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności dla celu szczegółowego 2.4 wskazano wskaźniki RCR 35, 36, 37 i 96. Natomiast wskaźnik RCR 96 przyporządkowano dla celu szczegółowego 2.7	przyjęta	Wskaźnik RCR95 pozostaje w celu szczegółowym 2.4. z uwagi na zakres interwencji przewidywany w tym celu szczegółowym w ramach FEnKS. Rozporządzenie 2021/1058 umożliwia zastosowanie wskaźnika RCR95 w odniesieniu do celów szczegółowych dowolnego CP. Zastosowanie wskaźnika w celu szczegółowym 3.1. jest więc zgodne z obowiązującą wersją przywołanego w uzasadnieniu Rozporządzenia. Jako, że w uzasadnieniu jest mowa również o wskaźniku RCR96, to wyjaśniamy, że Rozporządzenie 2021/1058 przypisuje go do celu szczegółowego 2.4. i takie przyporządkowanie przyjęto w FEnKS.
264	Gmina Wrocław	2.1.4.7 WSKAŹNIKI	51	Należy zweryfikować poprawność użycia wskaźnika RCR 52 dla celu szczegółowego 2.6	Zgodnie z ROZPORZĄDZENIEM PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2021/1058 z dnia 24 czerwca 2021 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności dla celu szczegółowego 2.6 wskazano wskaźniki RCR 47, 48, 103. Natomiast wskaźnik RCR 52 przyporządkowano dla celu szczegółowego 2.7	przyjęta	Interwencja związana ze wskaźnikiem RCR52, zgodnie z oczekiwaniem KE, została przeniesiona do celu szczegółowego 2.7.
265	Gmina Wrocław	2.4.1.7 WSKAŹNIKI	95	Należy zweryfikować poprawność użycia wskaźnika RCO 53 dla celu szczegółowego 3.1	Zgodnie z ROZPORZĄDZENIEM PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2021/1058 z dnia 24 czerwca 2021 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności dla celu szczegółowego 3.1 wskazano wskaźniki RCR 43, 45, 108, 47, 49, 51, 109. Natomiast wskaźnik RCO 53 przyporządkowano dla celu szczegółowego 3.2	przyjęta	Aktualna wersja Rozporządzenia 2021/1058 ws. Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności umożliwia w stosownych przypadkach zastosowanie przedmiotowego wskaźnika do celów szczegółowych dowolnego CP. Zastosowanie wskaźnika w celu szczegółowym 3.1. jest więc zgodne z obowiązującą wersją przywołanego w uzasadnieniu Rozporządzenia. Przedmiotowe wsparcie przewidywane jest w zapisach FEnKS również w ramach celu szczegółowego 3.1.
266	Gmina Wrocław	2.5.1.7 WSKAŹNIKI	104	Należy zweryfikować poprawność użycia wskaźnika RCO 54, SPP 01, SPP 02 dla celu szczegółowego 3.1	Zgodnie z ROZPORZĄDZENIEM PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2021/1058 z dnia 24 czerwca 2021 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności dla celu szczegółowego 3.1 wskazano wskaźniki RCR 43, 45, 108, 47, 49, 51, 109. Natomiast wskaźnik RCO 54 przyporządkowano dla celu szczegółowego 3.2. W dokumencie nie wykazano wskaźników SPP.	przyjęta	Aktualna wersja Rozporządzenia 2021/1058 ws. Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności umożliwiła w stosownych przypadkach zastosowanie wskaźnika RCO54 Nowe lub zmodernizowane połączenia intermodalne do celów szczegółowych dowolnego CP, przedmiotowe wsparcie przewidywane jest w zapisach FEnKS również w ramach celu szczegółowego 3.1. Wzmiankowany w uwadze wskaźnik Długość zbudowanych/zmodernizowanych torów wodnych i podejściowych, to jedyny wskaźnik adekwatny do owskaźnikowania przedmiotowej interwencji projektowanej w celu szczegółowym 3.1. V osi priorytetowej. Został on zaprojektowany jako wskaźnik specyficzny dla programu. Użycie wskaźników specyficznych dla programu w sytuacji, jaka występuje w celu szczegółowym 3.1. V osi jest dopuszczone przez KE. Wskaźnik jest obecny na projektowanej krajowej liście wskaźników kluczowych. Wskaźnik SPP02 wzmiankowany w uwadze został usunięty z programu.
267	Gmina Wrocław	2.1.4.7 WSKAŹNIKI	50	Należy zweryfikować poprawność użycia wskaźnika RCO 38 dla celu szczegółowego 2.6.	Zgodnie z ROZPORZĄDZENIEM PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2021/1058 z dnia 24 czerwca 2021 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności RCO 38 wskazano dla celu 2.7.	przyjęta	Interwencja związana ze wskaźnikiem RCR52, zgodnie z oczekiwaniem KE, została przeniesiona do celu szczegółowego 2.7.
268	Gmina Wrocław	2.4.2.7 WSKAŹNIKI	100	Należy zweryfikować poprawność użycia wskaźnika Długość śródlądowych dróg wodnych objętych systemem RIS	Zgodnie z ROZPORZĄDZENIEM PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2021/1058 z dnia 24 czerwca 2021 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności w ramach celu szczegółowego 3.2 nie wskazano wskaźnika o nazwie Długość śródlądowych dróg wodnych objętych systemem RIS	przyjęta	Proponowany wskaźnik jest jedynym wskaźnikiem adekwatnym do owskaźnikowania interwencji projektowanej w celu szczegółowym 3.2. IV osi priorytetowej. Został zaprojektowany jako wskaźnik specyficzny dla programu. Użycie wskaźników specyficznych dla programu w sytuacji, jaka występuje w celu szczegółowym 3.2. IV osi jest dopuszczone przez KE. Wskaźnik będzie obecny na krajowej liście wskaźników kluczowych.

269	Gmina Wrocław	2.1.2.7 WSKAŹNIKI	41	Należy zweryfikować poprawność użycia wskaźnika RCR 95 dla celu szczegółowego 2.4	Zgodnie z z ROZPORZĄDZENIEM PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2021/1058 z dnia 24 czerwca 2021 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności dla celu szczegółowego 2.4 wskazano wskaźniki RCR 35, 36, 37 i 96. Natomiast wskaźnik RCR 95 przyporządkowano dla celu szczegółowego 2.7	przyjęta	ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2021/1058 z dnia 24 czerwca 2021 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności umożliwiła w stosownych przypadkach zastosowanie przedmiotowego wskaźnika do celów szczegółowych dowolnego CP, wsparcie zielonej infrastruktury przewidywane jest zaś w ramach celu szczegółowego 2.4. Zastosowanie wskaźnika w celu szczegółowym 3.1. jest więc zgodne z obowiązującą wersją przywołanego w uzasadnieniu Rozporządzenia. Zastosowanie wskaźników wspólnych będzie również przedmiotem negocjacji z KE.
270	Gmina Wrocław	3.1 Środki finansowe w podziale na poszczególne lata	132	W dokumencie poddawanych konsultacjom społecznym należy uzupełnić tabele finansowe o kwoty w podziale na kategorie regionu.	Zgodnie z zapisami Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego (artykuł 22 ust. 3 pkt g) każdy program powinien zawierać plan finansowy uwzględniający tabelę określającą alokacje finansowe dla każdej kategorii regionu, w tym wszelkie kwoty przesunięte na podstawie art. 26 lub 27. Na etapie projektu Programu powinny zostać przedstawione kwoty. W efekcie konsultacji społecznych kwoty te powinny przybrać kształt, który dopiero następnie będzie przedstawiany KE. Brak uwzględnienia w dokumencie programowym poddawanych konsultacjom społecznym tak istotnej kwestii, jaką jest wysokość alokacji dla poszczególnych kategorii regionów, nie daje możliwości wypowiedzenia się interesariuszy w przedmiotowym temacie. Żądamy tym samym, aby dokument, uzupełniony o wartości przypadające na poszczególne kategorie regionów, został poddany konsultacjom społecznym.	przyjęta	
271	Gmina Wrocław	3.2 Łączne środki finansowe w podziale na poszczególne fundusze oraz współfinansowanie krajowe	133-134	W dokumencie poddawanych konsultacjom społecznym należy uzupełnić tabele finansowe o kwoty w podziale na kategorie regionu.	Zgodnie z zapisami Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego (artykuł 22 ust. 3 pkt g) każdy program powinien zawierać plan finansowy uwzględniający tabelę określającą alokacje finansowe dla każdej kategorii regionu, w tym wszelkie kwoty przesunięte na podstawie art. 26 lub 27. Na etapie projektu Programu powinny zostać przedstawione kwoty. W efekcie konsultacji społecznych kwoty te powinny przybrać kształt, który dopiero następnie będzie przedstawiany KE. Brak uwzględnienia w dokumencie programowym poddawanych konsultacjom społecznym tak istotnej kwestii, jaką jest wysokość alokacji dla poszczególnych kategorii regionów, nie daje możliwości wypowiedzenia się interesariuszy w przedmiotowym temacie. Żądamy tym samym, aby dokument, uzupełniony o wartości przypadające na poszczególne kategorie regionów, został poddany konsultacjom społecznym.	przyjęta	
272	Gmina Wrocław		138	Uzupełnienie zapisów o rolę władz lokalnych i miejskich we wdrażaniu, monitorowaniu i ewaluacji FEnIKS.	Zgodnie z zapisami Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego (artykuł 22 ust. 3 pkt h) każdy program zawiera zapisy dotyczące działań podejmowanych w celu zaangażowania odpowiednich partnerów, o których mowa w art. 8 ust. 1, w przygotowanie programu oraz rolę tych partnerów we wdrażaniu, monitorowaniu i ewaluacji. Mając na uwadze powyższe w punkcie Partnerstwo należy opisać, jaką rolę pełnią władze regionalne, lokalne i miejskie (art. 8 ust. 1 pkt a) we wdrażaniu, monitorowaniu i ewaluacji.	przyjęta	W rozdz. 6 dodane zostały stosowne informacje odnośnie do udziału poszczególnych partnerów we wdrażaniu, monitorowaniu i ewaluacji FEnIKS.
273	Gmina Wrocław	1.2 GŁÓWNE WYZWANIA PRZY UWZGLĘDNIENIU NIEDOSKONAŁOŚCI RYNKU, POTRZEB INWESTYCYJNYCH ORAZ KOMPLEMENTARNOŚCI I SYNERGII Z INNYMI FORMAMI WSPARCIA	13-14	Uzupełnienie zapisów o uwzględnienie instrumentu ZIT w FEnIKS.	Zgodnie z zapisami Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego (artykuł 22 ust. 3 pkt a ppkt III) każdy program zawiera zapisy dotyczące komplementarności i synergii z innymi formami wsparcia. Na konferencji prezentującej program przedstawiciele Ministerstwa poinformowali o tym, że formuła ZIT sprawdziła się w perspektywie finansowej 2014-2020 i w okresie 2021-2027 będzie kontynuowana na dotychczasowych zasadach, tj. m.in. w ramach FEnIKS zostanie wydzielona kwota dla ZIT. Mając na uwadze powyższe w punkcie 1.2 Główne wyzwania przy uwzględnieniu niedoskonałości rynku, potrzeb inwestycyjnych oraz komplementarności i synergii z innymi formami należy wykazać komplementarność i synergię FEnIKS z instrumentem ZIT.	częściowo przyjęta	Instrument ZIT jest uwzględniony w FEnIKS na poziomie opisów planowanej interwencji (przykładowo w opisie celu szczegółowego 2.8 poświęconego zrównoważonej mobilności miejskiej). Wsparcie FEnIKS jest komplementarne i w tym zakresie przyczynia się do osiągnięcia celów Strategii ZIT. Z uwagi na ograniczenia techniczne, związane z limitem znaków w poszczególnych częściach programu, zastosowane opisy muszą być maksymalnie syntetyczne. Dlatego szersze uwzględnienie komplementarności z instrumentem ZIT będzie możliwe do zastosowania przy opracowywaniu krajowego dokumentu uszczegóławiającego, tj. Szczegółowego Opisu Priorytetów.
274	Gmina Żnin	2.1.5.2 Główne grupy docelowe	53	W ramach grupy docelowej wskazać Jednostki Samorządu Terytorialnego	Gminy są właścicielami obszarów wymagających zagospodarowania z poszanowaniem naturalnej bioróżnorodności.	częściowo przyjęta	Grupa docelowa nie oznacza beneficjentów wsparcia. Typ beneficjenta zostanie doprecyzowany w dokumentach uszczegóławiających
275	Gmina Żnin	2.2.1.2 Główne grupy docelowe	58	Wskazać Jednostki Samorządu Terytorialnego	Jednostki Samorządu Terytorialnego są właścicielami infrastruktury wymagającej modernizacji i poprawy efektywności energetycznej budynków.	częściowo przyjęta	Katalog beneficjentów oraz doprecyzowany zakres wsparcia zostaną określone na poziomie SzOP.
276	Gmina Żnin	1.8 UZASADNIENIE WYBORU CELÓW POLITYKI I CELÓW SZCZEGÓŁOWYCH	26, 28	W punkcie celu szczegółowego 2.7 zwrócić uwagę i doprecyzowanie różnorodności biologicznej. Wskazanie aspektów związanych z fauną i florą zbiorników wodnych miejskich i dostosowanie ich do funkcjonowania w sąsiedztwie miasta bez zakłócania naturalnych ekosystemów. Dodać cel szczegółowy w celu 4. zwracający uwagę na szczególne potrzeby osób niepełnosprawnych i starszych-niesamodzielnych.	Wwspółczesnym świecie i w czasie rozwoju cywilizacji i coraz większego ingerowania w środowisko niezwykle ważne jest aby Przyroda zlokalizowana w obrębie zbiorników wodnych była bezpieczna a tym samym współgrała z ludzkością zamieszkującą obszary, dawała możliwości wypoczynku i rozwijała turystykę regionu. W zakresie celu 4. Opieka nad osobami starszymi niesamodzielnymi jest w Polsce ważnym i trudnym problemem. Starzejące się społeczeństwo wymaga, szczególnie gdy w kraju nie funkcjonuje system rodzin wielopokoleniowych. Często osoby samotne i w podeszłym wieku nie mają zapewnionej wystarczającej opieki medycznej, społecznej.	częściowo przyjęta	Uwaga niejasna. Gdy mowa o "zbiornikach wodnych miejskich", a dalej "w sąsiedztwie miasta", nie wiadomo, czy dotyczy celu 2.7, czy celu 2.4. Ostatnie zdanie, po uwadze do celu 2.4, dotyczy osób niepełnosprawnych i starszych-niesamodzielnych, co sugeruje powrót do celu 2.7. Ponadto, w miastach wszystkie obiekty, które będą objęte projektami celu 2.7 i celu 2.4 uwzględnią potrzeby tych osób.

277	Gmina Żnin	2.1.2.1 Powiązane rodzaje działań	38	Zwrócenie szczególnej uwagi na ryzyka związane z suszami i kłęskami w postaci wicher, trąb powietrznych	Z uwagi na zmiany klimatyczne co raz więcej obserwujemy kłęsk związanych z gwałtownymi burzami i zmianami pogodowymi. Skutkiem są podtopienia, szkody w zieleni i infrastrukturze.	częściowo przyjęta	Pula środków europejskich jest ograniczona a potrzeby w danym obszarze ogromne. Ograniczony budżet środków UE determinuje konieczność nadania priorytetu wsparciu najbardziej strategicznych obszarów, kierując się zapisami dokumentów strategicznych, w tym przede wszystkim SPA 2020. Zgodnie z zapisami SPA 2020 miasta, w szczególności pow. 100 tys. mieszkańców zostały wskazane jako obszary szczególnie narażone na negatywne skutki zmian klimatu. Należy również podkreślić, że środki unijne nie mogą być postrzegane jako jedyne lub główne źródło finansowania dla wszystkich potrzeb, jakie zostały zidentyfikowane w poszczególnych sektorach. W świetle występowania szeregu niezwykle istotnych problemów zaplanowana w ramach FEnIKS kwota wsparcia na MPA z całą pewnością nie wystarczy zaspokojenie wszystkich potrzeb. Niemniej jednak należy podkreślić, że w stosunku do bieżącej perspektywy alokacja na dany cel została znacznie zwiększona oraz został rozszerzony zakres wsparcia o średnie miasta. Niezależnie od powyższego należy podkreślić, że dzięki sukcesywnie podejmowanym działaniom adaptacyjnym zwiększy się odporność miast na zagrożenia wynikające ze zmian klimatu.
278	Gmina Żnin	2.6.1.1 Powiązane rodzaje działań	114, 117	Wskazać na konieczność wsparcia osób niesamodzielnych i niepełnosprawnych pozostających pod opieką Miejskich Ośrodków Pomocy Społecznej. Ponadto Dopisać Jednostki Samorządu Terytorialnego	Gminy mają niejednokrotnie za zadanie opiekować się osobami samotnymi i niepełnosprawnymi. Potrzebna jest infrastruktura domów pomocy, mieszkań wspomaganych, centrów opiekuńczych z uwagi na to, że społeczeństwo starzeje się. Świadczenie usług opiekuńczych jest niezbędne.	odrzucona	Z uwagi na krajowy charakter programu, planowany zakres wsparcia FEnIKS nie będzie obejmował wnioskowanych działań. Jednocześnie szczegółowe informacje odnośnie wsparcia osób niesamodzielnych będą zawarte w SzOP.
279	Gmina Żnin	2.1.1.2 Główne grupy docelowe	33	W ramach grup docelowych winny być Jednostki Samorządu Terytorialnego	Gminy posiadają we własności lokale, które wymagają modernizacji w zakresie wymiany źródeł ciepła i poprawy efektywności energetycznej.	odrzucona	Treść programu określa grupy docelowe, natomiast typy beneficjentów zostaną określone na poziomie SzOP.
280	Gmina Żnin	2.5.2.1 Powiązane rodzaje działań	108	Zwrócenie uwag na konieczność współfinansowania w realizacji odtworzenia linii kolejowych będących przedmiotem programu Rządowego Kolej Plus. Koszty realizacji odtworzenia wygasłych czy uruchomienia nieczynnych linii są na tyle wysokie, że konieczne jest umożliwienie finansowania wkładu własnego na ich realizację se środków UE.	Jednostki Samorządu Terytorialnego zainteresowane modernizacją linii kolejowych winny mieć możliwość otrzymania środków z Unii Europejskiej na finansowanie wkładu własnego Programu Uzupelnienia Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej+ do 2028 r.,	odrzucona	FEnIKS zgodnie z obecnymi założeniami nie wspiera infrastruktury kolejowej regionalnej, a ponadregionalnej, w tym projektów przyczyniających się do zakończenia do 2030 r. budowy sieci bazowej TEN-T w Polsce, zgodnie z wymogami rozporządzenia ws. TEN-T i kolei aglomeracyjnej. Ponadto nie jest on jedynym źródłem finansowania inwestycji kolejowych w Polsce (Krajowy Plan Odbudowy, programy regionalne Polityki Spójności, Instrument CEF, programy krajowe, w tym Program Rządowy Kolej Plus).
281	Gmina Żnin	2.3.1.2 Główne grupy docelowe	88	Wskazać jednostki Samorządu Terytorialnego	JST jako zarządca dróg winny mieć wpływ na kształtowanie połączenia komunikacyjnego w obszarach miast i obszarach funkcjonalnych	odrzucona	W odróżnieniu do perspektywy 2014-2020, szablon programu nie przewiduje wskazywania w nim beneficjentów, a jedynie grup docelowych, czyli podmiotów/osób, które będą korzystały z efektów zrealizowanego projektu. Beneficjenci natomiast zostaną wskazani w innym dokumencie krajowym, tj. Szczegółowym opisie priorytetów.
282	Gmina Żnin	2.2.4.1 Powiązane rodzaje działań	74	Wsparcie w zakresie zdegradowanych obszarów lub dotkniętych kłęskami w postaci wicher, podtopień	W związku ze zmieniającym się klimatem duże zagrożenie stanowią wicher, ulewne deszcze powodujące podtopienia, oraz okresy suszy	przyjęta	Projekt FEnIKS przewiduje wsparcie szeregu działań prewencyjnych w zakresie adaptacji do zmian klimatu, zmniejszenia ryzyka i budowania odporności na kłęski żywiołowe, jak i działań związanych z usuwaniem skutków tych zjawisk. Działania te planowane są w ramach zarówno Priorytetu I oraz Priorytetu II, które realizują Cel szczegółowy 2.4. Zgodnie z projektem Programu, przewiduje się m.in.: - wdrażanie działań określonych w miejskich planach adaptacji do zmian klimatu m.in. systemy gospodarowania wodami opadowymi oraz rozwój zielono-niebieskiej infrastruktury. W zakresie gospodarowania wodami opadowymi wspierane będą systemy mające za zadanie zapobieganie podtopieniom i zalaniom oraz ograniczanie skutków tych zjawisk, zwiększenie odporności na ekstremalne zjawiska pogodowe (ulewy oraz powodzie błyskawiczne), spowolnienie odpływu oraz retencjonowanie wody wraz z systemami jej dystrybucji na okres suszy. - wsparcie systemów małej retencji oraz renaturyzacji przekształconych cieków wodnych i obszarów zależnych od wód; - budowę, przebudowę lub remont urządzeń wodnych i infrastruktury towarzyszącej celem zapewnienia bezpieczeństwa powodziowego i przeciwdziałania suszy. - wsparcie działań związanych z rozwojem monitoringu środowiska i systemów zarządzania ryzykiem poprzez rozwijanie systemów prognozowania i ostrzegania środowiskowego, celem skutecznej ochrony obywateli oraz ich mienia; - wsparcie służb ratowniczych, których obecność jest niezbędna w przypadku występowania zjawisk katastrofalnych. Działania w celu 2.4 mają na celu wzmocnienie polityki adaptacyjnej, zwłaszcza w sektorach i obszarach najwrażliwszych, ponieważ one zapewniają najlepszą ochronę miast przed negatywnymi skutkami zmian klimatu. Dzięki tym działaniom będzie możliwe uniknięcie strat ekonomicznych oraz środowiskowych. Należy mieć świadomość, że adaptacja do zmian klimatu jest równoznaczna z ochroną zdrowia i mienia, w tym z ograniczeniem kosztów likwidacji skutków uszkodzenia mienia i infrastruktury.

283	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia	2.3.1.2 Główne grupy docelowe	88	Proszę o uwzględnienie jako Beneficjentów pomocy związku metropolitalnego województwa śląskiego.	Działania przewidziane w celu szczegółowym mogą być realizowane przez różne grupy Beneficjentów. W związku metropolitalnym widzimy bardzo duży potencjał do realizacji podobnych inwestycji, w szczególności w omawianym celu szczegółowym. Z uwagi na istotę działań wskazanych w priorytecie powinno się zachęcać do działania szeroki obszar Beneficjentów. GZM pełni rolę organizatora transportu.	częściowo przyjęta	W odróżnieniu do perspektywy 2014-2020, szablon programu nie przewiduje określenia w nim beneficjentów, a jedynie grup docelowych, czyli podmiotów/osób, które będą korzystały z efektów zrealizowanego projektu. Beneficjenci natomiast zostaną wskazani w innym dokumencie krajowym, tj. Szczegółowym opisie priorytetów.
284	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia	2.5.2.7 WSKAŹNIKI	111	W pkt 2.5.2.7 w tabeli „wskaźniki produktu” wyrażenie: „dworców kolejowych” należy zastąpić: „stacji i przystanków kolejowych”	Nastąpiła pomyłka znaczeniowa kwalifikacji obiektów	częściowo przyjęta	W programie uwzględniono wskaźnik o nazwie Nowe lub zmodernizowane stacje i przystanki kolejowe / Liczba wybudowanych/zmodernizowanych dworców kolejowych [szt.]. Przewiduje się, że przedmiotowa nazwa będzie jednym z elementów negocjacji z KE, których wyniki określą ostateczną nazwę wskaźnika.
285	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia	2.4.1.7 WSKAŹNIKI	95	W pkt 2.4.1.7 w tabeli „wskaźniki produktu” w słowach: „Liczba wybudowanych/zmodernizowanych dworców kolejowych” należy zastąpić sformułowaniem: „Liczba wybudowanych/zmodernizowanych stacji i przystanków kolejowych” (dworzec to tylko budynek)	Nastąpiła pomyłka znaczeniowa kwalifikacji obiektów.	częściowo przyjęta	W programie uwzględniono wskaźnik o nazwie Nowe lub zmodernizowane stacje i przystanki kolejowe / Liczba wybudowanych/zmodernizowanych dworców kolejowych [szt.]. Przewiduje się, że przedmiotowa nazwa będzie jednym z elementów negocjacji z KE, których wyniki określą ostateczną nazwę wskaźnika.
286	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia	2.3.1.2 Główne grupy docelowe	88	W pkt 2.3.1.2 po słowach: „interwencja będzie dotyczyła miast i obszarów funkcjonalnych” propozycja dodania „metropolitalnych” uwzględniając obszary metropolitalne.	W związkach metropolitalnych wiele działań, które winne lub mogą być wykonywane w miastach jest organizowanych, koordynowanych a nawet bezpośrednio wykonywanych przez związek metropolitalny. Brak ujęcia związków metropolitalnych pozbawia miasta i gminy zrzeszone w takich związkach możliwości skorzystania z funduszy dla poprawy mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej.	częściowo przyjęta	Obecne brzmienie jest szersze i mówi o miastach - nie ograniczając ich form współpracy; jednocześnie związki metropolitalne zostaną uwzględnione w katalogu Beneficjentów.
287	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia	2.1.2.2 Główne grupy docelowe s. 39		Proszę o uwzględnienie jako Beneficjentów pomocy związku metropolitalnego województwa śląskiego.	Działania przewidziane w celu szczegółowym mogą być realizowane przez różne grupy Beneficjentów. W związku metropolitalnym województwa śląskiego widzimy bardzo duży potencjał do realizacji podobnych inwestycji, w szczególności w omawianym celu szczegółowym. Z uwagi na istotę działań wskazanych w priorytecie powinno się zachęcać do działania szeroki obszar Beneficjentów.	częściowo przyjęta	Brak w Programie wskazania wprost związku metropolitalnego województwa śląskiego nie oznacza jego wykluczenia, gdyż typy beneficjentów zostaną podane w dokumencie Szczegółowy Opis Priorytetów
288	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia	2.1.3.2 Główne grupy docelowe s. 44		Proszę o uwzględnienie jako Beneficjentów pomocy związku metropolitalnego województwa śląskiego.	Działania przewidziane w celu szczegółowym mogą być realizowane przez różne grupy Beneficjentów. W związku metropolitalnym województwa śląskiego widzimy bardzo duży potencjał do realizacji podobnych inwestycji, w szczególności w omawianym celu szczegółowym. Z uwagi na istotę działań wskazanych w priorytecie powinno się zachęcać do działania szeroki obszar Beneficjentów.	częściowo przyjęta	Brak w Programie wskazania wprost związku metropolitalnego województwa śląskiego nie oznacza jego wykluczenia, gdyż typy beneficjentów zostaną podane w dokumencie Szczegółowy Opis Priorytetów
289	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia	2.1.4.2 Główne grupy docelowe s. 49		Konieczność uwzględnienia w grupach docelowych także związku metropolitalnego w województwie śląskim (który nie jest jednostką samorządu terytorialnego)	Z uwagi na projektowane zmiany w przepisach ustawy z dnia 13 września 1996 r. o utrzymaniu czystości i porządku w gminach, link do projektu w Sejmie: Rządowy projekt ustawy skierowany do Sejmu Zachodzi konieczność uwzględnienia jako możliwego beneficjenta środków na modernizację systemu zbiórki oraz infrastruktury w zakresie odpadów komunalnych także związku metropolitalnego w województwie śląskim.	częściowo przyjęta	Brak w Programie wskazania wprost związku metropolitalnego województwa śląskiego nie oznacza jego wykluczenia, gdyż typy beneficjentów zostaną podane w dokumencie Szczegółowy Opis Priorytetów
290	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia	2.2.2.8 INDYKATYWNY PODZIAŁ ALOKACJI UE WEDŁUG RODZAJU INTERWENCJI s. 66		Kod 49 – bardzo wysoka alokacja przewidziana na finansowanie działań	Bardzo wysoka alokacja przeznaczona na wykorzystanie biomasy. Z uwagi na nie emisyjność i czystość rozwiązań proponuje się przełożenie potowy alokacji na kod 47 i kod 48.	częściowo przyjęta	Kwoty alokacji w podziale na kategorie interwencji mają charakter indykacyjny (istnieje możliwość ich zmiany w zależności od wyników wdrożeniowych).
291	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia	2.2.4.1 Powiązane rodzaje działań s. 75, 77, 80		Propozycja dodania zapisu: monitoring przy użyciu bezemisyjnych narzędzi - np. bezzałogowych statków powietrznych wyposażonych m.in. w czujniki analizy składu powietrza	Proponuje się uwzględnienie w dokumencie potencjału nowych technologii, w tym bezzałogowych statków powietrznych. Str. 75 Dot. opisu: Celem zapewnienia zrównoważonego rozwoju w zakresie gospodarki wodnej, przewidziano wsparcie systemów małej retencji oraz renaturyzacji przekształconych cieków wodnych i obszarów zależnych od wód. Ponadto działania będą skierowane na zapewnienie bezpieczeństwa powodziowego i przeciwdziałanie suszy poprzez budowę, przebudowę lub remont urządzeń wodnych i infrastruktury towarzyszącej. Wsparcie będzie kierowane również na rzecz opracowania lub aktualizacji dokumentów strategicznych/planistycznych wymaganych prawem krajowym i unijnym, w tym w zakresie gospodarowania wodami oraz ochrony zasobów wodnych. W związku z postępującymi zmianami klimatu należy również kontynuować działania związane z rozwojem monitoringu środowiska i systemów zarządzania ryzykiem poprzez rozwijanie systemów prognozowania i ostrzegania środowiskowego, celem skutecznej ochrony obywateli oraz ich mienia. Wraz z rozwojem tych systemów istnieje potrzeba wsparcia służb ratowniczych, których obecność jest niezbędna w przypadku występowania zjawisk katastrofalnych zarówno tych spowodowanych czynnikiem naturalnym jak i ludzkim. Dot. wskaźników: Str. 77, RCO 24 – Investments in new or upgraded disaster monitoring, preparedness, warning and response PLN 0 60 000 000 systems against natural disasters[...] Str. 78, RCO 39 – Area covered by systems for monitoring air pollution installed Str. 80, 58 - Działania w zakresie przystosowania się do zmian klimatu oraz zapobieganie ryzykom związanym z klimatem i zarządzanie nimi: powódzie i osunięcia ziemi (w tym zwiększanie świadomości, ochrona ludności i systemy zarządzania klęskami żywiołowymi katastrofami, infrastruktura i podejście ekosystemowe) 59 - Działania w zakresie przystosowania się do zmian klimatu oraz zapobieganie ryzykom związanym z klimatem i zarządzanie nimi: pożary (w tym zwiększanie świadomości, ochrona ludności i systemy zarządzania klęskami żywiołowymi i katastrofami, infrastruktura i podejście ekosystemowe) 60 - Działania w zakresie przystosowania się do zmian klimatu oraz zapobieganie ryzykom związanym z klimatem i zarządzanie nimi: inne ryzyka, np. burze i susze (w tym zwiększanie świadomości, ochrona ludności i systemy Zarządzania klęskami żywiołowymi i katastrofami, infrastruktura i podejście ekosystemowe)	częściowo przyjęta	Obecne zapisy w FEnIKS nie wykluczają realizacji tego rodzaju projektów. Doprecyzowanie zapisów nastąpi w dokumencie Szczegółowy Opis Priorytetów
292	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia	s. 92		W pkt 2.4.1.1 po słowach: „dotyczące budowy nowych oraz rozbudowy połączeń dużych węzłów kolejowych, do ośrodków aglomeracyjnych” propozycja dodania/uwzględnienia ośrodków/związków metropolitalnych.	W związkach metropolitalnych wiele działań, które winne lub mogą być wykonywane w miastach jest organizowanych, koordynowanych a nawet bezpośrednio wykonywanych przez związek metropolitalny. Brak ujęcia związków metropolitalnych pozbawia miasta i gminy zrzeszone w takich związkach możliwości skorzystania z funduszy dla poprawy mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej.	częściowo przyjęta	Obecne brzmienie jest szersze i mówi o miastach (ośrodkach aglomeracyjnych) - nie ograniczając ich form współpracy; jednocześnie związki metropolitalne zostaną uwzględnione w katalogu Beneficjentów.
293	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia	2.6.1.1 Powiązane rodzaje działań s. 116		Propozycja dodania zapisów: rekomendowane wykorzystanie potencjału transportowego nowych technologii w tym: bezemisyjnych, bezzałogowych statków powietrznych, wspierających nie tylko reagowanie na zagrożenia poprzez ich monitoring ale i stanowiących ważny potencjał w transporcie medycznym, w tym dostawach środków ratujących życie (np. AED, leki), a w przyszłości również transporcie narządów, osób poszkodowanych czy służb ratunkowych.	Proponuje się uwzględnienie w dokumencie potencjału nowych technologii, w tym bezzałogowych statków powietrznych. Dot. opisu: Konieczność rozwoju i wzmocnienia potencjału Systemu Państwowego Ratownictwa Medycznego oraz jednostek współpracujących z Systemem, wynika nie tylko z sytuacji epidemiologicznej spowodowanej COVID-19 i jej skutków, ale również potrzeby zapewnienia pełnej gotowości służb do szybkiego reagowania w razie potencjalnych, przyszłych zagrożeń. Należy mieć również na uwadze dalsze działania ukierunkowane na zapewnienie równego dostępu do szybkiej pomocy medycznej w zdarzeniach nagłych na terenie całego kraju poprzez inwestycje w kluczowe elementy infrastruktury ratownictwa medycznego, gdzie zidentyfikowano potrzeby inwestycyjne.	częściowo przyjęta	Zakres wsparcia zostanie doprecyzowany w SzOP.

294	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia	s. 139		W grupach docelowych (podpunkt beneficjenci) – po słowie „jst” dopisać: „oraz związek metropolitalny województwa śląskiego”	Propozycja doprecyzowania grup docelowych w świetle ustawy o związku metropolitalnym.	częściowo przyjęta	
295	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia	2.2.4.2 Główne grupy docelowe s. 76		Proszę o uwzględnienie jako Beneficjentów pomocy związku metropolitalnego województwa śląskiego.	Działania przewidziane w celu szczegółowym mogą być realizowane przez różne grupy Beneficjentów. W związku metropolitalnym widzimy bardzo duży potencjał do realizacji podobnych inwestycji, w szczególności w omawianym celu szczegółowym. Z uwagi na istotę działań wskazanych w priorytecie powinno się zachęcać do działania szeroki obszar Beneficjentów	częściowo przyjęta	Grup docelowych (czyli odbiorców efektów wsparcia) nie należy utożsamiać z listą potencjalnych beneficjentów (projektodawców). Typy beneficjentów zostaną wskazane w SzOP.
296	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia	2.3.1.1 Powiązane rodzaje działań s. 87		W pkt 2.3.1.1 po słowach: „w zakresie publicznego transportu zbiorowego w miastach” propozycja dodania słowa: „a także w związkach metropolitalnych miast”	W związkach metropolitalnych wiele działań, które winne lub mogą być wykonywane w miastach jest organizowanych, koordynowanych a nawet bezpośrednio wykonywanych przez związek metropolitalny. Brak ujęcia związku metropolitalnego pozbawia miasta i gminy zrzeszone w takich związkach możliwości skorzystania z funduszy dla poprawy mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej.	częściowo przyjęta	Obecne brzmienie jest szersze i mówi o miastach - nie ograniczając ich form współpracy; jednocześnie związki metropolitalne zostaną uwzględnione w katalogu Beneficjentów.
297	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia	2.1.2.7 WSKAŹNIKI s. 40-41		2.1.2.7 „Wskaźniki rezultatu” – dane z tabeli należy ponownie przeanalizować i inaczej sformułować.	Proszę o wyjaśnienie przyjętej metodologii oszacowania przedmiotowych wskaźników. „Dostęp do infrastruktury” nie oznacza jeszcze możliwości korzystania z niej (kolej = infrastruktura (tory) + tabor + praca przewozowa (budżet centralny lub samorządowy), autobusy = infrastruktura drogowa + pojazdy + praca przewozowa (budżet samorządowy).	częściowo przyjęta	Oszacowanie wartości wskaźników rezultatu dla celu szczegółowego 2.4. I osi priorytetowej (tj.: RCR 37 – Ludność odnosząca korzyści ze środków ochrony przed klęskami żywiołowymi związanymi z klimatem (oprócz powodzi lub niekontrolowanych pożarów) i RCR 95 – Ludność mająca dostęp do nowej lub udoskonalonej zielonej infrastruktury*) uwzględnia: • dane dot. liczby ludności w miastach objętych projektem dot. Miejskich Planów Adaptacji do zmian klimatu realizowanym w ramach działania 2.1 POIiŚ 2014-2020 (bez Warszawy) - dane GUS • oraz dane dot. kosztów działań inwestycyjnych z 44 Miejskich Planów Adaptacji. Nie ma możliwości innego sformułowania wskaźników, gdyż są one określone w Załączniku nr 1 do Rozporządzenia 1058 z 2021 r. ws. Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności. W programie prezentowane są szacowane wartości wskaźników, które monitorowane będą w projektach wdrażanych w ramach celu szczegółowego osi.
298	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia	2.3.1.1 Powiązane rodzaje działań s. 87		W pkt 2.3.1.1 po słowach: „dla inwestycji w infrastrukturę i tabor szynowy publicznego transportu zbiorowego” propozycja dodania/uwzględnienia systemów ładowania (elektrycznego lub wodorowego) oraz utrzymania i napraw tych pojazdów	Częścią systemu infrastruktura i tabor jest również zaplecze utrzymaniowo-naprawcze (zwłaszcza zapewniające obsługę nowoczesnych zeroemisyjnych pojazdów) oraz stacje ładowania/tankowania tychże.	częściowo przyjęta	Zapisy programu uwzględniają już tego typu elementy projektów (zaplecze dla taboru transportu miejskiego), natomiast nie przewiduje się stacji ładowania pojazdów drogowych w transporcie miejskim z uwagi na koncentrację na transporcie szynowym.
299	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia	2.1.2.1 Powiązane rodzaje działań s. 38, 41		Propozycja dodania zapisu: finansowanie infrastruktury i narzędzi efektywnego monitoringu zagrożeń/ryzyk związanych z klimatem - w tym monitoring terenów zalewowych, stanu rzek, monitoring suszy - przy użyciu bezzałogowych statków powietrznych – bezemisyjne.	Proponuje się uwzględnienie w dokumencie potencjału nowych technologii, w tym bezzałogowych statków powietrznych. Str. 38 Dot. opisu: W zakresie gospodarowania wodami opadowymi wspierane będą systemy mające za zadanie zapobieganie podtopieniom i zalaniom oraz ograniczanie skutków tych zjawisk,.... Str. 41 dot. opisu wskaźnika 60 - Działania w zakresie przystosowania się do zmian klimatu oraz zapobieganie ryzykom związanym z klimatem i zarządzanie nimi: inne ryzyka, np. burze i susze (w tym zwiększanie świadomości, ochrona ludności i systemy zarządzania klęskami żywiołowymi i katastrofami, infrastruktura i podejście ekosystemowe).	częściowo przyjęta	Obecne zapisy w FEnIKS nie wykluczają realizacji tego rodzaju projektów. Doprecyzowanie zapisów nastąpi w dokumencie Szczegółowy Opis Priorytetów
300	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia	2.1.3.1 Powiązane rodzaje działań s. 43		Propozycja dodania zapisu: finansowanie infrastruktury i narzędzi efektywnego monitoringu zanieczyszczenia cieków i zbiorników wodnych - przy użyciu bezzałogowych statków powietrznych wyposażonych w kamery termowizyjne i multispektralne – bezemisyjne.	Proponuje się uwzględnienie w dokumencie potencjału nowych technologii, w tym bezzałogowych statków powietrznych. Dot. opisu: W związku z powyższym, priorytetem będzie wspieranie działań związanych zarówno z budową nowej jak i przebudową i remontem istniejącej infrastruktury, niezbędnych do zrealizowania zobowiązań wynikających z Dyrektywy 91/271/EWG w aglomeracjach ujętych w KPOŚK o wielkości co najmniej 10 000 RLM.	częściowo przyjęta	Obecne zapisy w FEnIKS nie wykluczają realizacji tego rodzaju projektów. Doprecyzowanie zapisów nastąpi w dokumencie Szczegółowy Opis Priorytetów
301	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia	2.1.4.1 Powiązane rodzaje działań s. 48, 50, 52		Propozycja dodania zapisu: finansowanie infrastruktury i narzędzi efektywnego monitoringu zanieczyszczeń, w tym nielegalnych składowisk odpadów, a także zapożarowań wysypisk - przy użyciu bezzałogowych statków powietrznych wyposażonych m.in. w kamery termowizyjne i multispektralne – bezemisyjne. narzędzia wspierające - np. bezzałogowe statki powietrzne - bezemisyjne mapowanie i analiza składu gruntów.	Proponuje się uwzględnienie w dokumencie potencjału nowych technologii, w tym bezzałogowych statków powietrznych. Dot. opisu: W Polsce nadal zauważalny jest problem związany z występowaniem terenów zanieczyszczonych bądź zdegradowanych. Dodatkowo zabudowa miejska wkracza na tereny zieleni, omijając tereny zanieczyszczone/zdegradowane. Problemem w Polsce są również pozostawione po działalności gospodarczej lub innej działalności odpady będące źródłem zanieczyszczeń i powodujące faktyczne wyłączenie z użytkowania zajętych przez nie terenów. We wszystkich projektach, w których będzie to zasadne i możliwe zostaną zastosowane rozwiązania w zakresie obiegu cyrkularnego (w tym efektywności energetycznej i użycia energii ze źródeł odnawialnych)... Dot. wskaźników: Str. 50, RCO 38 - Surface area of rehabilitated land supported Str. 52, 73 – Rewaloryzacja obszarów przemysłowych i ekultywacja skażonych gruntów Str. 52, 74 – Rewaloryzacja obszarów przemysłowych i rekultywacja skażonych gruntów zgodnie z kryteriami efektywności	częściowo przyjęta	Obecne zapisy w FEnIKS nie wykluczają realizacji tego rodzaju projektów. Doprecyzowanie zapisów nastąpi w dokumencie Szczegółowy Opis Priorytetów
302	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia	2.1.5.2 Główne grupy docelowe s. 54		Proszę o uwzględnienie jako Beneficjentów pomocy związku metropolitalnego województwa śląskiego.	Działania przewidziane w celu szczegółowym mogą być realizowane przez różne grupy Beneficjentów. W związku metropolitalnym widzimy bardzo duży potencjał do realizacji podobnych inwestycji, w szczególności w omawianym celu szczegółowym. Z uwagi na istotę działań wskazanych w priorytecie powinno się zachęcać do działania szeroki obszar Beneficjentów.	częściowo przyjęta	Obecne zapisy w FEnIKS nie wykluczają realizacji tego rodzaju projektów. Doprecyzowanie zapisów nastąpi w dokumencie Szczegółowy Opis Priorytetów
303	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia	2.2.4.1 Powiązane rodzaje działań s. 74		Propozycja dodania zapisu: finansowanie infrastruktury i narzędzi efektywnego monitoringu zagrożeń/ryzyk związanych z klimatem - w tym monitoring terenów zalewowych, stanu rzek, monitoring suszy - przy użyciu bezzałogowych statków powietrznych – bezemisyjne.	Proponuje się uwzględnienie w dokumencie potencjału nowych technologii, w tym bezzałogowych statków powietrznych. Str. 74 Dot. opisu: Zaobserwowane w ostatnich latach zmiany klimatyczne wymuszają przeprowadzenie szeregu przedsięwzięć mających na celu minimalizację negatywnych skutków tych zmian i ich oddziaływanie na gospodarkę, środowisko oraz społeczeństwo. Będą to działania wynikające z podstawowych dokumentów strategicznych w obszarze środowiska, klimatu i gospodarki wodnej, dotyczące m.in. adaptacji obszarów miejskich do zmian klimatu, zwiększenia naturalnej retencji, renaturyzacji cieków wodnych i obszarów zależnych od wód, infrastruktury służącej zmniejszeniu skutków oraz zapobieganiu zjawiskom powodzi i suszy, systemów monitoringu, prognozowania i ratownictwa, opracowania dokumentów strategicznych i planistycznych oraz edukacji. W zakresie adaptacji zmian klimatu na obszarach miejskich przewiduje się wsparcie projektów realizowanych w miastach o określonej wielkości i gęstości zaludnienia.	częściowo przyjęta	Obecne zapisy w FEnIKS nie wykluczają realizacji tego rodzaju projektów. Doprecyzowanie zapisów nastąpi w dokumencie Szczegółowy Opis Priorytetów

304	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia	2.7.1.2 Główne grupy docelowe s. 123		Proszę o uwzględnienie jako Beneficjentów pomocy związku metropolitalnego województwa śląskiego.	Działania przewidziane w celu szczegółowym mogą być realizowane przez różne grupy Beneficjentów. W związku metropolitalnym widzimy bardzo duży potencjał do realizacji podobnych inwestycji, w szczególności w omawianym celu szczegółowym. Z uwagi na istotę działań wskazanych w priorytecie powinno się zachęcać do działania szeroki obszar Beneficjentów	częściowo przyjęta	Program nie określa Beneficjentów, a ostatecznych odbiorców pomocy, co jest pojęciem szerszym i odnosi się do korzystających ze zrealizowanego projektu. Beneficjenci zostaną określani w krajowym dokumencie uszczegółwiającym program (Szczegółowy opis priorytetów).
305	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia	2.3.1.7 WSKAŹNIKI	90	W pkt 2.3.1.7 w tabeli „wskaźniki rezultatu” po słowach: „Annual users of new or modernised tram and metro Lines” propozycja dodania: „including metropolitan railways and other light rail projects”	Nie tylko tramwaje i metro, ale też kolej miejska/aglomeracyjna/metropolitalna oraz inne rodzaje lekkiego transportu szynowego (np. ale nie wyłącznie monorail, tramwaj dwusystemowy itd).	odrzucona	Brak możliwości uwzględnienia uwagi, nazwy wskaźników wspólnych, do których należy przedmiotowy wskaźnik określa zał. I do ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2021/1058 z dnia 24 czerwca 2021 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności.
306	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia	2.3.1.7 WSKAŹNIKI	89	W pkt 2.3.1.7 w tabeli „wskaźniki produktu” po słowach: „Length of new tram and metro lines” propozycja dodania: „including metropolitan railways and other light rail projects”	Nie tylko tramwaje i metro, ale też kolej miejska/aglomeracyjna/metropolitalna oraz inne rodzaje lekkiego transportu szynowego (np. ale nie wyłącznie monorail, tramwaj dwusystemowy itd).	odrzucona	Brak możliwości uwzględnienia uwagi, nazwy wskaźników wspólnych, do których należy przedmiotowy wskaźnik określa zał. I do ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2021/1058 z dnia 24 czerwca 2021 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności.
307	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia	2.3.1.7 WSKAŹNIKI	89	W pkt 2.3.1.7 w tabeli „wskaźniki produktu” po słowach: „Length of reconstructed or modernised tram and metro lines” propozycja dodania: „including metropolitan railways and other light rail projects”	Nie tylko tramwaje i metro, ale też kolej miejska/aglomeracyjna/metropolitalna oraz inne rodzaje lekkiego transportu szynowego (np. ale nie wyłącznie monorail, tramwaj dwusystemowy itd).	odrzucona	Brak możliwości uwzględnienia uwagi, nazwy wskaźników wspólnych, do których należy przedmiotowy wskaźnik określa zał. I do ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2021/1058 z dnia 24 czerwca 2021 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności.
308	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia	2.4.1.7 WSKAŹNIKI	95	W pkt 2.4.1.7 w tabeli „wskaźniki produktu” w „Length of rail reconstructed or modernised - TEN-T” brak wskaźnika dotyczącego linii kolejowych poza siecią TEN-T (np. kolej aglomeracyjna, lokalna, linie tramwajowe itd.)	Propozycja dodania wskaźnika obrazującego produkty projektu.	odrzucona	Prezentowany w tabeli na str. 95 konsultowanego dokumentu zestaw wskaźników dotyczy celu szczegółowego 3.1., tj. interwencji w sieci TEN-T, stąd nie uwzględnia wskaźników dla interwencji poza siecią TEN-T.
309	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia	2.5.2.8 INDYKATYWNY PODZIAŁ ALOKACJI UE WEDŁUG RODZAJU INTERWENCJI	113	W pkt 2.5.2.8 w tabeli „indykacyjny podział alokacji UE według rodzaju interwencji” w kodzie nr 99 po słowie „bezemisyjne” propozycja dodania: „w tym punkty ładowania (wodorem i/lub baterii)	Propozycja doprecyzowania zapisów	odrzucona	Kody i nazwy kategorii interwencji wynikają z zał. I do rozporządzenia UE 2021/1060, zatem nie podlegają zmianom.
310	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia	2.5.2.7 WSKAŹNIKI	111	W pkt 2.5.2.7 w tabeli „wskaźniki produktu” wyrażenie: „jednostek kolejowego taboru” propozycja zastąpienia sformułowaniem: „jednostek szynowego taboru”	Propozycja doprecyzowania zapisów, gdyż może też dotyczyć tramwajów, metra itd.	odrzucona	Rozporządzenie 2021/1058 ws. EFRR i FS nie przewiduje żadnych wskaźników na potrzeby taboru kolejowego. Jedynym rozwiązaniem umożliwiającym owskaźnikowanie projektowanej interwencji taborowej jest więc próba użycia wskaźnika specyficznego dla programu. Wskaźniki takie są co do zasady przedmiotem negocjacji z KE, powinny więc być wskaźnikami o odpowiedniej jakości. Z tego powodu potencjalny wskaźnik dla taboru zaczerpnięto z (projekt) krajowej Listy Wskaźników Kluczowych, w ramach której - w obrębie taboru - projektowany jest monitoring jednostek kolejowego taboru pasażerskiego.
311	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia	2.5.2.8 INDYKATYWNY PODZIAŁ ALOKACJI UE WEDŁUG RODZAJU INTERWENCJI	113	W pkt 2.5.2.8 w tabeli „indykacyjny podział alokacji UE według rodzaju interwencji” w kodzie nr 107 propozycja zamiany wyrażenia „tabor kolejowy” na „tabor szynowy”	Propozycja doprecyzowania zapisów, gdyż może też dotyczyć tramwajów, metra itd.	odrzucona	Kody i nazwy kategorii interwencji wynikają z zał. I do rozporządzenia UE 2021/1060, zatem nie podlegają zmianom.
312	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia	2.5.2.7 WSKAŹNIKI	111	W pkt 2.5.2.7 w tabeli „wskaźniki produktu” przy nr identyfikacyjnym SPP 03 dodać liczbę stanowisk zaplecza utrzymaniowo-naprawczego taboru	Propozycja doprecyzowania zapisów.	odrzucona	Rozporządzenie 2021/1058 ws. EFRR i FS nie przewiduje żadnych wskaźników na potrzeby taboru kolejowego. Jedynym rozwiązaniem umożliwiającym owskaźnikowanie projektowanej interwencji taborowej jest więc próba użycia wskaźnika specyficznego dla programu. Wskaźniki takie są co do zasady przedmiotem negocjacji z KE, powinny więc być wskaźnikami o odpowiedniej jakości. Z tego powodu potencjalny wskaźnik dla taboru zaczerpnięto z (projekt) krajowej Listy Wskaźników Kluczowych, w ramach której - w obrębie taboru - projektowany jest monitoring jednostek kolejowego taboru pasażerskiego.
313	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia	1.8 UZASADNIENIE WYBORU CELÓW POLITYKI I CELÓW SZCZEGÓŁOWYCH	26	W tabeli w uzasadnieniu do punktu 2.8 w drugim akapicie proszę dodać zapisy wskazujące na podejmowane działania, aby transport publiczny nadążył za suburbanizacją miast.	Skoro miasta i miejscowości „obwarzankowe” mają świadomość postępującego rozlewania się zabudowy (urban sprawl) to albo podejmą kroki przeciwdziałające temu zjawisku, albo (wychodząc z założeń komercyjnych związanych ze odrolnieniem i sprzedażą gruntów) podejmą jednocześnie kroki związane z prawidłowym zapewnieniem funkcji urbanistycznych tych obszarów, w tym zapewnieniem transportu publicznego.	odrzucona	Uwaga niezrozumiała - program FENiKS wspiera inwestycje samorządowe dotyczące rozwoju transportu zbiorowego. Niemiennie jednak to jednostki samorządu terytorialnego pozostają organizatorami transportu zbiorowego i posiadają ustawową odpowiedzialność i kompetencje w zakresie polityki przewozowej- Natomiast poruszone w uwadze kwestie suburbanizacji miast (rozlewanie się zabudowy) należą do obszaru rozwoju przestrzennego miast, który to leży w kompetencji miast.
314	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia	1.8 UZASADNIENIE WYBORU CELÓW POLITYKI I CELÓW SZCZEGÓŁOWYCH	28	W tabeli w uzasadnieniu do punktu 3.2 w trzecim akapicie warto wskazać konieczność warunkowania inwestycji w infrastrukturę lub tabor zapewnieniem ze strony organizatorów szczebla centralnego lub samorządowego wzrostu pracy przewozowej co najmniej w okresie trwałości projektów.	Środki na infrastrukturę i tabor kolejowy nie zapewnią zwiększenia pracy eksploatacyjnej, gdyż organizatorom brakuje (i nadal będzie brakowało) funduszy na ten cel.	odrzucona	Efektywność i trwałość wspieranych inwestycji, a zatem wskaźniki pracy przewozowej każdorazowo podlegają ocenie na podstawie kryteriów wyboru projektów oraz analiz ekonomiczno-finansowych stanowiących załącznik do dokumentacji aplikacyjnej. Nie ma potrzeby więc doprecyzowywania zapisów programu operacyjnego w tym zakresie.
315	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia	2.3.1.1 Powiązane rodzaje działań	87	W pkt 2.3.1.1 po słowach: „węzły przesiadkowe, miejskie systemy ITS dla uprzywilejowania usprawnienia usług publicznego transportu miejskiego” propozycja dodania: „/metropolitalnego”	W związkach metropolitalnych wiele działań, które winne lub mogą być wykonywane w miastach jest organizowanych, koordynowanych a nawet bezpośrednio wykonywanych przez związek metropolitalny. Brak ujęcia związków metropolitalnych pozbawia miasta i gminy zrzeszone w takich związkach możliwości skorzystania z funduszy dla poprawy mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej.	odrzucona	Pojęcie transport miejski ma tu znaczenie ogólne, wskazujące na jego charakter (w odróżnieniu od transportu prywatnego oraz publicznego pozamięskiego np. kolejowego) i abstrahuje od zakresu (obszaru) jego funkcjonowania (miasta, metropolie). Nie ma zatem potrzeby takiego doprecyzowania, ponieważ w takim ujęciu transportu miejskiego zawiera się w nim transport metropolitalny.

316	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia	2.3.1.8 INDYKATYWNY PODZIAŁ ALOKACJI UE WEDŁUG RODZAJU INTERWENCJI	90	W pkt 2.3.1.8 w tabeli „zakres interwencji” po słowach: „82 Tabor czystego transportu miejskiego” propozycja dodania: „i metropolitalnego (w rozumieniu ustawy o GZM i innych aglomeracji)”	W związkach metropolitalnych wiele działań, które winne lub mogą być wykonywane w miastach jest organizowanych, koordynowanych a nawet bezpośrednio wykonywanych przez związek metropolitalny. Brak ujęcia związków metropolitalnych pozbawia miasta i gminy zrzeszone w takich związkach możliwości skorzystania z funduszy dla poprawy mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej.	odrzucona	Kody i nazwy kategorii interwencji wynikają z zał. I do rozporządzenia UE 2021/1060, zatem nie podlegają zmianom.
317	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia	2.3.1.8 INDYKATYWNY PODZIAŁ ALOKACJI UE WEDŁUG RODZAJU INTERWENCJI	90	W pkt 2.3.1.8 w tabeli „zakres interwencji” po słowach: „81 – Infrastruktura czystego transportu miejskiego” propozycja dodania: „i metropolitalnego (w rozumieniu ustawy o GZM i innych aglomeracji)”	W związkach metropolitalnych wiele działań, które winne lub mogą być wykonywane w miastach jest organizowanych, koordynowanych a nawet bezpośrednio wykonywanych przez związek metropolitalny. Brak ujęcia związków metropolitalnych pozbawia miasta i gminy zrzeszone w takich związkach możliwości skorzystania z funduszy dla poprawy mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej.	odrzucona	Kody i nazwy kategorii interwencji wynikają z zał. I do rozporządzenia UE 2021/1060, zatem nie podlegają zmianom.
318	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia	2.3.1.8 INDYKATYWNY PODZIAŁ ALOKACJI UE WEDŁUG RODZAJU INTERWENCJI	90	W pkt 2.3.1.8 w tabeli „zakres interwencji” po słowach: „84 –Cyfryzacja transportu miejskiego” propozycja dodania: „i metropolitalnego (w rozumieniu ustawy o GZM i innych aglomeracji)”	W związkach metropolitalnych wiele działań, które winne lub mogą być wykonywane w miastach jest organizowanych, koordynowanych a nawet bezpośrednio wykonywanych przez związek metropolitalny. Brak ujęcia związków metropolitalnych pozbawia miasta i gminy zrzeszone w takich związkach możliwości skorzystania z funduszy dla poprawy mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej.	odrzucona	Kody i nazwy kategorii interwencji wynikają z zał. I do rozporządzenia UE 2021/1060, zatem nie podlegają zmianom.
319	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia	1.8 UZASADNIENIE WYBORU CELÓW POLITYKI I CELÓW SZCZEGÓŁOWYCH s. cały dokument		W obszarach wsparcia, gdzie przewidziano jako grupę docelową/beneficjentów Jednostki samorządu terytorialnego, propozycja dodania związku metropolitalnego województwa śląskiego.	Związek metropolitalny województwa śląskiego (Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia) jest zrzeszeniem gmin województwa śląskiego, charakteryzujących się istnieniem silnych powiązań funkcjonalnych oraz zaawansowaniem procesów urbanizacyjnych, położonych na obszarze spójnym pod względem przestrzennym, który zamieszkuje co najmniej 2 000 000 mieszkańców. GZM działa w oparciu o ustawę o związku metropolitalnym.	odrzucona	Grup docelowych (czyli odbiorców efektów wsparcia) nie należy utożsamiać z listą potencjalnych beneficjentów (projektodawców). Typy beneficjentów zostaną wskazane w Szczegółowym opisie priorytetów.
320	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia	2.2.1.2 Główne grupy docelowe s. 58		Proszę o uwzględnienie jako Beneficjentów pomocy związku metropolitalnego województwa śląskiego.	Działania przewidziane w celu szczegółowym mogą być realizowane przez różne grupy Beneficjentów. W związku metropolitalnym widzimy bardzo duży potencjał do realizacji podobnych inwestycji, w szczególności w omawianym celu szczegółowym. Z uwagi na istotę działań wskazanych w priorytecie powinno się zachęcać do działania szeroki obszar Beneficjentów.	odrzucona	Ze względu na charakter dokumentu i wymogi określone dla jego kształtu nie przewiduje się uzupełnienie programu o typ inwestycji czy typ beneficjenta. Informacje te będą doprecyzowane w ramach dokumentu niższego szczebla, tj. w Szczegółowym opisie osi priorytetowych.
321	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia	2.2.3.7 WSKAŹNIKI s. 71		W punkcie 2.2.3.7 w tabeli dot. wskaźników produktu w tekście „RCO 105 – Rozwiązania w zakresie magazynowania energii elektrycznej” brak wskaźnika dot. wodoru dla transportu.	Brakuje wskaźnika obrazującego wdrożenie tej klasy rozwiązań technicznych.	odrzucona	Wskaźniki wymienione w programie wynikają wprost z rozporządzenia EFRR/FS. Inne, nie wynikające z rozporządzenia, wskaźniki mogą zostać rozważone do uwzględnienia w dokumencie uszczegółwiającym.
322	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia	2.5.1.8 INDYKATYWNY PODZIAŁ ALOKACJI UE WEDŁUG RODZAJU INTERWENCJI s. 96-97		W pkt 2.4.1.8 w tabeli „indyktywne podziały alokacji UE według rodzaju interwencji” w kolumnie „kod” dla numerów 96, 97, 100, 101 propozycja uwzględnienia w tekście linii kolejowych należące i nienależące do sieci TEN-T, w tym także linii metra, tramwajowych i innych linii lekkiego transportu szynowego.	Propozycja rozbudowy zapisów.	odrzucona	Kody i nazwy kategorii interwencji wynikają z zał. I do rozporządzenia UE 2021/1060, zatem nie podlegają zmianom.
323	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia	2.5.2.1 Powiązane rodzaje działań s. 108		Dot. pkt 2.5.2.1 (I akapit na stronie 108): proszę o wyjaśnienie dlaczego projekty na liniach poza siecią TEN-T będą dotyczyć budowy i modernizacji linii kolejowych i węzłów transportowych dla przewozów tylko o charakterze ponadregionalnym?	Brak zapisów dot. projektów o charakterze aglomeracyjnym, miejskim lub metropolitalnym.	odrzucona	Zapisy w celu szczegółowym 3.2 dotyczą finansowania zarówno kolei poza TEN-T, jak i kolei miejskiej/aglomeracyjnej. Znajdują się one w odrębnych akapitach.
324	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia	s. 21-22		W tabeli w uzasadnieniu do punktu 2.2 należy dokonać ponownej analizy treści zapisu.	Zapis może być sprzeczny z proponowanymi działaniami rządu (zmiana kosztów energii z OZE dla prosumentów), co skutkować może wydłużeniem czasu zwrotu inwestycji.	odrzucona	Kierunkowe podejście rządu nadal wskazuje na działania mające na celu wzrost znaczenia energetyki prosumenckiej. Wskazuje na to chociażby ilość środków dedykowanych prosumentom obecnych aktualnie na rynku - np. program Mój Prąd. Aktualnie trwają prace nad projektem zmiany systemu rozliczeń prosumentów, ale nie został jeszcze przyjęty ostateczny kształt legislacji.
325	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia	2.4.1.1 Powiązane rodzaje działań s. 92		W pkt 2.4.1.1 w części: „W celu poprawy bezpieczeństwa i jakości świadczonych usług oraz szeroko rozumianej poprawy dostępności kolei, dofinansowanie otrzymają projekty umożliwiające wdrażanie systemów sterowania dotyczące realizacji systemów dynamicznej informacji pasażerskiej oraz systemów służących jej integracji z innymi rodzajami transportu i osiągnięciu multimodalności, zintegrowane systemy biletowe (w tym Wspólnego Biletu)” zachodzi pytanie, czy może być inny beneficjent niż PLK lub czy może opierać się to na wspólnej realizacji projektowej (studia wykonalności)?	Przykładem może być GZM, Tramwaje Śląskie lub Dolnośląska Służba Dróg i Kolei które samodzielnie lub przy współpracy z innymi podmiotami (w tym PKP PLK) mogą prowadzić projekty studialne lub realizacyjne.	odrzucona	Uwaga nie adekwatna do etapu konstruowania zapisów programu, gdyż w ramach programu wskazywani są jedynie odbiorcy wsparcia. Szczegółowe kwestie dotyczące typów Beneficjentów, wyboru konkretnych typów projektów oraz wymogów co do dokumentacji aplikacyjnej są do rozważenia przy okazji konstruowania kryteriów wyboru projektów i przygotowania Szczegółowego Opisu Priorytetów.
326	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia	2.4.2.1 Powiązane rodzaje działań s. 108		W ostatnim akapicie, po słowach: „dla kolei miejskich” propozycja dodania: „(w tym kolei metropolitalnej)” oraz uwzględnienia innych rozwiązań lekkiego transportu szynowego (w tym tramwaju)	W związkach metropolitalnych wiele działań, które winne lub mogą być wykonywane w miastach jest organizowanych, koordynowanych a nawet bezpośrednio wykonywanych przez związek metropolitalny. Brak ujęcia związku metropolitalnego pozbawia miasta zrzeszone w takich związkach możliwości skorzystania z funduszy dla poprawy mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej.	odrzucona	Pojęcie kolei miejskiej nie ma związku z formą organizacyjną miast niektórych terenów ona funkcjonuje (miasta, związki miast itp.). Program nie wskazuje Beneficjentów, a główne grupy docelowe. Beneficjenci zostaną określone w krajowym dokumencie uszczegółwiającym program (Szczegółowy opis priorytetów).
327	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia	2.4.1.2 Główne grupy docelowe s. 93		Proszę o uwzględnienie jako Beneficjentów pomocy związku metropolitalnego województwa śląskiego.	Działania przewidziane w celu szczegółowym mogą być realizowane przez różne grupy Beneficjentów. W związku metropolitalnym widzimy bardzo duży potencjał do realizacji podobnych inwestycji, w szczególności w omawianym celu szczegółowym. Z uwagi na istotę działań wskazanych w priorytecie powinno się zachęcać do działania szeroki obszar Beneficjentów	odrzucona	Obecne brzmienie jest szersze i mówi o miastach - nie ograniczając ich form współpracy; jednocześnie związki metropolitalne zostaną uwzględnione w katalogu Beneficjentów.
328	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia	2.5.1.8 INDYKATYWNY PODZIAŁ ALOKACJI UE WEDŁUG RODZAJU INTERWENCJI s. 97		W pkt 2.4.1.8 w tabeli „indyktywne podziały alokacji UE według rodzaju interwencji” w kolumnie „kod” dla numeru 104 po słowach: „transport kolejowy” propozycja dodania: „oraz wielomodalny transport metropolitalny”	Propozycja doprecyzowania zapisów.	odrzucona	Kody i nazwy kategorii interwencji wynikają z zał. I do rozporządzenia UE 2021/1060, zatem nie podlegają zmianom.
329	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia	2.5.2.2 Główne grupy docelowe s. 109		Proszę o uwzględnienie jako Beneficjentów pomocy związku metropolitalnego województwa śląskiego.	Działania przewidziane w celu szczegółowym mogą być realizowane przez różne grupy Beneficjentów. W związku metropolitalnym widzimy bardzo duży potencjał do realizacji podobnych inwestycji, w szczególności w omawianym celu szczegółowym. Z uwagi na istotę działań wskazanych w priorytecie powinno się zachęcać do działania szeroki obszar Beneficjentów. GZM pełni rolę organizatora transportu.	odrzucona	Obecne brzmienie jest szersze i mówi o miastach - nie ograniczając ich form współpracy; jednocześnie związki metropolitalne zostaną uwzględnione w katalogu Beneficjentów.

330	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia	1.1 GŁÓWNE WYZWANIA PRZY UWZGLĘDNIENIU RÓŻNIC SPOŁECZNYCH, EKONOMICZNYCH I TERYTORIALNYCH s. uwaga ogólna		Program FENIKS dedykowany jest wielu obszarom, dla których wsparciem może być potencjał bezałogowych statków powietrznych. Zarówno w zadaniach dot. monitoringu stanu środowiska naturalnego, monitoringu prewencyjnego wobec klęsk żywiołowych, odciążania ruchu ulicznego w zakresie transportu, czy misji ratowania życia ludzkiego. Prosimy więc o rozważenie dodania takiego kierunku wsparcia w ramach programu FENIKS.	Program FENIKS dedykowany jest wielu obszarom, dla których wsparciem może być potencjał bezałogowych statków powietrznych. Zarówno do monitoringu sytuacji kryzysowych, zanieczyszczeń wód i środowiska (w tym powietrza), tworzenia dokumentacji środowiskowej czy przeciwdziałania klęskom żywiołowym. W zakresie mobilności miejskiej warto podkreślić potencjał dronów w obszarze transportu przesyłek/towarów dzięki któremu możliwe jest zrównoważenie mobilności – poprzez minimalizację zanieczyszczeń oraz rozładowanie korków ulicznych. Drony to też potencjalne narzędzia do wykorzystania przez służby zarządzania kryzysowego/ratownictwa. Biorąc pod uwagę projektowane w FENIKS cele – zwiększanie dostępności pomocy i skracanie czasu reakcji – warto wziąć pod uwagę poszerzenie wsparcia funduszy o wprowadzanie infrastruktury powietrznej, która ma szansę wypełnić potrzeby szybkiego i dostępnego ratowania życia ludzkiego. W tym zakresie bezałogowe statki powietrzne są szeroko akceptowane społecznie. Na poparcie powyższego potencjału warto przytoczyć dane z badania Źródło: Study on the societal acceptance of Urban Air Mobility in Europe. Agencja Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego. 2021. PRÓBA: 3690. Miejsce realizacji: Barcelona, Budapeszt, Hamburg, Mediolan, Oresund, Paryż. Poparcie dla użycia dronów w miejskiej mobilności powietrznej: 83% Dostrzegane korzyści: Szybki czas reakcji w sytuacjach kryzysowych (71%), Wzrost przepustowości ruchu miejskiego (51%), Czysty transport (48%), Łączność/rozwój obszarów oddalonych (41%).	odrzucona	Rozumiemy potrzebę rozwijania tej gałęzi transportu, jednak z uwagi na dostępność alokacji, w ramach FENIKS nadano priorytet transportowi pasażerskiemu. Jest to obszar wymagający interwencji, jednocześnie o dużym potencjale redukcji emisji w sektorze transportu.
331	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia	2.1.1.2 Główne grupy docelowe s. 33		Proszę o uwzględnienie jako Beneficjentów pomocy JST oraz związek metropolitalny województwa śląskiego.	Działania przewidziane w celu szczegółowym mogą być realizowane przez różne grupy Beneficjentów. W JST oraz w związku metropolitalnym województwa śląskiego widzimy bardzo duży potencjał do realizacji podobnych inwestycji, w szczególności w omawianym celu szczegółowym. Z uwagi na istotę działań wskazanych w priorytecie powinno się zachęcać do działania szeroki obszar Beneficjentów.	odrzucona	Punkt 2.1.1.2 określa grupy docelowe, a nie katalog Beneficjentów. Katalog beneficjentów zostanie wskazany w ramach dokumentu niższego szczebla, tj. w Szczegółowym opisie osi priorytetowych.
332	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia	2.2.1.1 Powiązane rodzaje działań s. 57		Propozycja utrzymania dotychczasowych zapisów dotyczących możliwości wykorzystania odpadów których nie da się poddać recyklingowi lub ponownemu użyciu (w procesach kogeneracji).	Instalacja termicznego przekształcania odpadów komunalnych jako nowoczesna elektrociepłownia wykorzystująca w swoich procesach technologicznych odpady: - stanowi niezwykle ważny element „domykający” gminne systemy gospodarowania odpadami komunalnymi z uwagi na konieczność ograniczenia masy odpadów komunalnych poddawanych składowaniu (nie wszystkie odpady komunalne da się poddać procesom recyklingu i ponownego użycia i jedynym sensownie uzasadnionym sposobem ich zagospodarowania jest odzysk zawartej w nich energii	odrzucona	Dotychczasowe zapisy nie uniemożliwiają realizację instalacji do termicznego przekształcania odpadów, jako źródła wysokosprawnej kogeneracji, których głównym celem jest dostarczenie energii do systemu ciepłowniczego. Dodatkowo trwają negocjacje z Komisją Europejską czy instalacje do termicznego przekształcania odpadów będą mogły być finansowane w ramach FENIKS, dotychczasowe stanowisko KE jest jednak negatywne dla wsparcia tego typu instalacji. Ostateczny kształt zapisów będzie wynikał z uzgodnień zakresu wsparcia z Komisją Europejską.
333	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia	2.2.2.2 Główne grupy docelowe s. 63		Proszę o uwzględnienie jako Beneficjentów pomocy związku metropolitalnego województwa śląskiego.	Działania przewidziane w celu szczegółowym mogą być realizowane przez różne grupy Beneficjentów. W związku metropolitalnym widzimy bardzo duży potencjał do realizacji podobnych inwestycji, w szczególności w omawianym celu szczegółowym. Z uwagi na istotę działań wskazanych w priorytecie powinno się zachęcać do działania szeroki obszar Beneficjentów.	odrzucona	Główne grupy docelowe nie sątożsame z beneficjentami wsparcia.
334	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia	2.2.3.2 Główne grupy docelowe s. 70		Proszę o uwzględnienie jako Beneficjentów pomocy związku metropolitalnego województwa śląskiego.	Działania przewidziane w celu szczegółowym mogą być realizowane przez różne grupy Beneficjentów. W związku metropolitalnym widzimy bardzo duży potencjał do realizacji podobnych inwestycji, w szczególności w omawianym celu szczegółowym. Z uwagi na istotę działań wskazanych w priorytecie powinno się zachęcać do działania szeroki obszar Beneficjentów.	odrzucona	W projekcie programu wskazuje się wyłącznie odbiorców końcowych, tj. korzystających z infrastruktury. Beneficjenci zostaną wskazani w uszczegółowieniu programu.
335	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia	2.2.5.2 Główne grupy docelowe s. 83		Proszę o uwzględnienie jako Beneficjentów pomocy związku metropolitalnego województwa śląskiego.	Działania przewidziane w celu szczegółowym mogą być realizowane przez różne grupy Beneficjentów. W związku metropolitalnym widzimy bardzo duży potencjał do realizacji podobnych inwestycji, w szczególności w omawianym celu szczegółowym. Z uwagi na istotę działań wskazanych w priorytecie powinno się zachęcać do działania szeroki obszar Beneficjentów.	odrzucona	Grup docelowych (czyli odbiorców efektów wsparcia) nie należy utożsamiać z listą potencjalnych beneficjentów (projektodawców). Typy beneficjentów zostaną wskazane w SzOP.
336	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia	2.3.1.1 Powiązane rodzaje działań s. 87, 89, 90		Propozycja dodania zapisu: rekomendowane poszerzenie interwencji funduszy w zakresie wspierania transportu miejskiego nie tylko o zrównoważony transport publiczny (pasażerski), ale i działania dotyczące zrównoważenia transportu towarów w miastach m.in. poprzez włączenie do mobilności miejskiej 3 wymiaru miejskiej mobilności powietrznej - przy użyciu bezałogowych statków powietrznych, odciążających ruch uliczny, równoważących emisję pojazdów drogowych.	Proponuje się uwzględnienie w dokumencie potencjału nowych technologii, w tym bezałogowych statków powietrznych. Dot. opisu: Podstawowym celem wsparcia będzie dążenie do stworzenia warunków dla zrównoważonej mobilności poprzez zapewnienie sprawnego, efektywnego, inteligentnego i bezpiecznego systemu transportu publicznego w miastach dostępnego dla wszystkich użytkowników (w tym osób z ograniczoną mobilnością). Dot. wskaźnika: Str. 89, RCO 60 Cities and towns with new or modernised digitised urban transport systems Str. 90, 81 – Infrastruktura czystego transportu miejskiego	odrzucona	Rozumiemy potrzebę rozwijania tej gałęzi transportu, jednak z uwagi na dostępność alokacji, w ramach FENIKS nadano priorytet transportowi pasażerskiemu. Jest to obszar wymagający interwencji, jednocześnie o dużym potencjale redukcji emisji w sektorze transportu.
337	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia	2.4.1.1 Powiązane rodzaje działań s. 91		W pkt 2.4.1.1 na wstępie po słowach: „W ramach celu szczegółowego przewiduje się wsparcie w ramach TEN-T: dróg, infrastruktury kolejowej” propozycja dodania: „tramwajowej i innych form lekkiego transportu szynowego”.	W związkach metropolitalnych wiele działań, które winne lub mogą być wykonywane w miastach jest organizowanych, koordynowanych a nawet bezpośrednio wykonywanych przez związek metropolitalny. Brak ujęcia związków metropolitalnych pozbawia miasta i gminy zrzeszone w takich związkach możliwości skorzystania z funduszy dla poprawy mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej.	odrzucona	Uwag odnosi się do celu szczegółowego 3.1, który nie obejmuje transportu miejskiego (cel szczegółowy 2.8), a tym samym niemożliwe jest uzupełnienie opisu o infrastrukturę tramwajową. Natomiast uzasadnienie uwagi podnosi inną kwestię: ujęcia związków metropolitalnych jako beneficjentów. W tym przypadku obecne brzmienie jest szersze i mówi o miastach - nie ograniczając ich form współpracy; jednocześnie związki metropolitalne zostaną uwzględnione w katalogu Beneficjentów.
338	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia	2.4.2.1 Powiązane rodzaje działań s. 107		W pkt 2.5.2.1 w pierwszym akapicie po słowach: „kolei miejskich” propozycja dodania: „i metropolitalnych”.	W związkach metropolitalnych wiele działań, które winne lub mogą być wykonywane w miastach jest organizowanych, koordynowanych a nawet bezpośrednio wykonywanych przez związek metropolitalny. Brak ujęcia związków metropolitalnych pozbawia miasta i gminy zrzeszone w takich związkach możliwości skorzystania z funduszy dla poprawy mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej.	odrzucona	Obecne brzmienie jest szersze i mówi o miastach - nie ograniczając ich form współpracy; jednocześnie związki metropolitalne zostaną uwzględnione w katalogu Beneficjentów.
339	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia	2.5.1.1 Powiązane rodzaje działań s. 96		W pkt 2.4.1.7 w tabeli „wskaźniki rezultatu” po słowach: „Annual users od newly built, reconstructed, upgraded or modernised railways” propozycja dodania: „linii kolejowych należących i nienależących do sieci TEN-T , w tym także linii metra, tramwajowych i innych linii lekkiego transportu szynowego”	Propozycja dodania wskaźnika obrazującego pełne rezultaty projektu.	odrzucona	Nazwy, definicje i jednostki wskaźników zostały ustalone na poziomie rozporządzeń UE. Metro i linie tramwajowe to inny cel szczegółowy (2.8) niż kolej, a co za tym idzie inne rodzaje projektów. Łączenie różnych rodzajów transportu, z różnych celów szczegółowych, nie jest poprawne metodologicznie.
340	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia	2.5.2.1 Powiązane rodzaje działań s. 107		W pkt 2.5.2.1 w pierwszym akapicie po słowach: „kolei miejskich” propozycja dodania: „i metropolitalnych”	W związkach metropolitalnych wiele działań, które winne lub mogą być wykonywane w miastach jest organizowanych, koordynowanych a nawet bezpośrednio wykonywanych przez związek metropolitalny. Brak ujęcia związków metropolitalnych pozbawia miasta i gminy zrzeszone w takich związkach możliwości skorzystania z funduszy dla poprawy mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej.	odrzucona	Obecne brzmienie jest szersze i mówi o miastach - nie ograniczając ich form współpracy; jednocześnie związki metropolitalne zostaną uwzględnione w katalogu Beneficjentów.

341	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia	s. 133		W pkt 3.2 w kolumnie priorytet dla punktu III propozycja zmiany zapisu z „Transport miejski” na „Transport miejski/metropolitalny”	W związkach metropolitalnych wiele działań, które winne lub mogą być wykonywane w miastach jest organizowanych, koordynowanych a nawet bezpośrednio wykonywanych przez związek metropolitalny. Nie ujęcie związku metropolitalnego pozbawia miasta zrzeszone w takich związkach możliwości skorzystania z funduszy dla poprawy mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej.	odrzucona	Obecne brzmienie (transport miejski) jest szersze i mówi o miastach - nie ograniczając ich form współpracy; jednocześnie związki metropolitalne zostaną uwzględnione w katalogu Beneficjentów.
342	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia	2.3.1.1 Powiązane rodzaje działań	88	W pkt 2.3.1.1 po słowach: podmioty zaangażowane w realizację miejskiej polityki transportowej” propozycja dodania: „/metropolitalnej”	W związkach metropolitalnych wiele działań, które winne lub mogą być wykonywane w miastach jest organizowanych, koordynowanych a nawet bezpośrednio wykonywanych przez związek metropolitalny. Brak ujęcia związków metropolitalnych pozbawia miasta i gminy zrzeszone w takich związkach możliwości skorzystania z funduszy dla poprawy mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej.	przyjęta	Przedmiotowy zapis zostanie uzupełniony ("...przez władze miast i podmioty zaangażowane w realizację miejskiej i metropolitalnej polityki transportowej.").
343	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia	2.1.2.7 WSKAŹNIKI s. 40-41		2.1.2.7 „Wskaźniki” – proszę o wyjaśnienie, dlaczego w tabelach użyto sformułowań w języku angielskim?	Czy docelowo definicje wskaźników zostaną przetłumaczone na język polski w całym programie?	przyjęta	
344	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia	s. uwaga ogólna		Proszę o wyjaśnienie dlaczego wskazane są teksty w języku polskim i angielskim? (dotyczy tabel). Czy treść ta docelowo zostanie przetłumaczona w całości?	Prośba o wyjaśnienie wątpliwości.	przyjęta	
345	GPEC sp. z o.o.	2.2.3.8 INDYKATYWNY PODZIAŁ ALOKACJI UE WEDŁUG RODZAJU INTERWENCJI	73	Zmniejszenie alokacji na "Inteligentne systemy energetyczne (w tym inteligentne sieci i systemy TIK) oraz związane z nimi magazynowanie" do 900 mln EUR. Zwiększenie alokacji na "Wymianę systemów ciepłowniczych zasilanych węglem na systemy ciepłownicze zasilane gazem ziemnym z myślą o łagodzeniu zmian klimatu" do 270 mln EUR.	Obecnie energia ciepła w ponad 80% jest produkowana z węgla brunatnego i kamiennego. Pokazuje to przed jak wielkim wyzwaniem stoi rynek w zakresie wymiany systemów ciepłowniczych. Obecnie wartość alokacji jest zbyt niska i nie odzwierciedla problemów stojących przed rynkiem.	częściowo przyjęta	Kwoty alokacji w podziale na kategorie interwencji mają charakter inedykatywny (istnieje możliwość ich zmiany w zależności od wyników wdrożeń).
346	GPEC sp. z o.o.	2.2.2.8 INDYKATYWNY PODZIAŁ ALOKACJI UE WEDŁUG RODZAJU INTERWENCJI	67	Zmniejszenie wysokości środków na "Energia odnawialna: słoneczna" do 210 mln EUR. Przeniesienie 28 mln EUR na "Inteligentne systemy energetyczne", czyli zwiększenie alokacji do 150 mln EUR. Przeniesienie 12 mln EUR na "Inne rodzaje energii odnawialnej", czyli zwiększenie alokacji do 32 mln EUR.	W obecnym poziomie alokacji energia słoneczna jest traktowana zbyt preferencyjnie w stosunku do pozostałych rodzajów energii i projektów. Inteligentne systemy energetyczne są projektami kosztochłonnymi, które gwarantują osiągnięcie korzystnych efektów długoterminowych zarówno w zakresie efektywności energetycznej i ochrony środowiska naturalnego. Dodatkowo należy pamiętać, że "Inne rodzaje energii odnawialnej" zawierają w sobie również projekty wykorzystujące energię z wody (istniejące budowle piętrzące, wyposażone w hydroelektrownie), co powoduje że naszym zdaniem, ten obszar jest niedoinwestowany.	częściowo przyjęta	Kwoty alokacji w podziale na kategorie interwencji mają charakter inedykatywny (istnieje możliwość ich zmiany w zależności od wyników wdrożeń).
347	GPEC sp. z o.o.	2.2.1.7 WSKAŹNIKI	60	Dodanie wskaźników rezultatu, które w większym stopniu oddają efekty działań związanych z modernizacją sieci ciepłowniczych: - zmniejszenie zużycia energii pierwotnej (toe), - % zmniejszenie strat ciepła w wyniku wymiany węzłów grupowych na indywidualne.	Działania modernizacyjne i przyłączeniowe przyczyniają się do obniżenia zużycia energii pierwotnej, co przekłada się na ograniczenie emisji CO2 i emisji pyłów. Wymiana węzłów grupowych jest istotnym czynnikiem w pracach modernizacyjnych i znacznie wpływa na efektywność sieci ciepłowniczych.	odrzucona	Wskaźnik RCR26 uwzględniono w I osi priorytetowej (cel szczegółowy 2.1.). Uzasadnione jest to tym, że interwencja I osi łączy się w sposób bezpośredni z przedmiotowym wskaźnikiem. Nie kwestionuje się racji wskazanych w uzasadnieniu do niniejszej uwagi, jednak biorąc pod uwagę rozliczeniowy charakter wskaźników dla beneficjentów oraz pośredni charakter rezultatu w zakresie zużycia energii pierwotnej w przypadku projektów dot. sieci ciepłowniczych, przyjmuje się, że niewłączenie RCR26 do zestawu wskaźników CS 2.1. II osi jest rozwiązaniem ostrożnościowym. Dobór wskaźników będzie też jednym z elementów podlegających przyszłym negocjacjom z KE, co może ostatecznie ukształtować zestaw monitorowanych wskaźników.
348	GPEC sp. z o.o.	2.2.3.7 WSKAŹNIKI	71	Zamiana wskaźnika produktu - "Rozwiązania w zakresie magazynowania energii elektrycznej" na "Rozwiązania w zakresie magazynowania energii elektrycznej i ciepłej".	Jest to efekt prośby o dodanie do celu szczegółowego również "Inteligentnych sieci ciepłowniczych".	odrzucona	Nazwy wskaźników wspólnych, do których należy przedmiotowy wskaźnik określa załącznik do Rozporządzenia 2021/1058 ws. Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności. Nie mamy możliwości zmiany tej nazwy i tym samym zakresu wskaźnika.
349	GPEC sp. z o.o.		68	W opisie mowa jest o "Inteligentnych sieciach elektroenergetycznych" i "Inteligentnej infrastrukturze gazowej" pomijając "Inteligentne sieci ciepłownicze". Prosimy o dodanie "Inteligentnych sieci ciepłowniczych" do obszaru wsparcia w ramach celu szczegółowego.	Uważamy, że Inteligentne sieci ciepłownicze są bardzo ważnym aspektem w transformacji energetycznej naszego kraju, w szczególności biorąc pod uwagę, że zaledwie 20% systemów ciepłowniczych spełnia wymogi efektywnego energetycznie systemu ciepłowniczego. Jest to obszar wymagający dużego wsparcia inwestycyjnego.	odrzucona	Wsparcie systemów i produkcji ciepła (w tym systemów inteligentnych) przewidziane jest w CS 2.1
350	GPEC sp. z o.o.	2.2.2.1 Powiązane rodzaje działań	62	Mimo ujęcia we wskaźnikach produktu i w podziale alokacji "Inteligentnych systemów energetycznych", nie znajduje się o nich wyraźna wzmianka w opisach obszarów planowanego wsparcia. Prosimy dodać ten obszar, np. rozszerzając opis dotyczący projektów z zakresu produkcji ciepła.		odrzucona	Wsparcie systemów i produkcji ciepła (w tym systemów inteligentnych) przewidziane jest w CS 2.1
351	Green	1.1 GŁÓWNE WYZWANIA PRZY UWZGLĘDNIENIU RÓŻNIC SPOŁECZNYCH, EKONOMICZNYCH I TERYTORIALNYCH	5	konieczne wprowadzenie tematyki ferm przemysłowych i ich oddziaływania na środowisko, życie ludzi (mieszkających w sąsiedztwie ferm), zdrowie publiczne, bioróżnorodność.	Fermy wielkoprzemysłowe, których największa koncentracja jest w Wielkopolsce stanowią ogromne zagrożenie dla środowiska, ludzi i zwierząt. Działa ich dzisiaj około 1 700 w Polsce. ● W Europie, emisje gazów cieplarnianych związane z produkcją mięsa i nabiału to więcej niż roczne emisje ze wszystkich samochodów osobowych i lekkich samochodów dostawczych ● W ciągu ostatnich 40 lat Europa straciła blisko 60% ptaków żyjących na obszarach rolnych, a populacje owadów zmniejszają się. Większość (83%) chronionych siedlisk rolniczych w UE jest w złym lub złym stanie ochrony, a w przypadku 45% z nich stan ten ulega pogorszeniu ● Emisja amoniaku i tlenków azotu z hodowli zwierząt przyczynia się w 80% do zakwaszenia gleby i zanieczyszczenia powietrza ● Produkcja mięsa odpowiada za 73% zanieczyszczeń wody azotem i fosforem, które to w rezultacie mogą prowadzić do powstawania tzw. martwych stref zabijając życie w wodzie. Polska wypłaciła ogromne odszkodowania (tylko w lubelskim jednorazowo ponad 5 mln PLN) w związku z ptasią grypą w 2021 r. Nasilają się protesty mieszkańców i mieszkank. Strategia musi uwzględnić problem ferm przemysłowych w Polsce i dążyć do jego rozwiązania na poziomie lokalnym i centralnym. Dalszy rozwój ferm przemysłowych to zagrożenie dla życia i zdrowia ludzi, środowiska i klimatu, turystyki i kultury (Kruszyniany).	odrzucona	Zakres wsparcia nie mieści się w celu polityki 2

352	Hutnicza Izba Przemysłowo-Handlowa	1.8 UZASADNIENIE WYBORU CELÓW POLITYKI I CELÓW SZCZEGÓŁOWYCH	1-142	<p>Uwagi o charakterze ogólnym, odnoszące się do całego dokumentu: W programie nie uwzględniono specyfiki wyzwań transformacyjnych i idących za nimi przyszłych inwestycji z perspektywy przemysłów energochłonnych, w tym w szczególności hutnictwa. Opracowany przez przemysł program zielonej transformacji hutnictwa zakłada osiągnięcie celów klimatycznych poprzez inwestycje w: 1. redukcję bezpośrednich emisji CO2 w hutnictwie, 2. poprawę efektywności energetycznej w procesie produkcji stali, 3. rozwój OZE w przemyśle, 4. instalacje wykorzystywane przez przemysł do produkcji zrównoważonych wyrobów zgodnie z GOZ, w szczególności w zakresie instalacji do recyklingu odpadów. Projekt Programu w swoim podstawowym zakresie, koncentruje się na działaniach w sektorze publicznym oraz w odniesieniu do gospodarstw domowych. Działania w sektorze przemysłowym pozostają natomiast pominięte. Tymczasem sektory charakteryzujące się wysoką intensywnością emisji gazów cieplarnianych (m.in. sektor hutnictwa stali) będą musiały przejść proces pełnej transformacji: dotyczy to działalności gospodarczej, w przypadku której możliwe jest zastąpienie wysokoemisyjnych procesów alternatywnymi rozwiązaniami technologicznymi. Sektor hutnictwa odpowiada za ponad 24% całkowitych emisji przemysłowych (3% emisji bezpośrednich całego kraju). Rocznie zużywane jest ok. 5,7 TWh, co przekłada się na ok. 4,4 mln t CO2 emisji pośrednich. Do realizacji celów klimatycznych redukcji emisji do 2030 r. oraz neutralności do klimatycznej do 2050 r., niezbędne jest przeprowadzenie kapitałochłonnych inwestycji w przemyśle hutniczym.</p>	<p>Konieczność wsparcia sektora energochłonnego w ramach środków pomocowych znajduje oparcie w dokumentach unijnych. Cele redukcji emisji CO2 stawiane w Europejskim Zielonym Ładzie są możliwe tylko przy zachowaniu odpowiednich środków finansowych u przedsiębiorstw energochłonnych na inwestowanie w nowe technologie. Komunikat - Czysta planeta dla wszystkich wskazuje na konieczność dokonywania inwestycji umożliwiających ograniczenie emisji gazów cieplarnianych przez przemysł energochłonny poprzez zastosowanie nowych technologii, modernizacji instalacji czy ich wymiany na nowe. Także zgodnie z rozporządzeniem z dnia 24 czerwca 2021 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności dopuszcza się wsparcie na inwestycje produkcyjne w przedsiębiorstwach innych niż MŚP, jeżeli służą one głównie wspieraniu działań na rzecz efektywności energetycznej i energii odnawialnej. Ponadto wsparcie powinno być udzielane inwestycjom mającym na celu ograniczanie wszelkich rodzajów zanieczyszczeń, takich jak zanieczyszczenie powietrza, wody i gleby, w odniesieniu do których to właśnie przemysł reprezentuje największe możliwości. Potrzeby finansowe i inwestycyjne firm działających w sektorze hutniczym dotyczą następujących obszarów: 1. Redukcja bezpośrednich emisji CO2 w hutnictwie. Wiele z firm dzięki dotychczasowym inwestycjom wdrożyło już projekty zapewniające redukcje emisji bezpośrednich CO2 na wysokim poziomie. Jej dalsza poprawa wymagana do osiągnięcia celów klimatycznych oznaczać będzie konieczność realizacji projektów o większym poziomie ryzyka technologicznego oraz znacząco większych nakładów inwestycyjnych. Wymagane jest wdrożenie technologii, które docelowo pozwolą na wytwarzanie w pełni zielonej stali. 2. Poprawa efektywności energetycznej w procesie produkcji stali. Zakres szczegółowo omówiony w uwagach do rozdziału 2.1.1.8. 3. Rozwój OZE w przemyśle. Pomimo, iż w większości działań zwraca się uwagę na konieczność redukcji emisji oraz wykorzystywania i rozwoju OZE, program nie uwzględnia możliwości udziału przemysłu w tym procesie. W szczegółowym celu 2.2 (wsparcie EFRR) podkreślone jest, że budowa źródeł OZE jest obok projektów w zakresie efektywności energetycznej, najważniejszym rodzajem inwestycji w zakresie budowy gospodarki niskoemisyjnej. Nie wskazano jednak konkretnych działań w sektorach, w których działania muszą zostać podjęte. Transformacja branży będzie wiązać się ze znacznym zwiększeniem zapotrzebowania na energię elektryczną oraz zielony wodór, do czego potrzeba będzie więcej mocy OZE w systemie. W procesie dekarbonizacji sektora skutkującej przejściem do metalurgii elektrycznej oraz do rozwiązań opartych na wodorze, docelowe zapotrzebowanie na energię elektryczną wynikające z procesów hutniczych sięgnie nawet dodatkowych 25-30 TWh rocznie. Dla zapewnienia rozwoju OZE konieczne jest wprowadzenie zachęt dla bezpośredniego zaangażowania dużego przemysłu w inwestycje w odnawialne źródła energii. W perspektywie długoterminowej oznacza to potrzebę stworzenia odpowiednich warunków umożliwiających odbiorcom przemysłowym takim jak huty możliwość rozwoju własnych jednostek OZE, także w sytuacjach, w których jednostka wytwórcza zlokalizowana jest w innym miejscu niż miejsce poboru energii. 4. Wsparcie rozwoju instalacji wykorzystywanych przez przemysł do produkcji zrównoważonych wyrobów zgodnie z GOZ, w szczególności w zakresie instalacji do recyklingu odpadów. Zakres szczegółowo omówiony w uwagach do rozdziału 2.1.4.8.</p>	częściowo przyjęta	<p>MARZENA: W sektorze energetyki wsparcie dla sektora przemysłu i usług zostało zaprogramowane z uwzględnieniem szerokiego spectrum odbiorców. Zakres wsparcia oraz preferowane rozwiązania w c.s. 2.1. i c.s.2.2. zostaną doprecyzowane na poziomie dokumentów szczegółowych (Szop, kryteria). W ramach sektora środowiska wspierane będą działania umożliwiające przejście przedsiębiorstw na gospodarkę o obiegu zamkniętym w tym poprzez niezbędne inwestycje obniżające ślad środowiskowy ich produktów. Ponadto, interwencja będzie skierowana na działania związane ze zmniejszeniem zużycia wody w procesach technologicznych i zamknięcia jej w obiegu. Wsparcie będą również instalacje do odzysku odpadów przemysłowych. Wspierane będą również instalacje do odzysku odpadów przemysłowych.</p>
353	Hutnicza Izba Przemysłowo-Handlowa	2.1.1.8 INDYKATYWNY PODZIAŁ ALOKACJI UE WEDŁUG RODZAJU INTERWENCJI	31-38	<p>Uwzględnienie w Programie poprawy efektywności energetycznej w procesie produkcji stali.</p>	<p>Przedsiębiorstwa energochłonne na bieżąco inwestują w poprawę efektywności energetycznej, co wynika z przewag konkurencyjnych związanych z redukcją poziomu energochłonności oraz z innymi zachętami ekonomicznymi. Inwestycje te prowadzone są na bieżąco, a dalsza poprawa efektywności w hutnictwie możliwa jest również poprzez wzrost efektywności wykorzystania energii w procesie produkcji stali w hutach EAF, procesie zintegrowanym oraz w procesie obróbki stali poprzez ograniczenie zużycia paliw kopalnych w procesie wielkopiecowym oraz zmniejszenie zużycia energii w procesie metalurgicznym poprzez instalację nowoczesnych napędów oraz wykorzystanie ciepła odpadowego.</p>	częściowo przyjęta	<p>Wsparcie dla sektora przemysłu i usług zostało zaprogramowane z uwzględnieniem szerokiego spectrum odbiorców. Zakres wsparcia oraz preferowane rozwiązania zostaną doprecyzowane na poziomie dokumentów szczegółowych (Szop, kryteria).</p>
354	Hutnicza Izba Przemysłowo-Handlowa	2.1.2.8 INDYKATYWNY PODZIAŁ ALOKACJI UE WEDŁUG RODZAJU INTERWENCJI	47-53	<p>Wsparcie rozwoju instalacji wykorzystywanych przez przemysł do produkcji zrównoważonych wyrobów zgodnie z GOZ, w szczególności w zakresie instalacji do recyklingu odpadów</p>	<p>W celu przejścia z gospodarki linearnej na gospodarkę o obiegu zamkniętym, należy wprowadzić możliwość realizacji działań inwestycyjnych przez przemysł wykorzystujący odpady jako surowce wtórne, czyli działający zgodnie z GOZ. Obecny system zagospodarowania odpadów, w szczególności pochodzących ze strumienia selektywnie zebranych odpadów komunalnych od mieszkańców, nie pozwoli na „domknięcie” obiegu bez wsparcia finansowego przemysłu na rozwój instalacji do zagospodarowania odpadów. Zaproponowane działania dot. „dalszego rozwoju systemu selektywnego zbierania odpadów, w tym należytej jakości zbieranych odpadów w miejscach ich powstawania oraz prawidłowego zagospodarowania poszczególnych frakcji w dedykowanych do tego celu instalacji” odnosi się do poziomu samorządu (gmin). Bez wsparcia możliwości rozwoju instalacji oraz technologii przemysłowych do recyklingu odpadów, nie będzie możliwości stworzenia dobrze funkcjonującego rynku surowców wtórnych.</p>	częściowo przyjęta	<p>Zakres programu przewiduje możliwość wsparcia tego rodzaju instalacji. Szczegółowe informacje zostaną przewidziane w szczegółowym opisie priorytetów (SzOP).</p>

355	IZBA GOSPODARCZA GAZOWNICTWA	1. STRATEGIA PROGRAMU:	23-24	<p>Obecne brzmienie: "Obszarem wymagającym inwestycji jest dystrybucja gazu, z uwagi na brak dostępności gazu w wielu obszarach Polski oraz utrzymujący się problem zanieczyszczenia powietrza z tzw. niskiej emisji. Zastępowanie indywidualnych źródeł ciepła, wykorzystujących paliwa stałe, niskiej jakości, źródłami na paliwo gazowe wzmocni walkę z tym zjawiskiem. Ponadto prognozowany wzrost krajowej konsumpcji gazu wynika z inwestycji w gazowe bloki kogeneracyjne (gaz ziemny stanowi często jedyną alternatywę dla stałych paliw kopalnych), gazyfikacji nowych terenów oraz zastępowania gazem węglowych źródeł ciepła, wzrostu znaczenia gazu w transporcie drogowym i morskim, wzrostu roli gazu jako źródła energii zabezpieczającego (back-up) funkcjonowanie sektora energii niestabilnych źródeł odnawialnych. Zwiększenie udziału gazów niskoemisyjnych i odnawialnych w przesyłce i dystrybucji pozwoli na dalsze ograniczenie emisji gazów cieplarnianych i zanieczyszczeń do atmosfery przez sektor ciepłownictwa. Prognozowany wzrost konsumpcji gazu oraz zwiększeniu przesyłu w kontekście transgranicznym determinuje konieczność inwestycji w sieć przesyłową zasilającą sieć dystrybucyjną i pojemności magazynowe dla potrzeb kraju oraz państw regionu. Ponadto należy dążyć aby system gazowy stał się systemem inteligentnym tj. opartym nie tylko na nowoczesnej infrastrukturze transportującej paliwo, ale także funkcjonującej w oparciu o dedykowane technologie ICT. Niska rentowność inwestycji w magazyny gazu (zwłaszcza kawernowe), uniemożliwia budowę w oparciu o mechanizmy rynkowe. "</p> <p>Propozycja zmiany: "Obszarem wymagającym inwestycji jest dystrybucja gazu, z uwagi na brak dostępności gazu w wielu obszarach Polski oraz utrzymujący się problem zanieczyszczenia powietrza z tzw. niskiej emisji. Zastępowanie indywidualnych źródeł ciepła, wykorzystujących paliwa stałe, niskiej jakości, źródłami na paliwo gazowe wzmocni walkę z tym zjawiskiem. Ponadto prognozowany wzrost krajowej konsumpcji gazu wynika z inwestycji w gazowe bloki kogeneracyjne (gaz ziemny stanowi często jedyną alternatywę dla stałych paliw kopalnych), gazyfikacji nowych terenów oraz zastępowania gazem węglowych źródeł ciepła, wzrostu znaczenia gazu w transporcie drogowym i morskim, wzrostu roli gazu jako źródła energii zabezpieczającego (back-up) funkcjonowanie sektora energii niestabilnych źródeł odnawialnych. Zwiększenie udziału gazów niskoemisyjnych i odnawialnych w przesyłce i dystrybucji pozwoli na dalsze ograniczenie emisji gazów cieplarnianych i zanieczyszczeń do atmosfery przez sektor ciepłownictwa. Prognozowany wzrost konsumpcji gazu oraz zwiększeniu przesyłu w kontekście transgranicznym determinuje konieczność inwestycji w sieć przesyłową zasilającą sieć dystrybucyjną, sieć dystrybucyjną i pojemności magazynowe dla potrzeb kraju oraz państw regionu. Ponadto należy dążyć aby system gazowy stał się systemem inteligentnym, tj. opartym nie tylko na nowoczesnej infrastrukturze transportującej paliwo, ale także funkcjonującej w oparciu o dedykowane technologie ICT. Niska rentowność wybranych inwestycji w infrastrukturę gazową, uniemożliwia budowę w oparciu o mechanizmy rynkowe."</p>	Propozycja przeregowania brzmienia w celu podkreślenia roli dystrybucji paliw gazowych oraz konieczności udzielenia wsparcia w postaci dotacji.	częściowo przyjęta	Fragment został istotnie przeformułowany z uwagi na przekroczenie limitu znaków wyznaczonych w tej części, jednak bez wpływu na zakres planowanej interwencji. Informacje dot. formy wsparcia zostały zawarte w opisie priorytetu II: Wsparcie sektorów energetyka i środowisko z EFRR w c.s. 2.3.
356	IZBA GOSPODARCZA GAZOWNICTWA	2.2.1 Cel szczegółowy 2.1 Wspieranie efektywności energetycznej i redukcji emisji gazów cieplarnianych:	57	<p>Obecne brzmienie: "W ramach programu wsparcie mogą otrzymać efektywne systemy ciepłownicze oraz nieefektywne systemy ciepła i chłodu, które osiągną status efektywnego systemu ciepłowniczego w rozumieniu art.2 pkt 41) Dyrektywy 2012/27/UE o efektywności energetycznej z dnia 25 października 2012 r. . Zgodnie z art. 24 nowej Dyrektywy OZE termin na osiągnięcie ww. statusu został wyznaczony na 31 grudnia 2025."</p>	<p>Propozycja uwzględnienia w zakresie interwencji również wsparcia dla przyłączania źródeł energii do sieci gazowej (biometan).</p> <p>Źródła od 1-5 MW muszą dostosować się do Dyrektywy MCP do 1 stycznia 2030 r., a źródła od 5-50 MW do 1 stycznia 2025 r. – oznacza to konieczność bardzo szybkiego przyłączenia takich źródeł do systemu gazowego.</p> <p>Byłby to zakres komplementarny z pozostałymi inwestycjami w ramach FEniKS oraz założeniami PEP2040.</p>	częściowo przyjęta	Szczegółowy zakres wsparcia zostanie określone na poziomie SzOP. Z uwagi na charakter działania właściwym może być C.S 2.3 bądź 2.2 w odniesieniu do biometanowni.
357	IZBA GOSPODARCZA GAZOWNICTWA	2.2.3 Cel szczegółowy 2.3 Rozwój inteligentnych systemów i sieci energetycznych oraz systemów magazynowania energii poza transeuropejską siecią energetyczną (TEN-E):	71-72	<p>Obecne brzmienie: "Wskaźnik rezultatu: (RCR 105) Estimated greenhouse emissions by boilers and heating systems converted from solid fossil fuels to gas"</p>	<p>Uwaga związana z możliwością skutecznej weryfikacji i osiągnięcia wskaźnika.</p> <p>Należy zwrócić uwagę na ograniczoną możliwość skutecznego zarządzania wartością wskaźnika przez potencjalnych beneficjentów w działaniu 2.3., tj. operatorów systemów dystrybucyjnych gazu. Wyliczenie oszczędności w zakresie emisji gazów cieplarnianych jest wskaźnikiem właściwym dla beneficjentów odpowiedzialnych za modernizowanie źródeł ciepła i energii.</p>	częściowo przyjęta	Uwaga przyjęta do wiadomości.
358	IZBA GOSPODARCZA GAZOWNICTWA	2.2.3 Cel szczegółowy 2.3 Rozwój inteligentnych systemów i sieci energetycznych oraz systemów magazynowania energii poza transeuropejską siecią energetyczną (TEN-E):	72-73	<p>Obecne brzmienie: "S7 - Dystrybucja i transport gazu ziemnego zastępującego węgiel: 600 000 000 EUR"</p>	<p>Zasadne jest zapewnienie na poziomie FEniKS możliwie największej kwoty alokacji na projekty z zakresu infrastruktury gazowej, wyliczonej przy uwzględnieniu limitów wynikających z treści rozporządzenia EFRR oraz wskaźników i markerów klimatycznych.</p> <p>Wniosek taki jest uprawniony z uwagi na wskazane priorytety programu FEniKS, dopuszczony zakres wsparcia w ramach EFRR, wyzwania PEP2040, potrzeby w zakresie rozwoju tej infrastruktury w procesie transformacji energetycznej w Polsce oraz efekty rzeczowe i pozytywne doświadczenia z wdrażania perspektywy 2007-2013 oraz 2014-2020, a także z fakt nieuwzględnienia wsparcia dla infrastruktury gazu ziemnego w ramach Krajowego Planu Odbudowy. Kwota odpowiadająca kategorii interwencji 57 - Dystrybucja i transport gazu ziemnego zastępującego węgiel na poziomie 600 000 000 EUR stanowi około 1/3 całego budżetu wskazanego w priorytecie. Uznając, że do infrastruktury gazu ziemnego przypisana jest również kategoria interwencji 56 - Wymiana systemów ciepłowniczych zasilanych węglem na systemy ciepłownicze zasilane gazem ziemnym z myślą o łagodzeniu zmian klimatu, również wtedy sumaryczny budżet sięga 43% całego budżetu na priorytet 2.3.</p> <p>Przyjmując kryterium neutralności technologicznej, czy wskazane wyżej uwarunkowania, osiągnięcie założeń celu szczegółowego 2.3 powinno odbywać się co najmniej przy równym współdziałaniu elektroenergetyki i gazownictwa. Zważywszy, że sieci elektroenergetyczne otrzymują wsparcie w ramach KPO, nie jest zasadnym ograniczanie budżetu branży gazowej, pod warunkiem przyjęcia celów postawionych w FEniKS.</p>	częściowo przyjęta	Uwaga przyjęta do wiadomości. Zapropionowana alokacja uwzględni ograniczenia wynikające z Rozporządzenia EFRR/FS i jednocześnie konieczność zapewnienia odpowiedniego poziomu środków na cele klimatyczne i środowiskowe w FEniKS (marker dla inwestycji związanych z gazem ziemnym wynosi 0%).
359	IZBA GOSPODARCZA GAZOWNICTWA	2.2.3 Cel szczegółowy 2.3 Rozwój inteligentnych systemów i sieci energetycznych oraz systemów magazynowania energii poza transeuropejską siecią energetyczną (TEN-E):	71	<p>Obecne brzmienie: "RCO 124: Nowo wybudowane lub zmodernizowane linie przesyłowe i dystrybucyjne gazu"</p>	<p>Zasadne jest zweryfikowanie, bądź doprecyzowanie sposobu kalkulacji wskaźnika (np. posłużenie się opisem). Obecne sytuacja na rynku powoduje, że ceny wykonawstwa robót budowlanych rozną w bardzo szybkim tempie. Koniunktura w branży budowlanej może być napędzana zarówno w wyniku mechanizmów spekulacyjnych, ale może przyjąć również trwały charakter, np. z uwagi na konsekwencje pandemii. Zasadne jest zatem, aby wskaźniki, których wyliczenie bazuje na wartościach rynkowych, w tym wskaźnik RCO 124, bazowały na opisie mechanizmu, czy elastycznych wartościach.</p>	częściowo przyjęta	Uwaga przyjęta do wiadomości.

360	IZBA GOSPODARCZA GAZOWNICTWA	2.2.3 Cel szczegółowy 2.3 Rozwój inteligentnych systemów i sieci energetycznych oraz systemów magazynowania energii poza transeuropejską siecią energetyczną (TEN-E):	69	Obecne brzmienie: "W związku z planowaną rozbudową połączeń międzysystemowych ze wszystkimi sąsiednimi państwami członkowskimi UE oraz Ukrainą i wzrostem wolumenu przesyłanego gazu w kontekście transgranicznym a także dynamicznym wzrostem krajowej konsumpcji, konieczne są także inwestycje w nowe pojemności magazynowe oraz w gazową sieć przesyłową." Proponowane brzmienie: "W związku z planowaną rozbudową połączeń międzysystemowych ze wszystkimi sąsiednimi państwami członkowskimi UE oraz Ukrainą i wzrostem wolumenu przesyłanego gazu w kontekście transgranicznym a także dynamicznym wzrostem krajowej konsumpcji, konieczne są równoległe inwestycje w gazową sieć przesyłową i dystrybucyjną."	Uzasadnione jest podkreślenie systemowej roli wszystkich operatorów gazowych - OSP, OSD oraz OSM. Zarówno sieć przesyłowa, jak i dystrybucyjna, odgrywają znaczącą rolę w zakresie związanym z rozbudową połączeń międzysystemowych i zwiększeniem wolumenu. Pomijanie jednego z elementów systemu stanowi barierę dla skutecznego funkcjonowania sektora.	odrzucona	W opisie c.s.2.3. dedykowano akapit sieci dystrybucyjnej. Ponadto proponowane uzupełnienie nie wpływa na zakres wsparcia.
361	Kampania Przeciw Homofobii	2.6.1.2 Główne grupy docelowe	115	Po akapicie zaczynającego się od słów: "Równie istotne są działania..." propozycja następującej treści: "Zwiększenie dostępu rozumiane będzie również jako zniesienie barier infrastrukturalnych, które mogą utrudniać lub uniemożliwiać fizyczny dostęp do placówek służby zdrowia. Ponadto szczególny nacisk położony zostanie na likwidację barier, które zniechęcają lub uniemożliwiają niektórym grupom ludności korzystania z podstawowej opieki zdrowotnej oraz opieki ambulatoryjnej, ograniczając możliwość kompleksowej profilaktyki. Wśród takich grup wyróżnić można np. osoby LGBT+, w szczególności osoby transpłciowe, które z obawy przed dyskryminacją i stygmatyzacją mogą rezygnować lub odwlekać skorzystanie ze świadczeń zdrowotnych. Niezbędne jest w tym celu prowadzenie odpowiednich szkoleń oraz zwiększania świadomości personelu medycznego.	Osoby nieheteronormatywne w Polsce deklarują najniższą satysfakcję z prowadzonego życia spośród obywateli wszystkich państw przynależących do Unii Europejskiej. Ochrona zdrowia jest jednym z zasadniczych czynników, który ma wpływ na tę sytuację. 40% badanych osób LGBT+ deklaruje, że boryka się z przewlekłymi problemami zdrowotnymi. Współczynnik ten jest szczególnie zatrważający wśród osób transpłciowych, gdzie sięga on aż 57%. Stan zdrowia fizycznego wpływa także na równowagę psychiczną osób nieheteronormatywnych. Z raportu FRA wynika, że tylko 15% osób LGBT+ nie czuło się smutnych lub przygnębionych w okresie dwóch tygodni przed przeprowadzeniem badania. Jednocześnie podobnie jak w przypadku zatrudnienia, kwestia orientacji seksualnej i tożsamości płciowej pozostaje w wielu przypadkach tematem tabu w relacjach z przedstawicielami ochrony zdrowia. ¼ badanych nie ujawnia swojej przynależności do społeczności osób LGBT+, pomimo faktu, iż osoby te mogą wymagać zindywidualizowanej opieki. „Według dwóch niezależnych organizacji: amerykańskiego stowarzyszenia pozarządowego Gay and Lesbian Medical Association oraz rządowego Centers for Disease Control and Prevention potrzeby zdrowotne populacji osób LGBT mogą się różnić od tych, które cechują populację heteroseksualną i cisplciową. Nie oznacza to, że różnice będą obserwowane w każdym przypadku, a jedynie fakt, że ich bardziej zauważalna obecność u osób nieheteroseksualnych i transpłciowych powinna determinować skierowanie szczególnej uwagi personelu medycznego na niektóre z nich. Specyficzne potrzeby zdrowotne obejmują problemy z zakresu: • niektórych chorób nowotworowych, • chorób zakaźnych, • chorób przenoszonych drogą płciową, • zdrowia psychicznego i uzależnień, • chorób sercowo-naczyniowych, • problemów z otyłością, • izolacji społecznej”. Na domiar złego, co piąta osoba nieheteronormatywna w Polsce w ciągu ostatnich 12 miesięcy doświadczyła dyskryminacji ze strony pracowników ochrony zdrowia. W tym niechlubnym zestawieniu gorszy wynik od Polski uzyskały jedynie Węgry. Z tych względów konieczne jest uwzględnienie specyfiki sytuacji osób LGBT+ i zwiększanie świadomości i wiedzy pracowników służby zdrowia, w tym zwiększanie ich wiedzy z zakresu niedyskryminacji i równego traktowania.	odrzucona	Proponowane działania (szkolenia) nie wpisują się w planowany zakres wsparcia FENIKS, który skupia się na sprzęcie, wyposażeniu i infrastrukturze
362	Kampania Przeciw Homofobii		136	Brak jest jakichkolwiek informacji o spełnieniu warunków podstawowych, w szczególności brak jest jakiegokolwiek wskazania w jaki sposób przestrzegany będzie warunek zgodności wdrażania i wydatkowania środków z Kartą Praw Podstawowych UE.		przyjęta	
363	Kampania Przeciw Homofobii		136-137	Brak jest niezależnych Instytucji, które mogłyby w sposób bezstronny weryfikować działania w ramach programu, w szczególności spełnienie warunku podstawowego zgodności z Kartą Praw Podstawowych		przyjęta	rozd. IV został uzupełniony o informacje odt. Konieczności spełnienia warunków horyzontalnych, w tym dotyczących skutecznego stosowania i wdrażania Karty Praw Podstawowych UE oraz roli Komitetu Monitorującego w tym zakresie.
364	Klub Przyrodników	2.1.2.1 Powiązane rodzaje działań	38	Fragmentowi "Fragmentowi „W zakresie gospodarowania wodami opadowymi wspierane będą działania przywracające możliwość naturalnego zasilania wód podziemnych, a zapobieganie podtopieniom i zalaniom terenów zurbanizowanych, oraz ograniczanie skutków tych zjawisk, zwiększenie odporności na ekstremalne zjawiska pogodowe (ulewy oraz powodzie błyskawiczne), renaturyzację koryt rzecznych, spowolnienie odpływu. Projekty takie mogą być łączone z projektami dotyczącymi zielono-niebieskiej infrastruktury.” nadać brzmienie	Podtopienia i zalania gruntów niezurbanizowanych są korzystne, bo umożliwiając rozlewanie się wody, ograniczają ryzyko zalania terenów zurbanizowanych. Dla zretencjonowania wody na okresy suszy najskuteczniejsze jest przywracanie zasilania wód podziemnych, które następnie stabilnie zasilają wody powierzchniowe także w okresach suchych. Wszelkie sztuczne "zbiorniki retencyjne" mają najwyżej naskórkowe znaczenie wobec skali obiegu wód podziemnych i nie są efektywne.	częściowo przyjęta	Zapisy w programie mają ogólny charakter. Tego typu zapisy ewentualnie będą doprecyzowane na poziomie SzOP. Ponadto zgodnie z uwagą NFOŚiGW w treści Programu zostanie dopisan zapis: w tym rozwiązania bazujące na funkcjach przyrodniczych (NBS)
365	Klub Przyrodników	2.1.2.1 Powiązane rodzaje działań	38	Fragmentowi "Fragmentowi „W zakresie gospodarowania wodami opadowymi wspierane będą działania przywracające możliwość naturalnego zasilania wód podziemnych, a zapobieganie podtopieniom i zalaniom terenów zurbanizowanych, oraz ograniczanie skutków tych zjawisk, zwiększenie odporności na ekstremalne zjawiska pogodowe (ulewy oraz powodzie błyskawiczne), renaturyzację koryt rzecznych, spowolnienie odpływu. Projekty takie mogą być łączone z projektami dotyczącymi zielono-niebieskiej infrastruktury.” nadać brzmienie	Podtopienia i zalania gruntów niezurbanizowanych są korzystne, bo umożliwiając rozlewanie się wody, ograniczają ryzyko zalania terenów zurbanizowanych. Dla zretencjonowania wody na okresy suszy najskuteczniejsze jest przywracanie zasilania wód podziemnych, które następnie stabilnie zasilają wody powierzchniowe także w okresach suchych. Wszelkie sztuczne "zbiorniki retencyjne" mają najwyżej naskórkowe znaczenie wobec skali obiegu wód podziemnych i nie są efektywne.	częściowo przyjęta	Zapisy w programie mają ogólny charakter. Tego typu zapisy ewentualnie będą doprecyzowane na poziomie dokumentu Szczegółowy Opis Priorytetów (SzOP).. Ponadto zgodnie z uwagą NFOŚiGW w treści Programu zostanie dopisan zapis: w tym rozwiązania bazujące na funkcjach przyrodniczych (NBS)
366	Klub Przyrodników	2.1.5.1 Powiązane rodzaje działań	52	Ograniczyć możliwość finansowania udostępniania turystycznego obszarów chronionych.	W poprzedniej perspektywie finansowej wiele środków deklarowanych jako wsparcie ochrony różnorodności biologicznej zostało wydane na inwestycje turystyczne, nie przynoszące znaczącej korzyści przyrodzie. Często uzasadniano je - częściowo fałszywie - "kanalizacją ruchu turystycznego"	częściowo przyjęta	Zakres FENIKS nie przekracza zakresu ustalonego w Umowie partnerstwa, która mówi: "Działania w powyższym zakresie powinny wykazywać zgodność z unijną strategią na rzecz różnorodności biologicznej z perspektywą do 2030 r. Mogą przewidywać też przedsięwzięcia podnoszące świadomość mieszkańców i turystów w zakresie dziedzictwa przyrodniczego, ale nie mogą prowadzić do wspierania infrastruktury turystycznej jako takiej oraz do zwiększenia presji człowieka na przyrodę". Ze względu na ograniczoną ilość znaków we wzorcu programu, dalsze uszczegółowienie zakresu wsparcia nastąpi w SzOP.
367	Klub Przyrodników	2.2.4.1 Powiązane rodzaje działań	75	"Ponadto działania będą skierowane na zapewnienie bezpieczeństwa powodziowego i przeciwdziałanie suszy poprzez budowę, przebudowę lub remont urządzeń wodnych i infrastruktury towarzyszącej". uzupełnić o "Finansowane będą tylko interwencje nie przeszkadzające osiągnięciu celów środowiskowych dla wód i dla zależnych od wód obszarów chronionych."	Zastrzeżenie ograniczające możliwość wykorzystania finansowania na działania pogarszające stan wód	częściowo przyjęta	W treści Programu zostanie dodany zapis: "Działania będą realizowane zgodnie z Ramową Dyrektywą Wodną (Dyrektywa 2000/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2000 r.)."
368	Klub Przyrodników	2.2.1.1 Powiązane rodzaje działań	57-58	wyraźnie zastrzec, że nie będą finansowane elekrownie wodne	Bardzo wysokie ryzyko 'harmful subsidies'. Praktycznie wszystkie projekty hydroenergetyczne oddziałują negatywnie na stan wód	odrzucona	Program nie wyklucza wsparcia dla energetyki wodnej. Wsparcie będzie dostosowane m.in. do wyników analizy DNSH dla programu. Hydroenergetyka została dopuszczona do wsparcia w ramach FENIKS w ograniczonym zakresie. Wsparcie projektów wykorzystujących energię wody możliwe będzie wyłącznie na istniejących budowach piętrzących, wyposażonych w hydroelektrownie, przy jednoczesnym zapewnieniu pełnej drożności budowli dla przemieszczeń fauny wodnej.

369	Klub Przyrodników	2.2.2.1 Powiązane rodzaje działań	62	"Wsparcie projektów wykorzystujących energię z wody możliwe będzie wyłącznie na istniejących budowach piętrzących, wyposażonych w hydroelektrownie, przy jednoczesnym zapewnieniu pełnej drożności budowli dla przemieszczeń fauny wodnej". nadać brzmienie: "Wsparcie projektów wykorzystujących energię z wody możliwe będzie wyłącznie na istniejących budowach piętrzących, wyposażonych w hydroelektrownie, przy jednoczesnym zapewnieniu pełnej drożności budowli dla przemieszczeń fauny wodnej i niesprzeczności projektu z osiągnięciem dobrego stanu wód i celów środowiskowych dla zależnych od wód obszarów chronionych".	Nie tylko drożność dla fauny wodnej jest problemem w przypadku hydroelektrowni; także inne aspekty celów środowiskowych dla wód (wymaganych Ramową Dyrektywą Wodną) są istotne	odrzucona	
370	Klub Przyrodników	2.5.1.1 Powiązane rodzaje działań	103	Z zakresu interwencji należy usunąć wsparcie dla rozwoju żeglugi śródlądowej ("do no significant harm").	Wsparcie dla tego rodzaju transportu przewidziane w projekcie programu niweczy osiągnięcie celów szczegółowych 2.1, 2.4, 2.7. Patrz także wątpliwości w prognozie oddziaływania na środowisko "Projekt ten może rodzić liczne wątpliwości zarówno pod kątem jego możliwych negatywnych oddziaływań na wody oraz środowisko przyrodnicze, w tym ekosystemy od wód zależne. Wątpliwości pojawiają się także od strony ekonomicznej (opłacalność tego środka transportu) oraz od strony technicznej, gdyż w dalszym ciągu nierozwiązana jest kwestia zabezpieczenia odpowiedniej ilości wód umożliwiających transport rzeczny. Kwestie te nabierają szczególnego znaczenia analizując prognozowane zmiany klimatu i natężenie zjawisk ekstremalnych. Z jednej strony zjawiska suszy (w tym hydrologicznej mającej wpływ na żeglugę), z drugiej strony zagrożenia powodziowe i konieczność utrzymywania pojemności zbiorników wodnych umożliwiających przejście nadmiaru opadu). Z tego względu, na dalszych etapach wdrażania SOR, zasadnym byłoby przeprowadzenie szczegółowego studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego, które określi optymalny rozkład i klasę dróg wodnych w Polsce z jednoczesnym wskazaniem odcinków, dla których jest to zasadne. Biorąc pod uwagę duży koszt środowiskowy związany z realizacją tego projektu jako alternatywę można by rozważyć szersze wsparcie transportu kolejowego."	odrzucona	Finansowanie zadań w transporcie wodnym śródlądowym ma dotyczyć inwestycji na Odrzańskiej Drodze Wodnej i stanowić kontynuację działań realizowanych dotychczas w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ). ODW jest szlakiem wodnym w ciągłej eksploatacji, wymagającym zarówno bieżącego utrzymania jak i modernizacji istniejącej infrastruktury w celu powstrzymania jej dalszej degradacji i przywrócenia parametrów żeglowności. Inwestycje w ramach FEnIKS mają na celu kontynuację działań zrealizowanych w poprzednich perspektywach w celu osiągnięcia planowanego zwiększenia efektywności transportu na szlaku żegludowym ODW. Nie jest planowane prowadzenie inwestycji na innych szlakach wodnych, szczególnie na których nie odbywa się regularna żegluga towarowa. Polskie plany inwestycyjne w zakresie transportu wodnego śródlądowego są zbieżne z kierunkami europejskich polityk oraz są zgodne z celami Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju. Aspekt ekonomiczny nie jest jedynym czynnikiem determinującym konieczność przeprowadzenia modernizacji śródlądowych dróg wodnych. Mają one na celu również powstrzymanie dalszej dekapitalizacji infrastruktury żegludowej oraz poprawę bezpieczeństwa żeglugi. Pełnią również funkcję regulacyjną, co stanowi element zapobiegania powodziom i suszom. Każdy projekt będzie podlegał ocenie oddziaływania na środowisko oraz będzie musiał być z spójny z zasadą DNSH (Do No Significant Harm -, pol. Nie Czyn Poważnych Szkód). Biorąc pod uwagę istniejące regulacje prawne w zakresie ocen oddziaływania na środowisko jak również konieczność uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację poszczególnych inwestycji w zakresie wsparcia infrastruktury żeglugi śródlądowej podnoszone sprzeczności nie występują.
371	Klub Przyrodników	2.5.2.1 Powiązane rodzaje działań	109	Z zakresu interwencji należy usunąć wsparcie dla rozwoju żeglugi śródlądowej ("do no significant harm").	Wsparcie dla tego rodzaju transportu przewidziane w projekcie programu niweczy osiągnięcie celów szczegółowych 2.1, 2.4, 2.7. Patrz także wątpliwości w prognozie oddziaływania na środowisko "Projekt ten może rodzić liczne wątpliwości zarówno pod kątem jego możliwych negatywnych oddziaływań na wody oraz środowisko przyrodnicze, w tym ekosystemy od wód zależne. Wątpliwości pojawiają się także od strony ekonomicznej (opłacalność tego środka transportu) oraz od strony technicznej, gdyż w dalszym ciągu nierozwiązana jest kwestia zabezpieczenia odpowiedniej ilości wód umożliwiających transport rzeczny. Kwestie te nabierają szczególnego znaczenia analizując prognozowane zmiany klimatu i natężenie zjawisk ekstremalnych. Z jednej strony zjawiska suszy (w tym hydrologicznej mającej wpływ na żeglugę), z drugiej strony zagrożenia powodziowe i konieczność utrzymywania pojemności zbiorników wodnych umożliwiających przejście nadmiaru opadu). Z tego względu, na dalszych etapach wdrażania SOR, zasadnym byłoby przeprowadzenie szczegółowego studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego, które określi optymalny rozkład i klasę dróg wodnych w Polsce z jednoczesnym wskazaniem odcinków, dla których jest to zasadne. Biorąc pod uwagę duży koszt środowiskowy związany z realizacją tego projektu jako alternatywę można by rozważyć szersze wsparcie transportu kolejowego."	odrzucona	Finansowanie zadań w transporcie wodnym śródlądowym ma dotyczyć inwestycji na Odrzańskiej Drodze Wodnej i stanowić kontynuację działań realizowanych dotychczas w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ). ODW jest szlakiem wodnym w ciągłej eksploatacji, wymagającym zarówno bieżącego utrzymania jak i modernizacji istniejącej infrastruktury w celu powstrzymania jej dalszej degradacji i przywrócenia parametrów żeglowności. Inwestycje w ramach FEnIKS mają na celu kontynuację działań zrealizowanych w poprzednich perspektywach w celu osiągnięcia planowanego zwiększenia efektywności transportu na szlaku żegludowym ODW. Nie jest planowane prowadzenie inwestycji na innych szlakach wodnych, szczególnie na których nie odbywa się regularna żegluga towarowa. Polskie plany inwestycyjne w zakresie transportu wodnego śródlądowego są zbieżne z kierunkami europejskich polityk oraz są zgodne z celami Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju. Aspekt ekonomiczny nie jest jedynym czynnikiem determinującym konieczność przeprowadzenia modernizacji śródlądowych dróg wodnych. Mają one na celu również powstrzymanie dalszej dekapitalizacji infrastruktury żegludowej oraz poprawę bezpieczeństwa żeglugi. Pełnią również funkcję regulacyjną, co stanowi element zapobiegania powodziom i suszom. Każdy projekt będzie podlegał ocenie oddziaływania na środowisko oraz będzie musiał być z spójny z zasadą DNSH (Do No Significant Harm -, pol. Nie Czyn Poważnych Szkód). Biorąc pod uwagę istniejące regulacje prawne w zakresie ocen oddziaływania na środowisko jak również konieczność uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację poszczególnych inwestycji w zakresie wsparcia infrastruktury żeglugi śródlądowej podnoszone sprzeczności nie występują.

372	Koalicja Ratujmy Rzeki	2.1.2.1 Powiązane rodzaje działań	38-39	<p>(1) Fragmentowi „W zakresie gospodarowania wodami opadowymi wspierane będą systemy mające za zadanie zapobieganie podtopieniom i zalaniom oraz ograniczanie skutków tych zjawisk, zwiększenie odporności na ekstremalne zjawiska pogodowe (ulewy oraz powódzie błyskawiczne), spowolnienie odpływu oraz retencjonowanie wody wraz z systemami jej dystrybucji na okres suszy. Projekty takie mogą być łączone z projektami dotyczącymi zielono-niebieskiej infrastruktury.” należy nadać brzmienie: „W zakresie gospodarowania wodami opadowymi w miastach wspierane będą systemy mające za zadanie zapobieganie podtopieniom i zalaniom oraz ograniczanie skutków tych zjawisk, zwiększenie odporności na ekstremalne zjawiska pogodowe (ulewy oraz powódzie błyskawiczne), spowolnienie odpływu oraz retencjonowanie wody wraz z systemami jej dystrybucji na okres suszy. Projekty takie mogą być łączone z projektami dotyczącymi zielono-niebieskiej infrastruktury.” (2) Jeśli nie było intencją projektodawcy, by fragment ten dotyczył interwencji na obszarach zurbanizowanych (o których mowa w akapicie pierwszym opisu), w związku z zasadą „do no significant harm” wnioskuje się o dodanie: “Celem zapewnienia zrównoważonego rozwoju w gospodarce wodnej przewidziano wspieranie naturalnego retencjonowania wody, w tym małej retencji (z wykluczeniem retencji powstałej w wyniku przegradzania cieków wodnych): działania w celu zatrzymania wód opadowych w miejscu ich powstania, w tym umożliwienie zasilania profilu glebowego i dalej – wód podziemnych, renaturyzacja przekształconych cieków wodnych i ich dolin, w tym zwiększanie rozstawu wałów przeciwpowodziowych i budowa polderów zalewowych na zawałach obwałowanych dolin rzecznych, renaturyzacja obszarów od wód zależnych, z wykorzystaniem naturalnych mechanizmów ekosystemowych (nature based solutions). Ponadto, wsparciem objęte zostaną: przebudowa, remont lub wyłączenie z eksploatacji (likwidacja) urządzeń wodnych i infrastruktury hydrotechnicznej, ograniczające ryzyko wystąpienia powodzi i suszy”.</p>	<p>(1) Proponowana zmiana pozwoli na jednoznaczny interpretację treści Programu: „powiązane rodzaje działań” w tym miejscu dotyczą interwencji wyłącznie na obszarach miejskich. (2) W przypadku, gdyby nie było to zgodne z intencją projektodawcy należy wprowadzić dodatkowe, zaproponowane zapisy, by uniknąć sprzeczności z zasadą „do no significant harm”. Wprowadzenie takiej zmiany pozwoli na wykluczenie z zakresu wsparcia budowy inwestycji ukierunkowanych na retencję zbiornikową i korytową, kontrproduktywnych w stosunku do celu, jakim jest skuteczna adaptacja do zmian klimatu, szkodliwych środowiskowo (stojących w sprzeczności z celami środowiskowymi Ramowej Dyrektywy Wodnej – poprzez przegradzenie biegu rzek zaburzających ciągłość ekosystemów i morfologię cieków; nie neutralnych klimatycznie). Magazynowanie wody poprzez przegradzanie rzek (i ich zamianę na zbiorniki powyżej zapór czy stopni wodnych) nie powinno być objęte wsparciem. Zbiorniki emitują bardzo dużo gazów cieplarnianych (dwutlenku węgla, metanu i podtlenku azotu). Nie jest to jedynie gaz opuszczający czasę tych zbiorników w formie lotnej, ale także ten rozpuszczony, uwalniany do atmosfery na przelewach zapor. Przegradzenie rzeki i spowolnienie przepływu wód niszczy dolinę rzeczną i jej otoczenie, m.in. poprzez zalewanie, zmianę stosunków wodnych. Wiąże się z tym utrata różnorodności biologicznej (z negatywnym oddziaływaniem na nią o zasięgu znacznie wykraczającym poza zasięg inwestycji, zarówno w górę, jak i w dół rzeki). Proponowany zapis daje możliwość objęcia wsparciem wyłączenia z eksploatacji budowli istniejących, 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, a także obiektów zniszczonych, których odbudowa nie ma racjonalnego uzasadnienia i jest sprzeczna z celami klimatycznymi. Proponowana zmiana zachowuje możliwość objęcia wsparciem modernizacji istniejącej infrastruktury, jeśli modernizacja ta ma na celu bardziej efektywne zarządzanie ryzykiem powodzi i suszy, w tym wdrażanie rozwiązań poprawiających i przywracających ciągłość ekosystemów rzecznych. Proponowana zmiana pozwoli nadać wysoki priorytet rozwojowi naturalnej retencji i wyjść naprzeciw ustaleniom i kierunkom działań wskazanym w SPA2020. Wśród działań adaptacyjnych w zakresie dostosowania sektora gospodarki wodnej do zmian klimatu SPA2020 wymienia: „zwiększanie możliwości retencyjnych i renaturyzację cieków wodnych oraz przywracanie i utrzymanie dobrego stanu wód, ekosystemów wodnych i od wód zależnych”, w rozumieniu Ramowej Dyrektywy Wodnej. SPA2020 wskazuje, że „ważne jest, aby działania służące ochronie przeciwpowodziowej w pierwszej kolejności wykorzystywały najmniej inwazyjne dla środowiska przyrodniczego rozwiązania, w szczególności nietechniczne metody ochrony przeciwpowodziowej”. Proponowana zmiana pozwoli na wdrożenie, poprzez objęcie go wsparciem, Krajowego Programu Renaturyzacji Wód Powierzchniowych.</p>	częściowo przyjęta	<p>Ad. 1 Uwaga częściowo uwzględniona. Zgodnie z uwagą NFOŚiGW uzupełnienie fragment (str. 38) zostanie uzupełniony następująco: W związku z tym przewiduje się wdrożenie działań określonych w miejskich planach adaptacji do zmian klimatu, obejmujących m.in. zrównoważone i zaadaptowane do zmian klimatu systemy gospodarowania wodami opadowymi oraz rozwój zielono-niebieskiej infrastruktury, w tym rozwiązania bazujące na funkcjach przyrodniczych (NBS). Uzupełnienie fragmentu (str. 74): W zakresie adaptacji zmian klimatu na obszarach miejskich przewiduje się wsparcie projektów realizowanych w miastach o określonej wielkości i gęstości zaludnienia z wyłączeniem miast kwalifikujących się do wsparcia w ramach celu szczegółowego 2.4 w ramach priorytetu I. Projekty polegać będą na opracowaniu miejskich planów adaptacji oraz na ich realizacji w tym poprzez wdrożenie działań inwestycyjnych analogicznych do wskazanych w priorytecie I (m. in. polegających na realizacji zrównoważonych i zaadaptowanych do zmian klimatu systemów gospodarowania wodami opadowymi oraz rozwoju zielono-niebieskiej infrastruktury, w tym rozwiązania bazujące na funkcjach przyrodniczych (NBS)).</p> <p>Ad. 2 Uwaga odrzucona. W ramach Priorytetu I: Wsparcie sektorów energetyka i środowisko z Funduszu Spójności, Celu szczegółowego 2.4 Wspieranie przystosowania się do zmian klimatu i zapobiegania ryzyku związanemu z klęskami żywiołowymi i katastrofami, a także odporności, z uwzględnieniem podejścia ekosystemowego przewidywane są działania dedykowane obszarom miejskim, określone w miejskich planach adaptacji.</p> <p>Działania dotyczące zwiększenia naturalnej retencji, renaturyzacji cieków wodnych i obszarów zależnych od wód, infrastruktury służącej zmniejszaniu skutków oraz zapobieganiu zjawiskom powodzi i suszy są przewidywane do wsparcia w ramach Priorytetu II: Wsparcie sektorów energetyka i środowisko z EFRR, Celu szczegółowego 2.4 Wspieranie przystosowania się do zmian klimatu (...).</p> <p>Zapisy doprecyzowujące typy projektów zostaną wskazane w dokumencie szczegółowym tj. szczegółowym opisie priorytetów.</p>
373	Koalicja Ratujmy Rzeki	2.2.4.1 Powiązane rodzaje działań	74-76	<p>Z zakresu interwencji należy wykluczyć budowę nowej infrastruktury technicznej (“do no significant harm”), także tej służącej małej retencji; fragmentowi “Celem zapewnienia zrównoważonego rozwoju... towarzyszącej” należy nadać brzmienie “Celem zapewnienia zrównoważonego rozwoju w gospodarce wodnej przewidziano wspieranie naturalnego retencjonowania wody, w tym małej retencji (z wykluczeniem retencji powstałej w wyniku przegradzania cieków wodnych): działania w celu zatrzymania wód opadowych w miejscu ich powstania, w tym umożliwienie zasilania profilu glebowego i dalej – wód podziemnych, renaturyzacja przekształconych cieków wodnych i ich dolin, w tym zwiększanie rozstawu wałów przeciwpowodziowych i budowa polderów zalewowych na zawałach obwałowanych dolin rzecznych, renaturyzacja obszarów od wód zależnych, z wykorzystaniem naturalnych mechanizmów ekosystemowych (nature based solutions). Ponadto, wsparciem objęte zostaną: przebudowa, remont lub wyłączenie z eksploatacji (likwidacja) urządzeń wodnych i infrastruktury hydrotechnicznej, ograniczające ryzyko wystąpienia powodzi i suszy”.</p>	<p>Spójność z zasadą “do no significant harm”. Wprowadzenie zmiany pozwoli na wykluczenie z zakresu wsparcia budowy inwestycji ukierunkowanych na retencję zbiornikową i korytową, kontrproduktywnych w stosunku do celu, jakim jest skuteczna adaptacja do zmian klimatu, szkodliwych środowiskowo (stojących w sprzeczności z celami środowiskowymi Ramowej Dyrektywy Wodnej – poprzez przegradzenie biegu rzek zaburzających ciągłość ekosystemów i morfologię cieków; nie neutralnych klimatycznie). Magazynowanie wody poprzez przegradzanie rzek (i ich zamianę na zbiorniki powyżej zapór czy stopni wodnych) nie powinno być objęte wsparciem. Zbiorniki emitują bardzo dużo gazów cieplarnianych (dwutlenku węgla, metanu i podtlenku azotu). Nie jest to jedynie gaz opuszczający czasę tych zbiorników w formie lotnej, ale także ten rozpuszczony, uwalniany do atmosfery na przelewach zapor. Przegradzenie rzeki i spowolnienie przepływu wód niszczy dolinę rzeczną i jej otoczenie, m.in. poprzez zalewanie, zmianę stosunków wodnych. Wiąże się z tym utrata różnorodności biologicznej (z negatywnym oddziaływaniem na nią o zasięgu znacznie wykraczającym poza zasięg inwestycji, zarówno w górę, jak i w dół rzeki). Proponowany zapis daje możliwość objęcia wsparciem wyłączenia z eksploatacji budowli istniejących, 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. Proponowana zmiana zachowuje możliwość objęcia wsparciem modernizacji istniejącej infrastruktury, jeśli modernizacja ta ma na celu bardziej efektywne zarządzanie ryzykiem powodzi i suszy, w tym wdrażanie rozwiązań poprawiających i przywracających ciągłość ekosystemów rzecznych. Proponowana zmiana pozwoli nadać wysoki priorytet rozwojowi naturalnej retencji i wyjście naprzeciw ustaleniom i kierunkom działań wskazanym w SPA2020. Wśród działań adaptacyjnych w zakresie dostosowania sektora gospodarki wodnej do zmian klimatu SPA2020 wymienia: „zwiększanie możliwości retencyjnych i renaturyzację cieków wodnych oraz przywracanie i utrzymanie dobrego stanu wód, ekosystemów wodnych i od wód zależnych”, w rozumieniu Ramowej Dyrektywy Wodnej. SPA2020 wskazuje, że „ważne jest, aby działania służące ochronie przeciwpowodziowej w pierwszej kolejności wykorzystywały najmniej inwazyjne dla środowiska przyrodniczego rozwiązania, w szczególności nietechniczne metody ochrony przeciwpowodziowej”. Proponowana zmiana pozwoli na wdrożenie, poprzez objęcie go wsparciem, Krajowego Programu Renaturyzacji Wód Powierzchniowych.</p>	częściowo przyjęta	<p>Opis działań planowanych do wsparcia w ramach Celu szczegółowego 2.4 Wspieranie przystosowania się do zmian klimatu i zapobiegania ryzyku związanemu z klęskami żywiołowymi i katastrofami, a także odporności, z uwzględnieniem podejścia ekosystemowego, uwzględnia działania związane ze zwiększaniem naturalnej retencji i renaturyzacji cieków wodnych i obszarów zależnych od wód (co zostało zaznaczone już w pierwszym akapicie “Będą to działania (...) dotyczące m.in. adaptacji obszarów miejskich do zmian klimatu, zwiększenia naturalnej retencji, renaturyzacji cieków wodnych i obszarów zależnych od wód(...).”) oraz wykorzystanie tzw. nature/ecosystem based solutions (na co wskazuje sama nazwa celu szczegółowego). Dodatkowo opis działań w ramach celu szczegółowego zostanie zmodyfikowany w następujący sposób:</p> <p>“Celem zwiększenia odporności na powódzie i susze, przewidziano wsparcie systemów małej retencji renaturyzacji przekształconych cieków wodnych i ich dolin (m.in. poprzez zwiększanie rozstawu wałów przeciwpowodziowych) oraz renaturyzacji obszarów od wód zależnych z wykorzystaniem naturalnych mechanizmów ekosystemowych (nature based solutions). Ponadto działania będą skierowane na zapewnienie bezpieczeństwa powodziowego i przeciwdziałanie suszy poprzez budowę, przebudowę lub remont urządzeń wodnych i infrastruktury towarzyszącej. Działania będą realizowane zgodnie z Ramową Dyrektywą Wodną”.</p> <p>Wprowadzenie zapisów wykluczających budowę nowej infrastruktury technicznej jest niezasadne, ze względu na fakt, że w uzasadnionych przypadkach budowa infrastruktury technicznej (np. wałów przeciwpowodziowych czy suchych zbiorników) jest konieczna dla zapewnienia ochrony przeciwpowodziowej ludności i cennej infrastruktury.</p> <p>Typy projektów, które zostaną objęte wsparciem zostaną doprecyzowane w dokumencie szczegółowym tj. szczegółowym opisie priorytetów.</p>

374	Koalicja Ratujmy Rzeki		140-142	(1) usunięcie z listy: (a) budowy brakujących odcinków drogowych w ramach Via Carpatia wraz z odcinkami uzupełniającymi (b) poprawy parametrów eksploatacyjnych na Odrzańskiej Drodze Wodnej (2) dodanie do listy Krajowego Programu Renaturyzacji Wód Powierzchniowych	(1) oba przedsięwzięcia, o dużym zasięgu oddziaływania nie mają strategicznej oceny oddziaływania na środowisko; oba można wykluczyć ze wsparcia w oparciu o zasadę "do no significant harm" (a) forsowanie inwestycji o tak dużym zasięgu oddziaływania społeczno-środowiskowego bez analiz ruchowo-sieciowych, analiz rozwiązań alternatywnych w skali makro (a nie dla kilkunasto-kilkudziesięciu kilometrowych odcinków) wygeneruje problemy podobne do analogicznej sytuacji sprzed lat z Via Baltica, już możliwe do odnotowania - Mazury, Biebrzański Park Narodowy (b) przedsięwzięcie enigmatycznie nazwane "poprawą parametrów eksploatacyjnych" jest realizacją części rządowego programu rozwoju żeglugi śródlądowej stojącego w sprzeczności z zasadą "do no significant harm"; niemożliwość osiągnięcia trwałych efektów (poza trwałym zniszczeniem: rzeki, ekosystemów wodnych i od wód zależnych; zwiększeniem ryzyka powodzi i suszy) wykazano w opracowaniu WWF: Analiza uwarunkowań i efektywności ekonomicznej rozwoju odrzańskiej drogi wodnej (2010); argumenty podnoszone w uwagach dot. wsparcia dla żeglugi transportowej mają tu zastosowanie (2) dodanie do listy Krajowego Programu Renaturyzacji Wód Powierzchniowych przyczyni się do realizacji celów zarówno w zakresie ochrony różnorodności biologicznej, ale przede wszystkim w zakresie adaptacji do zmian klimatu (zmniejszenie ryzyka powodzi i suszy, zwiększenie retencji krajobrazowej), łagodzenia skutków tych zmian	odrzucona	(1) Lista projektów o znaczeniu strategicznym ma inny charakter niż Wykaz Dużych Projektów z perspektywy 2014-2020 i jest zestawieniem dobrych przykładów inwestycji, co do których zgodnie z Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 będą miały zastosowanie dodatkowe obowiązki o charakterze informacyjno-promocyjnym. Co do zasadności inwestycji w ten sektor, odpowiedź została udzielona przy uwagach dotyczących zakresu wsparcia. (2) Wsparcie dla renaturyzacji przewidziane jest w ramach celu szczegółowego 2.4 Priorytet II jako jedno z priorytetowych działań. Niniejszy program nie ma określonego zakresu oraz budżetu w związku z tym nie przewiduje się umieszczania go w ramach projektów startegicznych.
375	Koalicja Ratujmy Rzeki	2.6.1.1 Powiązane rodzaje działań	114-117	Rozszerzenie zakresu interwencji o niezbędne działania adaptacyjne do zmian klimatu w sektorze zdrowia (vide SPA2020), w tym poprawy odporności infrastruktury sektora na te zmiany.	Uwzględnienie istotnych ustaleń SPA2020 i wykorzystanie funduszy UE do właściwej i pilnej adaptacji do zmian klimatu.	odrzucona	Wsparcie w zakresie adaptacji do zmian klimatu przewidziane jest w FEniKS w innych obszarach, sektor zdrowia jest obszarem specyficznym, w którym wsparcie ma na celu poprawę skuteczności podejmowanych przez służbę zdrowia działań
376	Koalicja Ratujmy Rzeki	2.5.1.1 Powiązane rodzaje działań	102-103	Z zakresu interwencji należy usunąć wsparcie dla rozwoju żeglugi śródlądowej ("do no significant harm").	Wsparcie dla tego rodzaju transportu przewidziane w projekcie programu torpeduje cele szczegółowe 2.1, 2.4, 2.7. Poprawka służy zachowaniu spójności z unijną Strategią na rzecz Bioróżnorodności 2030. Stabilizacja poziomu wody i likwidacja niskich stanów wód w korytach rzek związana z „przystosowaniem” ich do żeglugi, ograniczenie zasięgu i głębokości wylewów, a także trwałe zaburzenia poziomu wód gruntowych terenów przyległych zagrożą realizacji celów środowiskowych określonych w Ramowej Dyrektywie Wodnej. Będą znacząco negatywnie wpływać także na wszystkie korytowe i dolinowe typy siedlisk przyrodniczych chronione prawem polskim i wspólnotowym (Natura 2000), w szczególności: zalewane muliste brzegi rzek 3270, starorzecza 3150, łąki sełernicowe 6440, łąki trzęślicowe 6410 i niżowe łąki użytkowane ekstensywnie 6510, ziołorośla nadrzeczne 6430, grądy 9170 a także łąki wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe 91E0, łąki wiązowo-jesionowe 91F0, mające status siedlisk o znaczeniu priorytetowym dla Wspólnoty, jak również na siedliska gatunków związanych z korytami i dolinami rzek chronionych prawem polskim i wspólnotowym. Argumenty przeciwko rozwojowi transportu śródlądowego pojawiły się już w Prognozie oddziaływania na środowisko SOR: "Projekt ten może rodzić liczne wątpliwości zarówno pod kątem jego możliwych negatywnych oddziaływań na wody oraz środowisko przyrodnicze, w tym ekosystemy od wód zależne. Wątpliwości pojawiają się także od strony ekonomicznej (opłacalność tego środka transportu) oraz od strony technicznej, gdyż w dalszym ciągu nierozwiązana jest kwestia zabezpieczenia odpowiedniej ilości wód umożliwiających transport rzeczny. Kwestie te nabierają szczególnego znaczenia analizując prognozowane zmiany klimatu i natężenie zjawisk ekstremalnych. Z jednej strony zjawiska suszy (w tym hydrologicznej mającej wpływ na żeglugę), z drugiej strony zagrożenia powodziowe i konieczność utrzymywania pojemności zbiorników wodnych umożliwiających przejęcie nadmiaru opadu). Z tego względu, na dalszych etapach wdrażania SOR, zasadnym byłoby przeprowadzenie szczegółowego studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego, które określi optymalny rozkład i klasę dróg wodnych w Polsce z jednoczesnym wskazaniem odcinków, dla których jest to zasadne. Biorąc pod uwagę duży koszt środowiskowy związany z realizacją tego projektu jako alternatywę można by rozważyć szersze wsparcie transportu kolejowego." Programu rozwoju transportu śródlądowego nie poddano strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko. Transport śródlądowy nie ma w aktualnych warunkach ekonomicznych, technicznych oraz ekologicznych racjonalnych podstaw do rozwoju, ani jego rozwój nie wpłynie korzystnie na zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych, poprawę bezpieczeństwa powodziowego oraz odbudowę bioróżnorodności przyrodniczej kraju (vide: raport WWF Polska "Żegluga czy kolej").	odrzucona	Finansowanie zadań w transporcie wodnym śródlądowym ma dotyczyć inwestycji na Odrzańskiej Drodze Wodnej i stanowić kontynuację działań realizowanych dotychczas w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ). ODW jest szlakiem wodnym w ciągłej eksploatacji, wymagającym zarówno bieżącego utrzymania jak i modernizacji istniejącej infrastruktury w celu powstrzymania jej dalszej degradacji i przywrócenia parametrów żeglowności. Inwestycje w ramach FEniKS mają na celu kontynuację działań zrealizowanych w poprzednich perspektywach w celu osiągnięcia planowanego zwiększenia efektywności transportu na szlaku żeglugowym ODW. Nie jest planowane prowadzenie inwestycji na innych szlakach wodnych, szczególnie na których nie odbywa się regularna żegluga towarowa. Polskie plany inwestycyjne w zakresie transportu wodnego śródlądowego są zbieżne z kierunkami europejskich polityk oraz są zgodne z celami Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju. Aspekt ekonomiczny nie jest jedynym czynnikiem determinującym konieczność przeprowadzenia modernizacji śródlądowych dróg wodnych. Mają one na celu również powstrzymanie dalszej dekapitalizacji infrastruktury żeglugowej oraz poprawę bezpieczeństwa żeglugi. Pełnią również funkcję regulacyjną, co stanowi element zapobiegania powodziom i suszom. Każdy projekt będzie podlegał ocenie oddziaływania na środowisko oraz będzie musiał być z spójny z zasadą DNSH (Do No Significant Harm - , pol. Nie Czyni Poważnych Szkód). Biorąc pod uwagę istniejące regulacje prawne w zakresie ocen oddziaływania na środowisko jak również konieczność uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację poszczególnych inwestycji w zakresie wsparcia infrastruktury żeglugi śródlądowej podnoszone sprzeczności nie występują.

377	Koalicja Ratujmy Rzeki	2.5.2.1 Powiązane rodzaje działań	107-109	Z zakresu interwencji należy usunąć wsparcie dla rozwoju żeglugi śródlądowej ("do no significant harm").	Wsparcie dla tego rodzaju transportu przewidziane w projekcie programu torpeduje cele szczegółowe 2.1, 2.4, 2.7. Poprawka służy zachowaniu spójności z unijną Strategią na rzecz Bioróżnorodności 2030. Stabilizacja poziomu wody i likwidacja niskich stanów wód w korytach rzek związana z „przystosowaniem” ich do żeglugi, ograniczenie zasięgu i głębokości wylewów, a także trwałe zaburzenia poziomu wód gruntowych terenów przyległych zagrożą realizacji celów środowiskowych określonych w Ramowej Dyrektywie Wodnej. Będą znacząco negatywnie wpływać także na wszystkie korytowe i dolinowe typy siedlisk przyrodniczych chronione prawem polskim i wspólnotowym (Natura 2000), w szczególności: zalewane muliste brzegi rzek 3270, starorzecza 3150, łąki selernicowe 6440, łąki trzęślicowe 6410 i niżowe łąki użytkowane ekstensywnie 6510, ziołorośla nadrzeczne 6430, grądy 9170 a także łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe 91E0, łągi wiązowo-jesionowe 91F0, mające status siedlisk o znaczeniu priorytetowym dla Wspólnoty, jak również na siedliska gatunków związanych z korytami i dolinami rzek chronionych prawem polskim i wspólnotowym.. Argumenty przeciwko rozwojowi transportu śródlądowego pojawiły się już w Prognozie oddziaływania na środowisko SOR: "Projekt ten może rodzić liczne wątpliwości zarówno pod kątem jego możliwych negatywnych oddziaływań na wody oraz środowisko przyrodnicze, w tym ekosystemy od wód zależne. Wątpliwości pojawiają się także od strony ekonomicznej (opłacalność tego środka transportu) oraz od strony technicznej, gdyż w dalszym ciągu nierozwiązana jest kwestia zabezpieczenia odpowiedniej ilości wód umożliwiających transport rzeczny. Kwestie te nabierają szczególnego znaczenia analizując prognozowane zmiany klimatu i natężenie zjawisk ekstremalnych. Z jednej strony zjawiska suszy (w tym hydrologicznej mającej wpływ na żeglugę), z drugiej strony zagrożenia powodziowe i konieczność utrzymywania pojemności zbiorników wodnych umożliwiających przejęcie nadmiaru opadu. Z tego względu, na dalszych etapach wdrażania SOR, zasadnym byłoby przeprowadzenie szczegółowego studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego, które określi optymalny rozkład i klasę dróg wodnych w Polsce z jednoczesnym wskazaniem odcinków, dla których jest to zasadne. Biorąc pod uwagę duży koszt środowiskowy związany z realizacją tego projektu jako alternatywę można by rozważyć szersze wsparcie transportu kolejowego."	odrzucona	Finansowanie zadań w transporcie wodnym śródlądowym ma dotyczyć inwestycji na Odrzańskiej Drodze Wodnej i stanowić kontynuację działań realizowanych dotychczas w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ). ODW jest szlakiem wodnym w ciągłej eksploatacji, wymagającym zarówno bieżącego utrzymania jak i modernizacji istniejącej infrastruktury w celu powstrzymania jej dalszej degradacji i przywrócenia parametrów żeglowności. Inwestycje w ramach FEnIKS mają na celu kontynuację działań zrealizowanych w poprzednich perspektywach w celu osiągnięcia planowanego zwiększenia efektywności transportu na szlaku żeglugowym ODW. Nie jest planowane prowadzenie inwestycji na innych szlakach wodnych, szczególnie na których nie odbywa się regularna żegluga towarowa. Polskie plany inwestycyjne w zakresie transportu wodnego śródlądowego są zbieżne z kierunkami europejskich polityk oraz są zgodne z celami Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju. Aspekt ekonomiczny nie jest jedynym czynnikiem determinującym konieczność przeprowadzenia modernizacji śródlądowych dróg wodnych. Mają one na celu również powstrzymanie dalszej dekapitalizacji infrastruktury żeglugowej oraz poprawę bezpieczeństwa żeglugi. Pełnią również funkcję regulacyjną, co stanowi element zapobiegania powodziom i suszom. Każdy projekt będzie podlegał ocenie oddziaływania na środowisko oraz będzie musiał być z spójny z zasadą DNSH (Do No Significant Harm - , pol. Nie Czyn Poważnych Szkód). Biorąc pod uwagę istniejące regulacje prawne w zakresie ocen oddziaływania na środowisko jak również konieczność uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację poszczególnych inwestycji w zakresie wsparcia infrastruktury żeglugi śródlądowej podnoszone sprzeczności nie występują.
378	Koalicja Ratujmy Rzeki	2.1.5.8 INDYKATYWNY PODZIAŁ ALOKACJI UE WEDŁUG RODZAJU INTERWENCJI	55-56	Proponuje się zwiększenie alokacji na wsparcie tego celu szczegółowego do poziomu adekwatnego do wyzwań środowiskowych związanych z utratą różnorodności biologicznej, i skierowanie środków priorytetowo na ochronę gatunków i siedlisk, w celu zapewnienia właściwego stanu ich ochrony, w tym na obszarach Natura 2000 (7,5% funduszy w ramach Programu).	Będzie to adekwatne do wyzwań związanych z utratą różnorodności biologicznej i celów Strategii Bioróżnorodności UE, europejskiego Zielonego Ładu oraz ambicji UE wyrażonych w motywie (11) ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r. ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego Plus, Funduszu Spójności, Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji i Europejskiego Funduszu Morskiego, Rybackiego i Akwakultury, a także przepisy finansowe na potrzeby tych funduszy oraz na potrzeby Funduszu Azylu, Migracji i Integracji, Funduszu Bezpieczeństwa Wewnętrznego i Instrumentu Wsparcia Finansowego na rzecz Zarządzania Granicami i Polityki Wizowej: „Odzwierciedlając znaczenie przeciwdziałania utracie różnorodności biologicznej, Fundusze powinny przyczynić się do uwzględnienia działań na rzecz różnorodności biologicznej w politykach Unii oraz do zrealizowania ambicji przeznaczenia 7,5 % rocznych wydatków w ramach wieloletnich ram finansowych (WRF) na cele dotyczące różnorodności biologicznej w 2024 r. oraz 10 % rocznych wydatków w ramach WRF na cele dotyczące różnorodności biologicznej w latach 2026 i 2027, przy uwzględnieniu faktu, że cele klimatyczne i cele dotyczące różnorodności biologicznej częściowo się pokrywają."	przyjęta	
379	Koleje Mazowieckie			Brak doprecyzowania, jaki obszar powinien być obsługiwany przez nowo zakupione pojazdy, aby można było aplikować o dofinansowanie taboru w konkursie dla kolei miejskiej (aglomeracyjnej).		częściowo przyjęta	W Programie FEnIKS zawarto ogólne kierunki wsparcia. Szczegółowe informacje dotyczące obszarów, podmiotów uprawnionych do wnioskowania o środki, jak również pozostałe warunki zostaną doprecyzowane na etapie Szczegółowego opisu priorytetów, kryteriów wyboru projektów oraz dokumentacji konkursowej. Przewiduje się warunki analogiczne do obowiązujących w obecnej perspektywie, ale w sposób ostateczny zostaną zapisane dopiero w ww. dokumentach szczegółowym po przyjęciu Programu.
380	Koleje Mazowieckie	2.5.2 Cel szczegółowy 3.2 Rozwój i udoskonalanie zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej i intermodalnej mobilności na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym w tym poprawę dostępu do TEN-T oraz mobilności transgranicznej.	108	Dokument zakłada wsparcie dla kolei miejskiej w systemy związane z obsługą ruchu kolejowego (np. systemy informacji pasażerskiej, systemy biletowe i ich wzajemna integracja). W związku z planami dotyczącymi modernizacji infrastruktury kolejowej i przejściu na łączność cyfrową (GSM-R) w pociągach, zachodzi konieczność wymiany ok. 600 szt. radiotelefonów działającym w systemie analogowym na cyfrowe, użytkowane przez drużyny konduktorskie. Radiotelefon przenośny jest jednym z podstawowych narzędzi pracy kierownika pociągu. Jest niezbędny do utrzymania stałej łączności z maszynistą i dyżurnymi ruchu w czasie wykonywania obowiązków służbowych, tj. podawania sygnałów odjazdu pociągu ze stacji i przystanków osobowych, wykonywania prób hamulca, zgłaszanie wszelkich zdarzeń na pociągu (pogotowie, policja itp.). Każdy kierownik pociągu zgodnie z procedurą UT-02 oraz instrukcją Km h-21 musi być wyposażony w sprawny radiotelefon przenośny, za który ponosi pełną odpowiedzialność. Wnioskujemy o możliwość wsparcia w ramach programu FEnIKS zakupu przenośnych radiotelefonów w standardzie GSM-R dla kolei o charakterze regionalnym.		odrzucona	W ramach projektów kolejowych FEnIKS przewidziane jest dofinansowanie związane unowocześnieniem taboru, które należy rozumieć jako zakup nowych pociągów wyłącznie o napędzie zeroemisyjnym bądź jako modernizację istniejącego taboru (elektrycznego) polegającą wyłącznie na: - doposażeniu jednostek trakcyjnych w urządzenia ERTMS (ETCS/GSM-R), które należy rozumieć jako montaż trwałych komponentów ERTMS w pociągu; - wymianę żeliwnych klocków hamulcowych na tzw. "ciche klocki hamulcowe" (tzw. "ciche hamulce"). Nie przewiduje się odrębnego dofinansowania dla drobnych elementów mobilnych typu radiotelefony czy tablety jako mienia ruchomego dla personelu obsługującego pociągi, które stanowiłoby bezpośrednie wsparcie finansowe dla przewoźników.

381	Koleje Mazowieckie	2.5.2 Cel szczegółowy 3.2 Rozwój i udoskonalanie zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej i intermodalnej mobilności na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym w tym poprawę dostępu do TEN-T oraz mobilności transgranicznej.	28, 108	Tabor kolejowy wyposażony w ETCS to niezbędny element systemu, mający na celu zapewnienie bezpieczeństwa i nieprzerwanego ruchu pociągów. Wnioskujemy o możliwość dofinansowania w ramach programu FENIKS doposażenia pojazdów w urządzeniu ETCS dla kolei o charakterze regionalnym.		odrzucona	Na poziomie krajowym w ramach FENIKS nie przewiduje się wsparcia dla kolei regionalnych, które wzorem okresu programowania 2014-2020 mogą być realizowane w ramach programów regionalnych. Program FENIKS finansuje linie kolejowe i tabor przeznaczone do ruchu o charakterze ponadregionalnym. Priorytetem w tym zakresie są inwestycje na sieci TEN-T w celu zakończenia jej budowy (sieci bazowej) do 2030 r. zgodnie z wymogami rozporządzenia ws. TEN-T. Mając na uwadze zapisy Linii demrkacyjnej, przewidującej wsparcie taboru do przewozów o charakterze regionalnym (wojewódzkim), zachęcamy do zgłoszenia takiej uwagi do właściwego programu regionalnego.
382	Koleje Mazowieckie	2.5.2 Cel szczegółowy 3.2 Rozwój i udoskonalanie zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej i intermodalnej mobilności na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym w tym poprawę dostępu do TEN-T oraz mobilności transgranicznej.	107	Zakup nowego taboru wiąże się z koniecznością dostosowania istniejących zapleczy technicznych do obsługi większej ilości taboru. Każdy ze zjeżdżających na Sekcje utrzymaniowe pojazdów, musi mieć zapewnienie miejsce postojowe w postaci torów odstawczych. Wiąże się to bezpośrednio z koniecznością budowy/rozbudowy infrastruktury towarzyszącej tj. peronów technologicznych, oświetlenia i innych powiązanych elementów.		odrzucona	W związku z zastrzeżeniami Komisji Europejskiej w perspektywie 2014-2020 do finansowania zapleczy taboru kolejowego w kontekście zgodności z zasadami pomocy publicznej tego typu działania nie są planowane do wsparcia w ramach programu. Alokacja przeznaczona na tabor jest ograniczona, dlatego aby zmaksymalizować efekt ograniczono wsparcie jedynie do zakupu taboru zeroemisyjnego. Ponadto, należy zwrócić uwagę na to, że interwencja FENIKS dotyczy linii i taboru przeznaczonego do ruchu o charakterze ponadregionalnym i aglomeracyjnym (kolej miejska).
383	Koleje Mazowieckie	2.5.2 Cel szczegółowy 3.2 Rozwój i udoskonalanie zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej i intermodalnej mobilności na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawę dostępu do TEN-T oraz mobilności transgranicznej.	107	Przeszkolenie pracowników w ramach nowych technologii naprawczo-utrzymaniowych jest istotne do pełnego wykorzystania nowo wybudowanych baz utrzymaniowo-naprawczych taboru kolejowego.		odrzucona	W związku z zastrzeżeniami Komisji Europejskiej w perspektywie 2014-2020 do finansowania zapleczy taboru kolejowego w kontekście zgodności z zasadami pomocy publicznej tego typu działania nie są planowane do wsparcia w ramach programu. Alokacja przeznaczona na tabor jest ograniczona, dlatego aby zmaksymalizować efekt ograniczono wsparcie jedynie do zakupu taboru zeroemisyjnego. Dotyczy to także wszelkich aspektów z tym związanych, w tym wnioskowanego finansowania szkoleń pracowników do ww. celów. Ponadto, należy zwrócić uwagę na to, że interwencja FENIKS dotyczy linii i taboru przeznaczonego do ruchu o charakterze ponadregionalnym i aglomeracyjnym (kolej miejska). W związku z tym, mając na uwadze, że działania "miękkie" w tym szkolenia są przewidywane w projekcie programu Fundusze Europejskie dla Rozwoju Społecznego 2021-2027, zachęcamy do zgłoszenia tam tej uwagi.
384	Koleje Mazowieckie	2.5.2 Cel szczegółowy 3.2 Rozwój i udoskonalanie zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej i intermodalnej mobilności na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawę dostępu do TEN-T oraz mobilności transgranicznej.	107	Zakup nowego taboru wiąże się z koniecznością dostosowania istniejących zapleczy technicznych do obsługi większej ilości taboru jak również taboru bardziej zróżnicowanego pod względem typu. Zaplecza techniczne eksploatowane przez przewoźników kolejowych często budowane były kilkadziesiąt lat temu i dostosowane były do ówczesnie eksploatowanego taboru. Obecnie rynek oferuje tabor bardziej zróżnicowany pod względem parametrów technicznych, długości składów itp., zatem w celu zapewnienia prawidłowej obsługi technicznej niezbędny staje się rozwój/rozbudowa/dostosowanie infrastruktury technicznej Sekcji do obecnych warunków i potrzeb. Zasadne staje się, zatem dofinansowanie w ramach programu nie tylko budowy nowych baz utrzymaniowo-naprawczych, ale również rozbudowy istniejących zapleczy technicznych.		odrzucona	W związku z zastrzeżeniami Komisji Europejskiej w perspektywie 2014-2020 do finansowania zapleczy taboru kolejowego w kontekście zgodności z zasadami pomocy publicznej tego typu działania nie są planowane do wsparcia w ramach programu. Alokacja przeznaczona na tabor jest ograniczona, dlatego aby zmaksymalizować efekt ograniczono wsparcie jedynie do zakupu taboru zeroemisyjnego. Ponadto, należy zwrócić uwagę na to, że interwencja FENIKS dotyczy linii i taboru przeznaczonego do ruchu o charakterze ponadregionalnym i aglomeracyjnym (kolej miejska).
385	Koleje Mazowieckie	2.5.2 Cel szczegółowy 3.2 Rozwój i udoskonalanie zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej i intermodalnej mobilności na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawę dostępu do TEN-T oraz mobilności transgranicznej.	28	Obecnie dokument programu FENIKS zakłada uzyskanie wsparcia w zakresie zakupu taboru kolejowego o charakterze ponadregionalnym i aglomeracyjnym. Należy zaznaczyć, że oczekiwanym rezultatem działań w ramach programu jest zwiększenie udziału transportu kolejowego w przewozach w skali lokalnej, makroregionalnej i krajowej, tak towarowych jak i pasażerskich. Osiągnięcie tego celu jest niemożliwe bez zapewnienia odpowiedniego taboru do świadczenia usług przewozowych. Obecne zapisy programu przewidują możliwość inwestycji kolejowych w zakresie infrastruktury liniowej i punktowej. Jednakże, infrastruktura ta zostanie wykorzystana w odpowiedni sposób dopiero wtedy, gdy zostanie zapewniony odpowiedni tabor do świadczenia usług na obszarze objętym interwencją. Osiągnięcie głównego celu programu, jakim jest zapewnienie dostępności transportowej możliwe będzie wyłącznie po zapewnieniu komplementarności inwestycji związanych z zakupem taboru z inwestycjami w infrastrukturę kolejową. Dlatego wnioskujemy o możliwość realizacji w ramach programu zarówno inwestycji związanych z zakupem taboru kolejowego jak i budową baz utrzymaniowo-naprawczych kolejowego dla przewoźników regionalnych. Nie ma uzasadnienia dla pominięcia w obszarze inwestycji taborowych regionalnego transportu szynowego, który cechuje się znacznie niższym poziomem emisyjności niż transport kołowy. Pociągi regionalne w dużym stopniu, mogą przyczynić się do realizacji reformy zwiększenia konkurencyjności transportu kolejowego. Ze względu na niższą rentowność oraz większą rolę w eliminacji wykluczenia transportowego to zakupu taboru regionalnego winny być finansowane z instrumentów dotacyjnych. Należy mieć na uwadze, że w 2020 r. udział pasażerów przewiezionych koleją przez przewoźników regionalnych stanowił ponad 87% wszystkich kolejowych przewozów pasażerskich (dane UTK). Zgodnie z zapisami Programu FENIKS 2021-2027 „zmniejszenie dysproporcji rozwojowych UE wymaga poprawy dostępności transportowej jej całego obszaru, w tym terenów najsłabiej skomunikowanych, leżących poza siatką głównych połączeń transportowych”, dlatego też Spółka KM w ramach nowych inwestycji przewiduje zakup taboru (elektrycznego do obsługi linii zelektryfikowanych oraz elektryczno-akumulatorowego i wodorowego dedykowanego dla linii nieelektryfikowanych), który skierowany zostanie nie tylko do obsługi istniejących połączeń, ale również do uruchomienia nowych połączeń, które planowane są w najbliższej perspektywie.		odrzucona	Interwencja FENIKS dotyczy linii i taboru przeznaczonego do ruchu o charakterze ponadregionalnym i aglomeracyjnym (kolej miejska). Jest to związane z potrzebą jak najbardziej optymalnego wykorzystania dostępnej alokacji na kolej i przeznaczenia jej głównie na wsparcie projektów realizujących cel w postaci zakończenia budowy sieci bazowej TEN-T do 2030 r. W tym celu niezbędne było przeprowadzenie priorytetyzacji, opartej na założeniach perspektywy 2014-2020, tak by wielkość wsparcia w danym kierunku osiągnęła tzw. masę krytyczną, gwarantującą realizację założonych celów, w odróżnieniu proponowanego alternatywnego wariantu, skutkującego rozproszaniem dostępnych środków na wiele typów projektów, co w efekcie spowodowałoby bardzo ograniczony rezultat w wielu wspieranych obszarach. Natomiast w odniesieniu do postulatu finansowania baz utrzymaniowych dla przewoźników kolejowych, to w związku z zastrzeżeniami Komisji Europejskiej w perspektywie 2014-2020 do finansowania zapleczy taboru kolejowego w kontekście zgodności z zasadami pomocy publicznej tego typu działania nie są planowane do wsparcia w ramach programu.

386	Koleje Mazowieckie	2.5.2 Cel szczegółowy 3.2 Rozwój i udoskonalanie zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej i intermodalnej mobilności na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawę dostępu do TEN-T oraz mobilności transgranicznej.	107	W FEnIKS pojawił się zapis dotyczący możliwości sfinansowania infrastruktury obsługi pasażerów, w tym przystanków oraz dworców kolejowych. W ramach programu przewiduje się dalszą modernizację istniejących dworców kolejowych wraz z terenem przyległym z uwzględnieniem lokalnych uwarunkowań w aspekcie ich konserwacji oraz budowę nowych dworców systemowych. Rozwój i udoskonalenie zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej mobilności to nie tylko modernizacja istniejących dworców kolejowych oraz zakup taboru, nie możemy zapomnieć o konieczności budowy profesjonalnych zapleczy technicznych. Rozwój transportu kolejowego, wzrost ilości pojazdów kolejowych wymaga budowy hal utrzymaniowo-naprawczych taboru kolejowego oraz dostosowania istniejących do prośrodowiskowych rozwiązań. Złożony proces utrzymania taboru, przy jednoczesnym ograniczonym dostępie do baz utrzymaniowo-naprawczych taboru kolejowego w Polsce, przyczynia się do wzrostu cen napraw a w dalszym okresie niesie ryzyko braku możliwości rozwoju transportu kolejowego w Polsce. Wybudowanie baz utrzymaniowo-naprawczych dla tak istotnego przewoźnika, jakim są Koleje Mazowieckie, jest niezmiernie ważne, celem zabezpieczenia przewozów regionalnych na Mazowszu. Wnioskujemy o możliwość dofinansowania z programu FEnIKS również baz utrzymaniowo-naprawczych dla przewoźników regionalnych, które są niezbędne w celu utrzymania wszystkich pojazdów przewoźnika do obsługi taboru kolejowego dla kolei regionalnych.		odrzucona	W związku z zastrzeżeniami Komisji Europejskiej w perspektywie 2014-2020 do finansowania zapleczy taboru kolejowego w kontekście zgodności z zasadami pomocy publicznej tego typu działania nie są planowane do wsparcia w ramach programu. Alokacja przeznaczona na tabor jest ograniczona, dlatego aby zmaksymalizować efekt ograniczono wsparcie jedynie do zakupu taboru zeroemisyjnego. Ponadto, należy zwrócić uwagę na to, że interwencja FEnIKS dotyczy linii i taboru przeznaczonego do ruchu o charakterze ponadregionalnym i aglomeracyjnym (kolej miejska).
387	Koleje Mazowieckie	2.5.2 Cel szczegółowy 3.2 Rozwój i udoskonalanie zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej i intermodalnej mobilności na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawę dostępu do TEN-T oraz mobilności transgranicznej.	108	Dokument zakłada wsparcie dla kolei miejskiej w systemy związane z obsługą ruchu kolejowego (np. systemy informacji pasażerskiej, systemy biletowe i ich wzajemna integracja). Zadania planowane do realizacji przez Spółkę Koleje Mazowieckie wpisują się w założenia FEnIKS, gdyż stanowią składową SDIP (System Dynamicznej Informacji Pasażerskiej). Należy pamiętać, że równie istotnym elementem informacji pasażerskiej oprócz komunikatów wygłaszanych na dworcach czy peronach są komunikaty wygłaszane bezpośrednio w pociągach. Możliwość dofinansowania zakupu urządzeń mobilnych w postaci tabletek wpłynie na poprawę warunków pracy. Pracownicy drużyn konduktorskich zostaliby wyposażeni w Przenośne Urządzenia Mobilnej Informacji Konduktorskiej w postaci tabletek służbowych z zainstalowaną aplikacją konduktorską. Wspomniana aplikacja zawierałaby zbiór wydawnictw kolejowych, procedur i instrukcji, zapewniałaby dostęp do rozkładu jazdy pociągów w wersji podstawowej oraz służbowej, pozwalałaby na tworzenie dokumentów, np. raportu z jazdy pociągu oraz raportu służbowego. Urządzenie miało również dostęp do ogólnopolskiego rozkładu jazdy pociągów, w formie platformy Systemu planowania podróży. Dokumenty w formie elektronicznej aktualizowane byłyby w trybie on-line, co przyczyniłoby się do poprawy przepływu informacji. Drużyny konduktorskie w aplikacji mobilnej miałyby również udostępniany plan pracy oraz harmonogram służb, dodatkowo w grupie urządzeń publikowane byłyby doraźne regulacje w formie zarządzeń i poleceń tekstowych. Wnioskujemy o możliwość dofinansowania z programu FEnIKS ww. zadań, również dla kolei regionalnych.		odrzucona	Nie przewiduje się odrębnego dofinansowania dla drobnych elementów mobilnych typu radiotelefony czy tablety jako mienia ruchomego dla personelu obsługującego pociągi, które stanowiłoby bezpośrednie wsparcie finansowe dla przewoźników. Ponadto, należy zastrzec, że interwencja FEnIKS dotyczy linii i taboru przeznaczonego do ruchu o charakterze ponadregionalnym i aglomeracyjnym (kolej miejska).
388	Koleje Mazowieckie			Spółka KM planuje realizację projektów strategicznych niezbędnych do zapewnienia odpowiedniego poziomu świadczonych usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na obszarze województwa mazowieckiego. Z uwagi na bardzo wysokie koszty przedmiotowych inwestycji możliwość ich realizacji uwarunkowana jest otrzymaniem środków UE na ten cel. Do inwestycji priorytetowych Spółki KM należą m.in.: 1. Zakup 122 sztuk pojazdów (wartość ok. 3 mld zł netto): • 10 sztuk dwuczłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych, • 20 sztuk piętrowych elektrycznych zespołów trakcyjnych, • 32 sztuki pięcioczłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych, • 30 sztuk wagonów piętrowych, • 18 sztuk wodorowych zespołów trakcyjnych, • 5 sztuk pojazdów elektryczno-akumulatorowych, • 7 sztuk trójczłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych. 2. Budowa dwóch baz utrzymaniowo-naprawczych taboru kolejowego (wartość ok. 264 ml zł netto): • budowa bazy utrzymaniowo-naprawczej taboru kolejowego w Sochaczewie, • budowa bazy utrzymaniowo-naprawczej taboru kolejowego w Radomiu. Wartość netto przedmiotowych inwestycji to kwota ok. 3,27 mld zł, z czego alokacja przyznana na Program Fundusze Europejskie dla Mazowsza 2021-2027 wynosi ok. 2,01mld euro. Zatem sfinansowanie przedmiotowych inwestycji ze środków regionalnych będzie niemalże niemożliwe, zwłaszcza że kwota 2,01 mld euro musi zapewnić finansowanie inwestycji wpisujących się we wszystkie pięć Celów Polityki, nie tylko transport kolejowy. Na chwilę obecną jedynie FEnIKS gwarantuje wystarczającą kwotę alokacji w kwocie 25,1 mld euro, aby zapewnić finansowanie zakupu taboru kolejowego w ilości planowanej przez Spółkę KM. Zatem jednym z najatrakcyjniejszych źródeł sfinansowania ww. inwestycji są środki unijne pochodzące z programu FEnIKS 2021-2027, jednakże zapisy programu nie uwzględniają możliwości dofinansowania inwestycji związanych z zakupem taboru świadczącego przewozy pasażerskie o charakterze regionalnym, budową/rozbudową baz utrzymaniowo-naprawczych taboru kolejowego oraz budową/rozbudową infrastruktury towarzyszącej w postaci torów odstawczych, peronów technologicznych i innych.		odrzucona	Kolej regionalna: Środki finansowe FEnIKS alokowane na wsparcie transportu kolejowego pozwalają na realizację projektów fazowanych i etapowanych z perspektywy 2014-2020 oraz najważniejszych priorytetów wynikających ze Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030. Analogicznie w przypadku taboru kolejowego należy podkreślić, że FENIKS nie finansuje taboru dla przewozów regionalnych, takie wsparcie jest możliwe w ramach regionalnych programów. Zaplecza dla taboru kolejowego: W związku z zastrzeżeniami Komisji Europejskiej w perspektywie 2014-2020 do finansowania zapleczy taboru kolejowego w kontekście zgodności z zasadami pomocy publicznej tego typu działania nie są planowane do wsparcia w ramach programu. Dlatego inne działania infrastrukturalne związane z obsługą taboru także nie będą finansowane. Alokacja przeznaczona na tabor jest ograniczona, dlatego aby zmaksymalizować efekt ograniczono wsparcie jedynie do zakupu taboru zeroemisyjnego.

389	Koleje Mazowieckie		<p>Należy zaznaczyć, że oczekiwany rezultatem działań w ramach programu jest zwiększenie udziału transportu kolejowego w przewozach w skali lokalnej, makroregionalnej i krajowej, tak towarowych jak i pasażerskich. Osiągnięcie tego celu jest niemożliwe bez zapewnienia odpowiedniego taboru do świadczenia usług przewozowych. Obecne zapisy programu przewidują możliwość inwestycji kolejowych w zakresie infrastruktury liniowej i punktowej. Jednakże, infrastruktura ta zostanie wykorzystana w odpowiedni sposób dopiero wtedy, gdy zostanie zapewniony odpowiedni tabor do świadczenia usług na obszarze objętym interwencją. Osiągnięcie głównego celu programu, jakim jest zapewnienie dostępności transportowej możliwe będzie wyłącznie po zapewnieniu komplementarności inwestycji związanych z zakupem taboru z inwestycjami w infrastrukturę kolejową. Dlatego wnioskujemy o możliwość realizacji w ramach programu zarówno inwestycji związanych z zakupem taboru kolejowego, budową/rozbudową baz utrzymaniowo-naprawczych kolejowego dla przewoźników regionalnych oraz budową/rozbudową infrastruktury towarzyszącej w postaci torów odstawczych, peronów technologicznych itp.</p>		odrzucona	<p>Kolej regionalna: Środki finansowe FENIKS alokowane na wsparcie transportu kolejowego pozwalają na realizację projektów fazowanych i etapowanych z perspektywy 2014-2020 oraz najważniejszych priorytetów wynikających ze Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030. Analogicznie w przypadku taboru kolejowego należy podkreślić, że FENIKS nie finansuje taboru dla przewozów regionalnych, takie wsparcie jest możliwe w ramach regionalnych programów.</p> <p>Zapleczka dla taboru kolejowego: W związku z zastrzeżeniami Komisji Europejskiej w perspektywie 2014-2020 do finansowania zapleczy taboru kolejowego w kontekście zgodności z zasadami pomocy publicznej tego typu działania nie są planowane do wsparcia w ramach programu. Dlatego inne działania infrastrukturalne związane z obsługą taboru także nie będą finansowane. Alokacja przeznaczona na tabor jest ograniczona, dlatego aby zmaksymalizować efekt ograniczono wsparcie jedynie do zakupu taboru zeroemisyjnego.</p>
390	Koleje Mazowieckie		<p>W ramach Celu Polityki 3. Lepiej połączona Europa dzięki zwiększeniu mobilności 3.2 Rozwój i udoskonalanie zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej i intermodalnej mobilności na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawę dostępu TEN-T oraz mobilności transgranicznej, dopuszczane jest dofinansowanie taboru do połączeń kolejowych o charakterze ponadregionalnym i aglomeracyjnym. Zapis ten wyklucza przewoźników regionalnych z możliwości ubiegania się o środki unijne w ramach przedmiotowego programu. W opinii Spółki KM, nie ma uzasadnienia dla pominięcia w obszarze inwestycji taborowych regionalnego transportu szynowego, który cechuje się znacznie niższym poziomem emisyjności niż transport kołowy. Pociągi regionalne w dużym stopniu, mogą przyczynić się do realizacji reformy zwiększenia konkurencyjności transportu kolejowego. Ze względu na niższą rentowność oraz większą rolę w eliminacji wykluczenia transportowego to zakupy taboru regionalnego winny być finansowane z instrumentów dotacyjnych. Należy mieć na uwadze, że w 2020 r. udział pasażerów przewiezionych koleją przez przewoźników regionalnych stanowił ponad 87% wszystkich kolejowych przewozów pasażerskich (dane UTK).</p>		odrzucona	<p>Środki finansowe FENIKS alokowane na wsparcie transportu kolejowego pozwalają na realizację projektów fazowanych i etapowanych z perspektywy 2014-2020 oraz najważniejszych priorytetów wynikających ze Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030. Analogicznie w przypadku taboru kolejowego należy podkreślić, że FENIKS nie finansuje taboru dla przewozów regionalnych, takie wsparcie jest możliwe w ramach regionalnych programów.</p>
391	Koleje Mazowieckie		<p>Zgodnie z zapisami Programu FENIKS 2021-2027 „zmniejszanie dysproporcji rozwojowych UE wymaga poprawy dostępności transportowej jej całego obszaru, w tym terenów najslabiej skomunikowanych, leżących poza siatką głównych połączeń transportowych”, dlatego też Spółka KM w ramach nowych inwestycji przewiduje zakup taboru (elektrycznego do obsługi linii zelektryfikowanych oraz elektryczno-akumulatorowego i wodorowego dedykowanego dla linii niezelektryfikowanych), który skierowany zostanie nie tylko do obsługi istniejących połączeń, ale również do uruchomienia nowych połączeń, które planowane są w najbliższej perspektywie na liniach:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ostrołęka – Chorzele, - Sokołów Podlaski – Siedlce, - Małkinia – Ostrów Mazowiecka, - Kozienice – Warka – Warszawa, - Przasnysz – Serock – Zegrze – Warszawa. <p>Planowany zakup taboru wpisuje się w cel programu, jakim jest zapobieganie wykluczeniu transportowemu, dodatkowo zakup pojazdów wodorowych wpisuje się w Europejski Zielony Ład poprzez zero emisyjność i innowacyjność. Ponadto pojazdy, o których mowa powyżej będą korelować z modernizowanymi i budowanymi przez PKP PLK liniami kolejowymi. Planowane przez Spółkę KM zakupy taborowe mają na celu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. zapobieganie wykluczeniu komunikacyjnemu, 2. umożliwienie podróży do większych miast w celach edukacyjnych i zarobkowych, 3. poprawę warunków życia mieszkańców, 4. zapewnienie ekologicznej alternatywy dla ruchu drogowego, 5. stałą poprawę jakości realizowanych przewozów pasażerskich, 6. wzrost poziomu bezpieczeństwa oraz zwiększenie potencjału przewozowego, 7. rozbudowę oferty połączeń przyspieszonych. 		odrzucona	<p>Środki finansowe FENIKS alokowane na wsparcie transportu kolejowego pozwalają na realizację projektów fazowanych i etapowanych z perspektywy 2014-2020 oraz najważniejszych priorytetów wynikających ze Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030. Analogicznie w przypadku taboru kolejowego należy podkreślić, że FENIKS nie finansuje taboru dla przewozów regionalnych, takie wsparcie jest możliwe w ramach regionalnych programów.</p>

392	Koleje Mazowieckie			<p>Komponentem mocno powiązany z taborom są bazy utrzymaniowo-naprawcze taboru kolejowego. Kiedy mówimy o zrównoważonym rozwoju transportu kolejowego, nie możemy zapomnieć o konieczności budowy/rozbudowy profesjonalnych zapleczy technicznych. Rozwój transportu kolejowego, wzrost ilości pojazdów kolejowych oraz chęć osiągnięcia konkurencyjności w stosunku do transportu indywidualnego wymaga nie tylko modernizacji linii kolejowych oraz zakupu taboru, ale również, rozbudowy czy budowy hal utrzymaniowo-naprawczych taboru kolejowego oraz dostosowania istniejących do prośrodowiskowych rozwiązań. Złożony proces utrzymania taboru, przy jednoczesnym ograniczonym dostępie do baz utrzymaniowo-naprawczych taboru kolejowego w Polsce, przyczynia się do wzrostu cen napraw (kosztów tego typu transportu), a w dalszym okresie niesie ryzyko braku możliwości rozwoju transportu kolejowego w Polsce. W celu zapewnienia prawidłowej obsługi technicznej niezbędny staje się rozwój i dostosowanie infrastruktury technicznej Sekcji do obecnych warunków i potrzeb. Każdy ze zjeżdżających na Sekcję utrzymaniowe pojazdów, musi mieć zapewnienie miejsce postojowe w postaci torów odstawczych. Wiąże się to bezpośrednio z koniecznością budowy/rozbudowy infrastruktury towarzyszącej tj. peronów technologicznych, oświetlenia i innych powiązanych elementów.</p> <p>Budowa bazy utrzymaniowo-naprawczej taboru kolejowego w Sochaczewie.</p> <p>Projekt nie stanowi wyłącznie inwestycji realizowanej na Mazowszu, wpisuje się również w gałąź rozwoju transportu kolejowego na Mazowszu, w zakresie napraw i utrzymania ponad 300 pojazdów kolejowych Spółki KM, zakupionych w ramach procedur Prawa Zamówień Publicznych od różnych producentów.</p> <p>Wybudowanie bazy utrzymaniowo-naprawczej taboru kolejowego w Sochaczewie dla tak istotnego przewoźnika na rynku Polskim, jakim są Koleje Mazowieckie, jest niezmiernie ważne, celem zabezpieczenia przewozów regionalnych na Mazowszu, przed ryzykiem zewnętrznym, jakim jest dostęp do baz utrzymaniowo-naprawczych w Polsce. Doprowadzenie do zmniejszenia, czy też stabilizacji cen napraw i utrzymania pojazdów kolejowych, jest zasadne celem zachowania konkurencyjności tego typu przewozów pasażerskich względem przemieszczania się samochodem osobowym.</p> <p>Budowa przedmiotowej bazy ma na celu zapewnienie usług utrzymania taboru kolejowego w poziomach P3–P5.</p> <p>Lokalizacja w Sochaczewie ma szczególnie korzystne położenie pod względem dostępu do istniejących głównych linii kolejowych na Mazowszu. Sochaczew położony jest przy zmodernizowanej linii E-20 pomiędzy Warszawą a Poznaniem. Należy podkreślić, że na tej linii występują duże potoki pasażerskie.</p> <p>W pobliżu planowanej lokalizacji bazy przejeżdżają codziennie dziesiątki pociągów uruchamianych przez Spółkę KM.</p> <p>Planowane jest zastosowanie proekologicznych rozwiązań w budowie i funkcjonowaniu bazy:</p> <ul style="list-style-type: none"> ☒ zastosowanie technologii ograniczających wzrost emisji szkodliwych substancji do środowiska tj. np. fotowoltaika, solary, ☒ myjnia z zastosowaniem obiegu zamkniętego oraz podczyszczaczy ścieków technologicznych tj. np. separatory, odstojniki, membrany, filtry, 	odrzucona	<p>Kolej regionalna: Środki finansowe FENIKS alokowane na wsparcie transportu kolejowego pozwalają na realizację projektów fazowanych i etapowanych z perspektywy 2014-2020 oraz najważniejszych priorytetów wynikających ze Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030. Analogicznie w przypadku taboru kolejowego należy podkreślić, że FENIKS nie finansuje taboru dla przewozów regionalnych, takie wsparcie jest możliwe w ramach regionalnych programów.</p> <p>Zaplecz dla taboru kolejowego: W związku z zastrzeżeniami Komisji Europejskiej w perspektywie 2014-2020 do finansowania zapleczy taboru kolejowego w kontekście zgodności z zasadami pomocy publicznej tego typu działania nie są planowane do wsparcia w ramach programu. Dlatego inne działania infrastrukturalne związane z obsługą taboru także nie będą finansowane. Alokacja przeznaczona na tabor jest ograniczona, dlatego aby zmaksymalizować efekt ograniczono wsparcie jedynie do zakupu taboru zeroemisyjnego.</p>	
393	Koleje Mazowieckie			<p>Na zakończenie pragniemy nadmienić, że w 2019 roku (poprzedzający rok 2020, w którym rozpoczęła się pandemia Covid-19) liczba przewiezionych pasażerów na polskiej kolei przekroczyła 335 mln. Najwięcej pasażerów, niemal 88,9 mln, skorzystało z usług Przewozów Regionalnych, działających w 2019 r. pod marką Polregio. Drugie pod względem liczby przewiezionych pasażerów były właśnie Koleje Mazowieckie z wynikiem 62,1 mln pasażerów. Osiągnięcie takiego wyniku jest pochodną inwestycji w tabor i bazy utrzymaniowo-naprawcze taboru kolejowego. Są to komponenty wpływające na niezakłóconą realizację rozkładu jazdy oraz bezpieczeństwo podróży. Brak wyspecjalizowanych baz utrzymaniowo-naprawczych taboru kolejowego w Polsce, umożliwiających przeprowadzenie napraw szczególnie w poziomie utrzymania P5, doprowadzi do konieczności wysłania taboru poza granicę Polski. Realizacja inwestycji związanych z budową dwóch baz utrzymaniowo-naprawczych taboru kolejowego (Sochaczew, Radom), miałaby realne przełożenie na rozwój kapitału ludzkiego w szczególności w regionie Mazowieckim. Wiedza i wszelkie zasoby technologiczne z nią związane zostałyby wykorzystywane i rozwijane na terenie kraju, a rynek napraw taboru w Polsce, stałby się bardziej konkurencyjny względem innych krajów UE.</p> <p>W odniesieniu do powyższego mając na uwadze dążenie do zwiększenia konkurencyjności sektora kolejowego w Polsce, uprzejmie wnioskujemy o modyfikację zapisów programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 w zakresie możliwości:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Dofinansowania w ramach programu inwestycji związanych z zakupem taboru kolejowego do przewozów o charakterze regionalnym, w tym taboru wodorowego wpisującego się w założenia dotyczące zielonej mobilności. 2. Dofinansowania w ramach programu inwestycji związanych z budową/rozbudową baz utrzymaniowo-naprawczych dla taboru kolejowego dla przewoźników regionalnych. 3. Dofinansowania w ramach programu inwestycji związanych z budową/rozbudową infrastruktury towarzyszącej w postaci nowych torów odstawczych w Sekcjach utrzymaniowych, peronów technologicznych i innych elementów infrastruktury towarzyszącej np. oświetlenia (dla przewoźników regionalnych). 	odrzucona	<p>Kolej regionalna: Środki finansowe FENIKS alokowane na wsparcie transportu kolejowego pozwalają na realizację projektów fazowanych i etapowanych z perspektywy 2014-2020 oraz najważniejszych priorytetów wynikających ze Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030. Analogicznie w przypadku taboru kolejowego należy podkreślić, że FENIKS nie finansuje taboru dla przewozów regionalnych, takie wsparcie jest możliwe w ramach regionalnych programów.</p> <p>Zaplecz dla taboru kolejowego: W związku z zastrzeżeniami Komisji Europejskiej w perspektywie 2014-2020 do finansowania zapleczy taboru kolejowego w kontekście zgodności z zasadami pomocy publicznej tego typu działania nie są planowane do wsparcia w ramach programu. Dlatego inne działania infrastrukturalne związane z obsługą taboru także nie będą finansowane. Alokacja przeznaczona na tabor jest ograniczona, dlatego aby zmaksymalizować efekt ograniczono wsparcie jedynie do zakupu taboru zeroemisyjnego.</p>	
394	Koleje Mazowieckie		108	Brak doprecyzowania, jaki obszar powinien być obsługiwany przez nowo zakupione pojazdy, aby można było aplikować o dofinansowanie taboru w konkursie dla kolei miejskiej (aglomeracyjnej).	częściowo przyjęta	W Programie FENIKS zawarto ogólne kierunki wsparcia. Szczegółowe informacje dotyczące obszarów, podmiotów uprawnionych do wnioskowania o środki, jak również pozostałe warunki zostaną doprecyzowane na etapie Szczegółowego opisu priorytetów, kryteriów wyboru projektów oraz dokumentacji konkursowej. Przewiduje się warunki analogiczne do obowiązujących w obecnej perspektywie, ale w sposób ostateczny zostaną zapisane dopiero w ww. dokumentach szczegółowych po przyjęciu Programu.	
395	Komenda Główna Państwowej Straży Pożarnej	2.2.2.1 Powiązane rodzaje działań	62	Wsparcie powinno zostać również skierowane na inwestycje w OZE w administracji publicznej.	Administracja publiczna także jest dużym konsumentem energii, w związku z powyższym powinna zostać uwzględniona w Programie.	częściowo przyjęta	Katalog beneficjentów zostanie doprecyzowany w dokumencie Szczegółowy Opis Priorytetów (SzOP).

396	Komenda Główna Państwowej Straży Pożarnej	2.5.1.1 Powiązane rodzaje działań	103	Proponuje się zmianę brzmienia treści akapitu drugiego: "Przewiduje się kontynuację realizacji inwestycji liniowych i punktowych służących eliminacji wąskich gardeł i poprawiających bezpieczeństwo żeglugi śródlądowej w TEN-T. Istnieje potrzeba wsparcia służb ratowniczych, których obecność jest niezbędna w przypadku likwidacji wąskich gardeł wynikających z negatywnego oddziaływania zarówno czynnika naturalnego jak i ludzkiego. Finansowane będą projekty służące przywróceniu żeglowności oraz ujednoczeniu parametrów eksploatacyjnych na śródlądowych drogach wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym."	Przedmiotowa propozycja wynika z potrzeby przygotowania służb ratowniczych do likwidacji tzw. „wąskich gardeł” powstających w wyniku negatywnego oddziaływania czynnika naturalnego jak i ludzkiego. Tylko służby ratownicze posiadają możliwości natychmiastowej reakcji na powstałe zagrożenia. Dopuszczenie służb ratowniczych w nowoczesny sprzęt oraz podniesienie poziomu świadomości i wyszkolenia, wpłynie na szybkość przywrócenia żeglowności i ogólną poprawę bezpieczeństwa na wodach śródlądowych.	częściowo przyjęta	W programie przewiduje się szerokie wsparcie służb ratowniczych, w tym jednostek Państwowej Straży Pożarnej w ramach działań związanych z ratownictwem technicznym (niemedyceznym) na drogach i kolei, katastrof przyrodniczych oraz Państwowego Ratownictwa Medycznego. Jednak w przypadku transportu wodnego śródlądowego przewiduje się realizację inwestycji infrastrukturalnych i systemów informacyjnych, które będą miały wpływ na poprawę bezpieczeństwa żeglugi.
397	Konfederacja Lewiatan	2.1.2.1 Powiązane rodzaje działań	38	1. W opisie działania w pkt 2.1.2.1 proponujemy wyraźne wskazanie na potencjał wykorzystania rozwiązań cyfrowych w realizacji działań. We wszystkich projektach, w których będzie to zasadne i możliwe zostaną zastosowane rozwiązania w zakresie obiegu cyrkularnego (w tym efektywności energetycznej i użycia energii ze źródeł odnawialnych). Mogą być także uwzględniane dodatkowe elementy, jeżeli realizują szersze cele Polityki Spójności (np. usuwanie barier architektonicznych). W ramach realizowanych projektów wspierane będą także działania związane z wykorzystaniem nowoczesnych technologii cyfrowych, w tym bazujących na Internecie rzeczy, analityce predykcyjnej, sztucznej inteligencji oraz łączności, przy zachowaniu ich wysokiego poziomu cyberbezpieczeństwa.	1. W działaniach dot. przystosowania do zmian klimatycznych, w tym przeciwdziałaniu i przewidywaniu skutków ekstremalnych zjawisk pogodowych należy promować, a przynajmniej uwzględnić wykorzystanie technik cyfrowych. Takie komponenty powinny być integralnym elementem wdrażanych projektów.	częściowo przyjęta	Zapisy Programu nie wykluczają finansowania rozwiązań cyfrowych w realizacji działań pomimo braku ich wpisania wprost w dokument. Zapisy w programie mają ogólny charakter, niemniej jednak wykorzystanie inteligentnych systemów zarządzania będzie cennym atutem projektów. Szczegółowe zakresy poszczególnych typów projektów powinny być doprecyzowane na poziomie SzOP.
398	Konfederacja Lewiatan	2.2.4.1 Powiązane rodzaje działań	74	1. W opisie działania w pkt 2.2.4.1 proponujemy wyraźne wskazanie na potencjał wykorzystania rozwiązań cyfrowych w realizacji działań. Proponujemy następujące uzupełnienie fragmentu programu: Zaobserwowane w ostatnich latach zmiany klimatyczne wymuszają przeprowadzenie szeregu przedsięwzięć mających na celu minimalizację negatywnych skutków tych zmian i ich oddziaływania na gospodarkę, środowisko oraz społeczeństwo. Będą to działania wynikające z podstawowych dokumentów strategicznych w obszarze środowiska, klimatu i gospodarki wodnej, dotyczące m.in. adaptacji obszarów miejskich do zmian klimatu, zwiększenia naturalnej retencji, renaturyzacji cieków wodnych i obszarów zależnych od wód, infrastruktury służącej zmniejszaniu skutków oraz zapobieganiu zjawiskom powodzi i suszy, systemów monitoringu, prognozowania i ratownictwa, opracowania dokumentów strategicznych i planistycznych oraz edukacji. W ramach realizowanych projektów wspierane będą także działania związane z wykorzystaniem nowoczesnych technologii cyfrowych, w tym bazujących na internecie rzeczy, analityce predykcyjnej, sztucznej inteligencji oraz łączności, przy zachowaniu ich wysokiego poziomu cyberbezpieczeństwa. 2. Z uwagi na brak innego pola w formularzu uwaga została wpisana do tej części, ale odnosi się do całego programu: Proponujemy uwzględnienie możliwości prowadzenia prac B+R, których wyniki będą mogły być wdrażane przez JST ze szczególnym uwzględnieniem działań przyczyniających się do ograniczenia presji miast/przedsiębiorstw na środowisko w programie FENIKS. Przykładami inteligentnych rozwiązań z tego obszaru mogą być m.in.: systemy prognozowania i ostrzegania środowiskowego, inteligentne systemy zarządzania gospodarką wodną i odpadami.	1. W działaniach dot. przystosowania do zmian klimatycznych, w tym przeciwdziałaniu i przewidywaniu skutków ekstremalnych zjawisk pogodowych należy promować, a przynajmniej uwzględnić wykorzystanie technik cyfrowych. Takie komponenty powinny być integralnym elementem wdrażanych projektów. 2. W ramach dotychczas opublikowanych projektów programów unijnych, w tym FENG nie przewidziano możliwości prowadzenia prac B+R, których wyniki będą mogły być wdrażane przez JST. Program FENG umożliwiający prace B+R skierowany jest na rozwój nowoczesnej gospodarki, a wyniki tych prac, zgodnie z kryteriami wyboru, powinny być wdrożone w ramach przedsiębiorstw. W związku z powyższym proponujemy uwzględnienie możliwości prowadzenia prac B+R, których wyniki będą mogły być wdrażane przez JST ze szczególnym uwzględnieniem działań przyczyniających się do ograniczenia presji miast/przedsiębiorstw na środowisko w programie FENIKS. Przykładami inteligentnych rozwiązań z tego obszaru mogą być m.in.: systemy prognozowania i ostrzegania środowiskowego, inteligentne systemy zarządzania gospodarką wodną i odpadami.	częściowo przyjęta	Zapisy Programu nie wykluczają finansowania narzędzi cyfrowego wsparcia terenów zieleni miejskiej pomimo braku ich wpisania wprost w dokument. Zapisy w programie mają ogólny charakter, niemniej jednak wykorzystanie inteligentnych systemów zarządzania będzie cennym atutem projektów. Szczegółowe zakresy poszczególnych typów projektów powinny być doprecyzowane na poziomie SzOP.
399	Konfederacja Lewiatan		63	1. Wyraźne zapewnienie wsparcia na rozwój punktów ładowania/tankowania realizowanych także przez przedsiębiorców na potrzeby pojazdów. Ponadto postulujemy szersze niż wskazane w projekcie programu wsparcie w zakresie rozwoju ogólnodostępnych punktów ładowania pojazdów. Postulujemy w pkt działaniu 2.2.2 lub innych działaniach programu, jak np. 2.4.1, 2.5.1, 2.5.2 wyraźne zapewnienie możliwości realizacji punktów ładowania przez przedsiębiorstwa także na własne potrzeby. Działanie takie będzie skuteczną zachętą dla modernizacji pojazdów. 2. Wniosujemy o wykreślenie następującego fragmentu tekstu: "Wsparcie projektów wykorzystujących energię z wody możliwe będzie wyłącznie na istniejących budowlach piętrzących, wyposażonych w hydroelektrownie, przy jednoczesnym zapewnieniu pełnej drożności budowli dla przemieszczeń fauny wodnej." lub jako alternatywne rozwiązanie proponujemy zmianę treści powyższego fragmentu na następującą: "Wsparcie projektów wykorzystujących energię z wody możliwe będzie wyłącznie na istniejących budowlach piętrzących, w tym również na budowlach wyposażonych już w hydroelektrownie, przy jednoczesnym zapewnieniu pełnej drożności budowli dla przemieszczeń fauny wodnej w przypadkach, gdy wymóg taki wynika z obowiązujących Planów Gospodarowania Wodami." 3. Nie określono wartości wskaźnika produktu RCO 23 – Cyfrowe systemy zarządzania inteligentnymi systemami energetycznymi dla celu końcowego (2029).	1. W działaniu 2.2.1 wskazano na str. 62, że: W ramach działań związanych z inwestycjami w odnawialne źródła energii planuje się skierować wsparcie także na realizację projektów inwestycyjnych dotyczących instalacji OZE do produkcji energii elektrycznej w budynkach jednorodzinnych wraz z infrastrukturą towarzyszącą (m.in. magazynów energii, przydomowych punktów ładowania dla samochodów elektrycznych oraz systemów zarządzania energią w domach). Realizacja projektów z zakresu produkcji ciepła przyczyni się do doprowadzenia systemów ciepłowniczych do uzyskania statusu systemów efektywnych. Z kolei na str. 63 wskazano, że: Dodatkowe elementy mogą być uwzględniane, jeżeli realizują szersze cele Polityki Spójności (np. np. punkty ładowania pojazdów wraz z infrastrukturą kanałową, zieleń, usuwanie barier architektonicznych, , elementy budownictwa wynikające ze zmian klimatu). Postulujemy w pkt działaniu 2.2.2 lub innych działaniach programu, jak np. 2.4.1, 2.5.1, 2.5.2 wyraźne zapewnienie możliwości realizacji punktów ładowania przez przedsiębiorstwa także na własne potrzeby. Działanie takie będzie skuteczną zachętą dla modernizacji pojazdów. Aktualnie kluczową barierą dla przedsiębiorstw powstrzymującą przed szerokim przejściem na floty elektryczne jest ograniczona dostępność punktów ładowania pojazdów. 2. Zapis jaki obecnie znajduje się w projekcie Programu FENIKS wyklucza możliwość finansowania budowy nowych elektrowni wodnych (nawet wykorzystujących istniejące już budowle piętrzące), ograniczając możliwość uzyskania funduszy jedynie na modernizację już istniejących elektrowni wodnych. Jest to zapis dyskryminacyjny dla tych źródeł energii odnawialnej i nie ma podstaw w żadnych regulacjach unijnych, a wręcz jest sprzeczny z dyrektywą w sprawie promocji energii ze źródeł odnawialnych i przepisami Taksonomi. (1) Jedynymi ograniczeniami dotyczącymi możliwości realizacji i finansowania inwestycji w nowe elektrownie wodne, o których mówią te akty prawne są ograniczenia/wymogi wynikające z Ramowej Dyrektywy Wodnej (RDW). Spełnienie wymogów Ramowej Dyrektywy Wodnej i innych przepisów unijnych dotyczących ochrony środowiska jest natomiast przedmiotem oceny każdej nowej inwestycji w zakresie energetyki wodnej w Polsce. Każdy projekt hydroenergetyczny realizowany w Polsce musi być poddany ocenie oddziaływania na środowisko oraz ocenie wodnoprawnej, w których poddaje się weryfikacji między innymi wpływ inwestycji na stan części wód i zgodność projektu z Planem gospodarowania wodami oraz jego wpływ na możliwość osiągnięcia celów wyznaczonych w tym dokumencie. Podczas oceny analizowane są zarówno alternatywne opcje, jak i efekt skumulowany przedsięwzięcia oraz dokonuje się wyboru najlepszej opcji środowiskowej. Jeśli podczas oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazano by, że realizacja inwestycji może zagrażać osiągnięciu celów środowiskowych wynikających z RDW wówczas inwestycja musiałaby spełnić przesłanki uzyskania derogacji wynikającej z art. 4.7 RDW. W innym przypadku, gdy inwestycja zagrażałaby osiągnięciu celów środowiskowych i nie spełniała przesłanek derogacji, nie mogłaby zostać zrealizowana. A zatem, istniejąca procedura oceny oddziaływania inwestycji na środowisko i oceny wodnoprawnej, uwzględniająca ocenę zgodności przedsięwzięcia z celami RDW i wyklucza możliwość realizacji przedsięwzięć niezgodnych z wymogami prawa unijnego, w tym RDW. (2) Ponadto, pragniemy podkreślić, że współczesne technologie oparte na najnowszych badaniach naukowych pozwalają na wiele	częściowo przyjęta	Ad.1 - W odniesieniu do punktów ładowania dla samochodów elektrycznych zakres zostanie doprecyzowany w Szop. W CS 2.2. założono możliwość wsparcia realizacji projektów inwestycyjnych dotyczących instalacji OZE do produkcji energii elektrycznej w budynkach jednorodzinnych wraz z infrastrukturą towarzyszącą m.in. przydomowych punktów ładowania dla samochodów elektrycznych. Ad. 2 - Natomiast w odniesieniu do energetyki wodnej, należy zauważyć, że podobny zapis zawiera POIS 2014-2020. Zakres wsparcia wynika z zapisów Umowy Partnerstwa. Wsparcie projektów wykorzystujących energię wody możliwe będzie wyłącznie na istniejących budowlach piętrzących, wyposażonych w hydroelektrownie, przy jednoczesnym zapewnieniu pełnej drożności budowli dla przemieszczeń fauny wodnej. Ad. 3 - Uzupełniono wskaźnik
400	Konfederacja Lewiatan	2.1.4.2 Główne grupy docelowe	47	1. Proponuje się uwzględnienie inteligentnych systemów wspierających proces odbioru i selekcji odpadów w miejscu powstawania (waste management). Możliwość uzyskania wsparcia w ramach działania 2.1.4 powinna również obejmować przedsiębiorców. 2. Proponujemy dodanie komplementarnego działania do 2.1.1 oraz 2.1.2 mającego na celu poprawę jakości życia mieszkańców i podniesienie efektywności energetycznej infrastruktury miejskiej. W ramach działania dofinansowanie mogłyby uzyskać projekty dotyczące: - systemów monitorowania i predykcji zanieczyszczenia powietrza, - rozwoju infrastruktury transportu zeroemisyjnego np. smart bike, - wdrażania energooszczędnych technologii oświetlenia dróg i przestrzeni publicznych, - inteligentnych parkingów, - inwestycji w technologie smart city, w tym inteligentne systemy zarządzania infrastrukturą z obszaru adaptacji do zmian klimatu,	1. W ramach działania wymienia się potrzebę dalszego organizowania zintegrowanego systemu selektywnego zbierania odpadów komunalnych wskazując na takie elementy jak: instalacje do recyklingu i odzysku, instalacje do sortowania i mechanicznego przetwarzania pomijając inteligentne systemy wspierające proces odbioru i selekcji odpadów w miejscu ich powstawania (waste management). Inteligentne systemy oparte o nowoczesne technologie w tym Internet Rzeczy umożliwiają wzrost poziomu segregacji śmieci, generują oszczędności dla JST wynikające z optymalizacji procesu oraz podnoszą poziom zaangażowania mieszkańców w segregację poprzez efektywny sposób funkcjonowania systemu gospodarowania odpadami. Możliwość uzyskania wsparcia w ramach działania 2.1.4 powinna również obejmować przedsiębiorców. 2. Proponowane działania dedykowane samorządom wpisują się w cele programu dot. poprawy efektywności energetycznej oraz odporności na wyzwania klimatyczne.	częściowo przyjęta	Szczegółowe informacje w zakresie projektów możliwych do wsparcia będą określone na poziomie dokumentu będącego szczegółowym opisem priorytetów. W odniesieniu do wsparcia wdrażania energooszczędnych technologii oświetlenia należy podkreślić, że podobnie jak w POIS 2014-2020 energooszczędne oświetlenie może być elementem projektu z zakresu efektywności energetycznej, tj. Priorytetu I, c.s. 2.1. Infrastruktura transportu miejskiego będzie wspierana w osi III, zgodnie z zakresem w niej określonym. Wsparcie otrzymują systemy transportu publicznego (zbiorowego), a nie indywidualnego.

401	Konfederacja Lewiatan	2.5.2.1 Powiązane rodzaje działań	107	Proponujemy rozszerzenie zakresu wsparcia w ramach FENIKS (ew. działanie 2.2.2.) o możliwość dofinansowania budowy infrastruktury ładowania / tankowania również przez przedsiębiorstwa.	Aktualnie kluczową barierą dla przedsiębiorstw powstrzymującą przed szerokim przejściem na floty elektryczne jest ograniczona dostępność punktów ładowania pojazdów. W ramach działania 2.5.1 oraz 2.5.2 przewiduje się dofinansowanie rozmieszczenia infrastruktury ładowania / tankowania pojazdów bezemisyjnymi paliwami alternatywnymi. Umieszczenie rozmieszczenia infrastruktury ładowania / tankowania w kontekście TEN-T i dróg krajowych (w tym dróg ekspresowych). W ramach działania 2.2.2 wsparcie dla punktów ładowania wydaje się opisane w sposób niewystarczająco precyzyjny. Postulujemy, aby wsparciem w tym zakresie zostały objęte punkty ładowania także w miastach oraz w przedsiębiorstwach.	częściowo przyjęta	Zgodnie z zapisami FENIKS, w ramach budowy dróg przez GDDKiA, wspierane będzie także rozmieszczenie infrastruktury ładowania / tankowania pojazdów bezemisyjnymi paliwami alternatywnymi. Szczegóły w tym zakresie zostaną określone w innych dokumentach. Nie przewiduje się finansowania takiej infrastruktury w ramach celu szczegółowego 2.8 dotyczącego transportu miejskiego, z uwagi na finansowanie w nim taboru szynowego. Wsparcie w tym celu szczegółowym jest nakierowane na transport miejski (publiczny transport zbiorowy), co nie jest domeną przedsiębiorców, a instytucji publicznych (samorządów terytorialnych i podległych im jednostek realizujących zadania w zakresie transportu publicznego).
402	KONFEDERACJA LEWIATAN	2.1.1 Cel szczegółowy 2.1 Wspieranie efektywności energetycznej i redukcji emisji gazów cieplarnianych 2.1.1.8 INDYKATYWNY PODZIAŁ ALOKACJI UE WEDŁUG RODZAJU INTERWENCJI	36	W części 2.1.1.8 INDYKATYWNY PODZIAŁ ALOKACJI UE WEDŁUG RODZAJU INTERWENCJI w punkcie dot. budżetu " 39 - Projekty w zakresie efektywności energetycznej i projekty demonstracyjne w dużych przedsiębiorstwach oraz działania wspierające" postulujemy zwiększenie alokacji do poziomu min. 200 mln EUR.	Chcemy zwrócić uwagę, że przewidziane środki dla dużych przedsiębiorstw w wysokości 20 mln EUR. nie wpłyną w zauważalny sposób na wzrost efektywności i redukcję emisji gazów cieplarnianych przez przedsiębiorstwa. Dane GUS za 2019 wskazują, że połowa zużycia energii elektrycznej i ciepła przypada na różne sektory przemysłu i usług. Aby osiągnąć widoczną redukcję wpływu przemysłu na środowisko np. poprzez podniesienie efektywności energetycznej procesów wytwórczych wymagane jest znaczące zwiększenie środków tj. do poziomu wynikającego z udziału zużycia energii elektrycznej i ciepła przez przedsiębiorstwa w stosunku do zużycia całkowitego. Stąd wnioskujemy o znaczne zwiększenie poziomu alokacji na ten cel.	częściowo przyjęta	Kwoty alokacji w podziale na kategorie interwencji mają charakter indykatywny (istnieje możliwość ich zmiany w zależności od wyników wdrożeniowych).
403	KONFEDERACJA LEWIATAN	2.1.1 Cel szczegółowy 2.1 Wspieranie efektywności energetycznej i redukcji emisji gazów cieplarnianych	32	Doprecyzowanie projektu programu poprzez wyjaśnienie pojęcia "budynku użyteczności publicznej" zgodnie z rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie. Postulujemy więc wprowadzenie następującej definicji: "budynek użyteczności publicznej - budynek przeznaczony na potrzeby administracji publicznej, wymiaru sprawiedliwości, kultury, kultu religijnego, oświaty, szkolnictwa wyższego, nauki, wychowania, opieki zdrowotnej, społecznej lub socjalnej, obsługi bankowej, handlu, gastronomii, usług, w tym usług pocztowych lub telekomunikacyjnych, turystyki, sportu, obsługi pasażerów w transporcie kolejowym, drogowym, lotniczym, morskim lub wodnym śródlądowym, oraz inny budynek przeznaczony do wykonywania podobnych funkcji; za budynek użyteczności publicznej uznaje się także budynek biurowy lub socjalny." Ewentualnie, taką definicję należy przyjąć na poziomie SZOOP FENIKS oraz innych dokumentów wdrożeniowych.	Doprecyzowanie pojęć używanych w programie zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa.	częściowo przyjęta	Postulowane doprecyzowanie zostanie uwzględnione w dokumencie Szczegółowy Opis Priorytetów (SzOP).
404	KONFEDERACJA LEWIATAN	2.2.2 Cel szczegółowy 2.2 Wspieranie energii odnawialnej zgodnie z dyrektywą (UE) 2018/2001, w tym określonymi w niej kryteriami zrównoważonego rozwoju	62	W opisie działania w pkt 2.2.2.1 postulujemy wskazanie na możliwość wsparcia instalacji OZE także w przedsiębiorstwach. Wsparcie będzie mogło być udzielane także przedsiębiorstwom wykorzystującym energię z OZE przede wszystkim na potrzeby własne. Planowane wsparcie będzie dotyczyło instalacji do produkcji energii elektrycznej, instalacji do produkcji ciepła oraz wytwarzania paliw alternatywnych z OZE wraz z magazynami energii działającymi na potrzeby danego źródła OZE oraz przyłączeniem do sieci . Wsparcie będzie mogło być udzielane także przedsiębiorstwom wykorzystującym energię z OZE przede wszystkim na potrzeby własne. W ramach działań związanych z inwestycjami w odnawialne źródła energii planuje się skierować wsparcie także na realizację projektów inwestycyjnych dotyczących instalacji OZE do produkcji energii elektrycznej w budynkach jednorodzinnych wraz z infrastrukturą towarzyszącą (m.in. magazynów energii, przydomowych punktów ładowania dla samochodów elektrycznych oraz systemów zarządzania energią w domach). Realizacja projektów z zakresu produkcji ciepła przyczyni się do doprowadzenia systemów ciepłowniczych do uzyskania statusu systemów efektywnych.	Doprecyzowanie zakresu podmiotowego potencjalnego wsparcia o przedsiębiorstwa nie będące podmiotami, których podstawowa działalność polega na wytwarzaniu energii elektrycznej na potrzeby krajowego systemu elektroenergetycznego.	częściowo przyjęta	Katalog beneficjentów zostanie doprecyzowany w dokumencie Szczegółowy Opis Priorytetów (SzOP). Jednocześnie zapisy programu nie wykluczają wsparcia w ramach CS 2.2. przedsiębiorstw nie będących podmiotami, których podstawowa działalność polega na wytwarzaniu energii elektrycznej na potrzeby krajowego systemu elektroenergetycznego.

405	KONFEDERACJA LEWIATAN	2.1.1 Cel szczegółowy 2.1 Wspieranie efektywności energetycznej i redukcji emisji gazów cieplarnianych	32	<p>Proponujemy zmiany w poniższym fragmencie: Dla przedsiębiorstw, w tym sektora przemysłu i usług wsparcie skierowane będzie na modernizację energetyczną budynków zakładowych, podniesienie efektywności energetycznej prowadzonej działalności, w tym procesów wytwórczych, zwiększenie efektywności energetycznej systemów obiegu mediów w zakładzie (np. systemu zimnej lub gorącej wody, systemu sprężonego powietrza lub systemu wentylacji czy klimatyzacji), ciągów transportowych i zwiększenie efektywności energetycznej systemów pomocniczych, w tym np. kotłowni, układów odzysku ciepła z procesów przemysłowych lub oświetlenia oraz instalację urządzeń OZE.</p>	<p>Proponowane zmiany mają na celu zapewnienie elastyczności projektowanych zapisów, tak aby możliwe było przede wszystkim szerokie wsparcie funkcjonujących w Polsce przedsiębiorstw. W naszej ocenie ograniczy to ryzyko konieczności zmian programu na etapie wdrożeniowym. Doprecyzowanie wskazujące na podniesienie "efektywności energetycznej prowadzonej działalności, w tym procesów wytwórczych" ma na celu uniknięcie ryzyka wystąpienia sytuacji, w których pewne przedsiębiorstwa mogłyby zostać wykluczone ze wsparcia z uwagi na trudności w zakwalifikowaniu danych procesów jako stricte "wytwórczych". W szczególności może dotyczyć to przedsiębiorstw z sektora usług cyfrowych, gdzie produktem są wartości o charakterze niematerializowanym, jak np. transmisja, analiza czy przechowywanie danych cyfrowych. Taki sektor jest również ujęty w European Green Deal, a wyzwania stojące przed zwiększeniem jego efektywności są określone. Stąd należy zapewnić, aby jego wsparcie nie zostało wykluczone w ramach FENIKS.</p> <p>Uzasadnienie w zakresie wyraźnego wskazania na systemy klimatyzacji: Celem uwzględnienia systemów klimatyzacji jest ochrona środowiska przed szkodliwością fluorowanych gazów cieplarnianych, tzw. F-Gazów, stosowanych jako czynnik chłodniczy w klimatyzacji i chłodnictwie technicznym. Identyfikowanym problem środowiskowym jest: 1.zwiększenie/wydluzenie czasu pracy i podniesienie efektywności pracy urządzeń do maksymalnych możliwości powodujące większą awaryjność i powstawanie nieszczelności na instalacjach urządzeniach powodując negatywny wpływ na środowisko. 2.obecnie pracuje jeszcze wiele instalacji w których stosowany jest czynnik chłodniczy z ODP (Potencjał niszczenia ozonu „ODP, od ang. Ozone Depletion Potential” – wskaźnik utworzony w celu ilościowej oceny wpływu poszczególnych substancji chemicznych na warstwę ozonową.) powyżej zera. Gaz ten został określony jako substancja zubożającą bezpośrednio warstwę ozonową, niebezpieczna dla środowiska naturalnego i zaliczony do tzw. SZWO - Substancje Zubożające Warstwę Ozonową. 3.pracujące urządzenia klimatyzacyjne są nieefektywne energetycznie przez co przy zwiększonym zapotrzebowaniu na chłód zwiększa się jednocześnie zużycie energii elektrycznej co negatywnie oddziałuje na środowisko naturalne. Ponieważ wytwarzanie energii elektrycznej związane jest m.in. z faktem, iż spalanie węgla w dużych elektrowniach systemowych powodując emisję do atmosfery m.in. pyłów, SO2, CO2, NOX. Istotną jest maksymalna optymalizacja urządzeń klimatyzacyjnych stosowanych w przedsiębiorstwach, które zawierają czynniki chłodnicze (freony) z ODP oraz najwyższym współczynnikiem GWP (Potencjał tworzenia efektu cieplarnianego „GWP, z ang. global warming potential” – wskaźnik służący do ilościowej oceny wpływu danej substancji na efekt cieplarniany). Podjęcie tych działań ma na celu redukcję zużycia energii elektrycznej poprzez zastosowanie nowoczesnych i efektywnych energetycznie urządzeń klimatyzacyjnych oraz systemów opartych na mieszanych modelach wentylacyjno-klimatyzacyjnych powodując ograniczenie kosztów montażu, minimalizacji wprowadzania</p>	częściowo przyjęta	Postulowane doprecyzowanie zostanie uwzględnione w dokumencie Szczegółowy Opis Priorytetów (SzOP)
406	Konfederacja Lewiatan	2.2.5.1 Powiązane rodzaje działań	82	<p>W opisie działania w pkt 2.2.5.1 proponujemy wyraźne wskazanie na potencjał wykorzystania narzędzi w zakresie cyfryzacji: Proponujemy następujące uzupełnienie fragmentu programu: We wszystkich projektach, w których będzie to zasadne i możliwe zostaną zastosowane rozwiązania w zakresie obiegu cyrkularnego (w tym efektywności energetycznej i użycia energii ze źródeł odnawialnych) jak również elementy sprzyjające adaptacji do zmian klimatu (w szczególności zielona i niebieska infrastruktura). Mogą być także uwzględniane dodatkowe elementy, jeżeli realizują szersze cele Polityki Spójności (np. zieleń, usuwanie barier architektonicznych, elementy budownictwa wynikające z konieczności dostosowania do zmian klimatu). W projektach powinien być uwzględniany również potencjał nowoczesnych technologii cyfrowych, w tym związanych z inteligentnym opomiarowaniem, czujnikami oraz automatyzacją zarządzania.</p>	<p>Rozwiązania z zakresu smart, są od lat wdrażane także w polskim sektorze wodociągowo-kanalizacyjnym. FENIKS powinien wspierać realizację takich projektów poprawiających bezpieczeństwo sieci, dostaw oraz efektywność wykorzystania zasobów wody.</p>	częściowo przyjęta	Doprecyzowanie klauzul nastąpi na poziomie szczegółowego opisu osi, czyli SzOP.
407	KONFEDERACJA LEWIATAN	2.2.5 Cel szczegółowy 2.5 Wspieranie dostępu do wody oraz zrównoważonej gospodarki wodnej	82	<p>W opisie działania w pkt 2.2.5.1 proponujemy wyraźne wskazanie na potencjał wykorzystania narzędzi w zakresie cyfryzacji: Proponujemy następujące uzupełnienie fragmentu programu: We wszystkich projektach, w których będzie to zasadne i możliwe zostaną zastosowane rozwiązania w zakresie obiegu cyrkularnego (w tym efektywności energetycznej i użycia energii ze źródeł odnawialnych) jak również elementy sprzyjające adaptacji do zmian klimatu (w szczególności zielona i niebieska infrastruktura). Mogą być także uwzględniane dodatkowe elementy, jeżeli realizują szersze cele Polityki Spójności (np. zieleń, usuwanie barier architektonicznych, elementy budownictwa wynikające z konieczności dostosowania do zmian klimatu). W projektach powinien być uwzględniany również potencjał nowoczesnych technologii cyfrowych, w tym związanych z inteligentnym opomiarowaniem, czujnikami oraz automatyzacją zarządzania.</p>	<p>Rozwiązania z zakresu smart, są od lat wdrażane także w polskim sektorze wodociągowo-kanalizacyjnym. FENIKS powinien wspierać realizację takich projektów poprawiających bezpieczeństwo sieci, dostaw oraz efektywność wykorzystania zasobów wody.</p>	częściowo przyjęta	Doprecyzowanie klauzul nastąpi na poziomie szczegółowego opisu osi, czyli SzOP.
408	KONFEDERACJA LEWIATAN	2.2.4 Cel szczegółowy 2.4 Wspieranie przystosowania się do zmian klimatu i zapobiegania ryzyku związanemu z klęskami żywiołowymi i katastrofami, a także odporności, z uwzględnieniem podejścia ekosystemowego	74	<p>W opisie działania w pkt 2.2.4.1 proponujemy wyraźne wskazanie na potencjał wykorzystania rozwiązań cyfrowych w realizacji działań. Proponujemy następujące uzupełnienie fragmentu programu: Zaobserwowane w ostatnich latach zmiany klimatyczne wymuszają przeprowadzenie szeregu przedsięwzięć mających na celu minimalizację negatywnych skutków tych zmian i ich oddziaływanie na gospodarkę, środowisko oraz społeczeństwo. Będą to działania wynikające z podstawowych dokumentów strategicznych w obszarze środowiska, klimatu i gospodarki wodnej, dotyczące m.in. adaptacji obszarów miejskich do zmian klimatu, zwiększenia naturalnej retencji, renaturyzacji cieków wodnych i obszarów zależnych od wód, infrastruktury służącej zmniejszeniu skutków oraz zapobieganiu zjawiskom powodzi i suszy, systemów monitoringu, prognozowania i ratownictwa, opracowania dokumentów strategicznych i planistycznych oraz edukacji. W ramach realizowanych projektów wspierane będą także działania związane z wykorzystaniem nowoczesnych technologii cyfrowych, w tym bazujących na internecie rzeczy, analityce predykcyjnej, sztucznej inteligencji oraz łączności, przy zachowaniu ich wysokiego poziomu cyberbezpieczeństwa.</p>	<p>W działaniach dot. przystosowania do zmian klimatycznych, w tym przeciwdziałaniu i przewidywaniu skutków ekstremalnych zjawisk pogodowych należy promować, a przynajmniej uwzględniać wykorzystanie technik cyfrowych. Takie komponenty powinny być integralnym elementem wdrażanych projektów.</p>	częściowo przyjęta	Zapisy Programu nie wykluczają finansowania rozwiązań cyfrowych w realizacji działań pomimo braku ich wpisania wprost w dokument. Zapisy w programie mają ogólny charakter, niemniej jednak wykorzystanie inteligentnych systemów zarządzania będzie cennym atutem projektów. Szczegółowe zakresy poszczególnych typów projektów powinny być doprecyzowane na poziomie SzOP.
409	KONFEDERACJA LEWIATAN	2.2.4 Cel szczegółowy 2.4 Wspieranie przystosowania się do zmian klimatu i zapobiegania ryzyku związanemu z klęskami żywiołowymi i katastrofami, a także odporności, z uwzględnieniem podejścia ekosystemowego	38	<p>W opisie działania w pkt 2.1.2.1 proponujemy wyraźne wskazanie na potencjał wykorzystania rozwiązań cyfrowych w realizacji działań. We wszystkich projektach, w których będzie to zasadne i możliwe zostaną zastosowane rozwiązania w zakresie obiegu cyrkularnego (w tym efektywności energetycznej i użycia energii ze źródeł odnawialnych). Mogą być także uwzględniane dodatkowe elementy, jeżeli realizują szersze cele Polityki Spójności (np. usuwanie barier architektonicznych,). W ramach realizowanych projektów wspierane będą także działania związane z wykorzystaniem nowoczesnych technologii cyfrowych, w tym bazujących na internecie rzeczy, analityce predykcyjnej, sztucznej inteligencji oraz łączności, przy zachowaniu ich wysokiego poziomu cyberbezpieczeństwa.</p>	<p>W działaniach dot. przystosowania do zmian klimatycznych, w tym przeciwdziałaniu i przewidywaniu skutków ekstremalnych zjawisk pogodowych należy promować, a przynajmniej uwzględniać wykorzystanie technik cyfrowych. Takie komponenty powinny być integralnym elementem wdrażanych projektów.</p>	częściowo przyjęta	Zapisy Programu nie wykluczają finansowania rozwiązań cyfrowych w realizacji działań pomimo braku ich wpisania wprost w dokument. Zapisy w programie mają ogólny charakter, niemniej jednak wykorzystanie inteligentnych systemów zarządzania będzie cennym atutem projektów. Szczegółowe zakresy poszczególnych typów projektów powinny być doprecyzowane na poziomie SzOP.

410	KONFEDERACJA LEWIATAN	2.2.2 Cel szczegółowy 2.2 Wspieranie energii odnawialnej zgodnie z dyrektywą (UE) 2018/2001, w tym określonymi w niej kryteriami zrównoważonego rozwoju	62	Wyraźne zapewnienie wsparcia na rozwój punktów ładowania/tankowania realizowanych także przez przedsiębiorców na potrzeby pojazdów. Ponadto postulujemy szersze niż wskazane w projekcie programu wsparcie w zakresie rozwoju ogólnodostępnych punktów ładowania pojazdów. Postulujemy w pkt działaniu 2.2.2 lub innych działaniach programu, jak np. 2.4.1, 2.5.1, 2.5.2 wyraźne zapewnienie możliwości realizacji punktów ładowania przez przedsiębiorstwa także na własne potrzeby. Działanie takie będzie skuteczną zachętą dla modernizacji pojazdów.	W działaniu 2.2.1 wskazano na str. 62, że: W ramach działań związanych z inwestycjami w odnawialne źródła energii planuje się skierować wsparcie także na realizację projektów inwestycyjnych dotyczących instalacji OZE do produkcji energii elektrycznej w budynkach jednorodzinnych wraz z infrastrukturą towarzyszącą (m.in. magazynów energii, przydomowych punktów ładowania dla samochodów elektrycznych oraz systemów zarządzania energią w domach). Realizacja projektów z zakresu produkcji ciepła przyczyni się do doprowadzenia systemów ciepłowniczych do uzyskania statusu systemów efektywnych. Z kolei na str. 63 wskazano, że: Dodatkowe elementy mogą być uwzględniane, jeżeli realizują szersze cele Polityki Spójności (np. np punkty ładowania pojazdów wraz z infrastrukturą kanałową, zieleń, usuwanie barier architektonicznych, , elementy budownictwa wynikające ze zmian klimatu). Postulujemy w pkt działaniu 2.2.2 lub innych działaniach programu, jak np. 2.4.1, 2.5.1, 2.5.2 wyraźne zapewnienie możliwości realizacji punktów ładowania przez przedsiębiorstwa także na własne potrzeby. Działanie takie będzie skuteczną zachętą dla modernizacji pojazdów. Aktualnie kluczową barierą dla przedsiębiorstw powstrzymującą przed szerokim przejściem na floty elektryczne jest ograniczona dostępność punktów ładowania pojazdów.	częściowo przyjęta	Doprecyzowany zakres wsparcia oraz preferowane rozwiązania zostaną określone na poziomie SzOP oraz kryteriów. W CS 2.2. założono możliwość wsparcia realizacji projektów inwestycyjnych dotyczących instalacji OZE do produkcji energii elektrycznej w budynkach jednorodzinnych wraz z infrastrukturą towarzyszącą m.in. przydomowych punktów ładowania dla samochodów elektrycznych.
411	KONFEDERACJA LEWIATAN	2.1.4 Cel szczegółowy 2.6 Wspieranie transformacji w kierunku gospodarki o obiegu zamkniętym i gospodarki zasobooszczędnej	47	Proponuje się uwzględnienie inteligentnych systemów wspierających proces odbioru i selekcji odpadów w miejscu ich powstawania (waste management). Możliwość uzyskania wsparcia w ramach działania 2.1.4 powinna również obejmować przedsiębiorców.	W ramach działania wymienia się potrzebę dalszego organizowania zintegrowanego systemu selektywnego zbierania odpadów komunalnych wskazując na takie elementy jak: instalacje do recyklingu i odzysku, instalacje do sortowania i mechanicznego przetwarzania pomijając inteligentne systemy wspierające proces odbioru i selekcji odpadów w miejscu ich powstawania (waste management). Inteligentne systemy oparte o nowoczesne technologie w tym Internet Rzeczy umożliwiają wzrost poziomu segregacji śmieci, generują oszczędności dla JST wynikające z optymalizacji procesu oraz podnoszą poziom zaangażowania mieszkańców w segregację poprzez efektywny sposób funkcjonowania systemu gospodarowania odpadami. Możliwość uzyskania wsparcia w ramach działania 2.1.4 powinna również obejmować przedsiębiorców.	częściowo przyjęta	Zapisy programu nie wykluczają tego rodzaju wsparcia. Niemiej szczegółowe informacje w zakresie projektów możliwych do wsparcia będą określone na poziomie dokumentu będącego szczegółowym opisem priorytetów.
412	KONFEDERACJA LEWIATAN	2.1.1 Cel szczegółowy 2.1 Wspieranie efektywności energetycznej i redukcji emisji gazów cieplarnianych 2.1.1.8 INDYKATYWNY PODZIAŁ ALOKACJI UE WEDŁUG RODZAJU INTERWENCJI	36-37	Indykatywny podział alokacji nie odpowiada potencjałowi w uzyskiwaniu efektu w stosunku do typu poszczególnych interwencji. Na przedsięwzięcia w przedsiębiorstwach, w tym w przemyśle, przewidziano 40 mln EUR a w budynkach mieszkalnych 536 mln EUR. Postuluje się podział zgodny z udziałem tych sektorów w zużyciu energii, tj. 288 mln EUR na przedsięwzięcia w przedsiębiorstwach oraz 288 mln EUR w budynkach mieszkalnych.	Według danych GUS (Publikacja Efektywność wykorzystania energii w latach 2009-2019) zużycie energii przez przemysł wyniosła w 2019 roku 18 Mtoe. Podobna wartość dotyczy zużycia (ok. 18 Mtoe) przez gospodarstwa domowe (z czego ponad 60% na ogrzewanie budynków). Ponadto projekty związane z efektywnością energetyczną w przemyśle mają większy potencjał co do ilościowego ograniczenia zużycia energii (w ramach poszczególnych projektów), wyższą dźwignię finansowania wkładem własnym oraz lepszy wskaźnik oszczędności energii w stosunku do zainwestowanej w przedsięwzięcie kwoty. W takim przypadku program pozwoli na osiągnięcie zdecydowanie wyższej redukcji zużycia energii w okresie perspektywy finansowej. Przedsięwzięcia dotyczące renowacji budynków mieszkalnych mają także dostęp do szerszej oferty finansowania z innych programów publicznych.	częściowo przyjęta	Kwoty alokacji w podziale na kategorie interwencji mają charakter indykatywny (istnieje możliwość ich zmiany w zależności od wyników wdrożeniowych).
413	Konfederacja Lewiatan		68-74	W opisach celu szczegółowego 2.3 Rozwój inteligentnych systemów i sieci energetycznych oraz systemów magazynowania energii poza transeuropejską siecią energetyczną (TEN-E) brakuje doprecyzowania jakie typy projektów w obszarze inteligentnych systemów i sieci energetycznych będą preferowane, a także jakie kryteria wyboru są przewidziane dla tych projektów.		częściowo przyjęta	Zakres wsparcia i kryteria wyboru projektów zostanie doprecyzowany w dokumencie Szczegółowy Opis Priorytetów (SzOP)
414	KONFEDERACJA LEWIATAN	2.5.2 Cel szczegółowy 3.2 Rozwój i udoskonalanie zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej i intermodalnej mobilności na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawę dostępu do TEN-T oraz mobilności transgranicznej	107	Proponujemy rozszerzenie zakresu wsparcia w ramach FENIKS (ew. działanie 2.2.2.) o możliwość dofinansowania budowy infrastruktury ładowania / tankowania również przez przedsiębiorstwa.	Aktualnie kluczową barierą dla przedsiębiorstw powstrzymującą przed szerokim przejściem na floty elektryczne jest ograniczona dostępność punktów ładowania pojazdów. W ramach działania 2.5.1 oraz 2.5.2 przewiduje się dofinansowanie rozmieszczenia infrastruktury ładowania / tankowania pojazdów bezemisyjnymi paliwami alternatywnymi. Umieszczenie rozmieszczenia infrastruktury ładowania / tankowania w kontekście TEN-T i dróg krajowych (w tym dróg ekspresowych). W ramach działania 2.2.2 wsparcie dla punktów ładowania wydaje się opisane w sposób niewystarczająco precyzyjny. Postulujemy, aby wsparciem w tym zakresie zostały objęte punkty ładowania także w miastach oraz w przedsiębiorstwach.	odrzucona	Zgodnie z zapisami FENIKS, w ramach budowy dróg przez GDDKiA, wspierane będzie także rozmieszczenie infrastruktury ładowania / tankowania pojazdów bezemisyjnymi paliwami alternatywnymi. Szczegóły w tym zakresie zostaną określone w innych dokumentach. Nie przewiduje się finansowania takiej infrastruktury w ramach celu szczegółowego 2.8 dotyczącego transportu miejskiego, z uwagi na finansowanie w nim taboru szynowego. Wsparcie w tym celu szczegółowym jest nakierowane na transport miejski (publiczny transport zbiorowy), co nie jest domeną przedsiębiorców, a instytucji publicznych (samorządów terytorialnych i podległych im jednostek realizujących zadania w zakresie transportu publicznego).
415	KONFEDERACJA LEWIATAN	1.6 Wnioski z dotychczasowych doświadczeń	17-19	W opisie pkt 1.6 opisano, że w niektórych typach projektów oraz obszarach tematycznych preferowana będzie formuła PPP (Partnerstwo Publiczno-Prywatne). W dalszych opisach dotyczących poszczególnych celów szczegółowych nie wskazano żadnych obszarów lub typów projektów jakie będą wspierane w ramach ww. formuły PPP.	Konieczność doprecyzowania w celach szczegółowych w jakich obszarach preferowana będzie formuła PPP.	odrzucona	Zapisy programu w odniesieniu do możliwości stosowania formuły PPP powinny co do zasady dopuszczać taką możliwość, jednak konkretne propozycje zastosowania takiego podejścia powinny zostać zawarte w dokumentach operacyjnych, zwłaszcza SzOP. Wskazanie opcji PPP dla poszczególnych obszarów w programie czyniłoby takie zapisy mało elastycznymi i skutkowałoby koniecznością każdorazowych negocjacji z KE, w przypadku zmiany podejścia.

416	KONFEDERACJA LEWIATAN	Priorytet IV: Wsparcie sektora transportu z Funduszu Spójności, Priorytet V: Wsparcie sektora transportu z EFRR	91-114	W ramach priorytetu IV "Wsparcie sektora transportu z Funduszu Spójności" oraz priorytetu V "Wsparcie sektora transportu z EFRR" dofinansowane zostaną inwestycje drogowe dotyczące budowy i modernizacji 1,3 tys. km tras, wydatki mają sięgnąć 6 mld EUR. W ramach priorytetu planowana jest budowa i przebudowa 495 km autostrad i dróg ekspresowych w sieci TEN-T z budżetem 2,8 mld EUR z Funduszu Spójności. Poza siecią TEN-T zostanie natomiast zbudowane i zmodernizowane prawie 250 km tras.	Program Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat i Środowisko miał na celu promować niskoemisyjny i przyjazny transport. We wskazanym obszarze utrwała się natomiast dominację inwestycji drogowych. Ponadto, inwestycje drogowe dominują nad kolejowymi. W opisie priorytetu brakuje również planów dotyczących budowy nowych linii kolejowych.	odrzucona	Podział alokacji w programie stanowi propozycję, która podlega ocenie zarówno w ramach konsultacji społecznych, jak i na dalszym etapie prac związanych z przyjęciem dokumentu przez Radę Ministrów, a następnie jego negocjacjami z Komisją Europejską. Stąd może on jeszcze ulec zmianie. Wysokość alokacji dla sektora drogowego odzwierciedla cele i wyzwania związane z koniecznością rozwoju do 2030 r. drogowej sieci bazowej TEN-T w Polsce, co jest nierozzerwalnie związane z dokończeniem krajowej podstawowej sieci drogowej, łączącej miasta wojewódzkie, a także poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce. Z drugiej strony wysokość środków UE na drogi w FENIKS uległa poważnemu ograniczeniu w stosunku do poprzedniej perspektywy (POIIŚ 2014-2020) w związku z określonymi na poziomie UE wymogami przejawiającymi się w zastosowaniu do programowania Polityki Spójności koncentracji tematycznej i celów klimatycznych, których wysokość dla każdego programu została określona na poziomie Umowy Partnerstwa. Ograniczenia w alokacji na transport drogowy są największe w stosunku do wszystkich innych sektorów i wynikają bezpośrednio z wymogów związanych z przeznaczeniem istotnie wyższej niż w poprzednich perspektywach finansowych alokacji UE na projekty o charakterze pro-środowiskowym i pro-klimatycznym.
417	Konfederacja Lewiatan		91-114	W ramach priorytetu IV "Wsparcie sektora transportu z Funduszu Spójności" oraz priorytetu V "Wsparcie sektora transportu z EFRR" dofinansowane zostaną inwestycje drogowe dotyczące budowy i modernizacji 1,3 tys. km tras, wydatki mają sięgnąć 6 mld EUR. W ramach priorytetu planowana jest budowa i przebudowa 495 km autostrad i dróg ekspresowych w sieci TEN-T z budżetem 2,8 mld EUR z Funduszu Spójności. Poza siecią TEN-T zostanie natomiast zbudowane i zmodernizowane prawie 250 km tras.	Program Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat i Środowisko miał na celu promować niskoemisyjny i przyjazny transport. We wskazanym obszarze utrwała się natomiast dominację inwestycji drogowych. Ponadto, inwestycje drogowe dominują nad kolejowymi. W opisie priorytetu brakuje również planów dotyczących budowy nowych linii kolejowych.	odrzucona	Podział alokacji w programie stanowi propozycję, która podlega ocenie zarówno w ramach konsultacji społecznych, jak i na dalszym etapie prac związanych z przyjęciem dokumentu przez Radę Ministrów, a następnie jego negocjacjami z Komisją Europejską. Stąd może on jeszcze ulec zmianie. Wysokość alokacji dla sektora drogowego odzwierciedla cele i wyzwania związane z koniecznością rozwoju do 2030 r. drogowej sieci bazowej TEN-T w Polsce, co jest nierozzerwalnie związane z dokończeniem krajowej podstawowej sieci drogowej, łączącej miasta wojewódzkie, a także poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce. Z drugiej strony wysokość środków UE na drogi w FENIKS uległa poważnemu ograniczeniu w stosunku do poprzedniej perspektywy (POIIŚ 2014-2020) w związku z określonymi na poziomie UE wymogami przejawiającymi się w zastosowaniu do programowania Polityki Spójności koncentracji tematycznej i celów klimatycznych, których wysokość dla każdego programu została określona na poziomie Umowy Partnerstwa. Ograniczenia w alokacji na transport drogowy są największe w stosunku do wszystkich innych sektorów i wynikają bezpośrednio z wymogów związanych z przeznaczeniem istotnie wyższej niż w poprzednich perspektywach finansowych alokacji UE na projekty o charakterze pro-środowiskowym i pro-klimatycznym.
418	KONFEDERACJA LEWIATAN	nie dotyczy	nie dotyczy	Proponujemy uwzględnienie możliwości prowadzenia prac B+R, których wyniki będą mogły być wdrażane przez JST ze szczególnym uwzględnieniem działań przyczyniających się do ograniczenia presji miast/przedsiębiorstw na środowisko w programie FENIKS. Przykładami inteligentnych rozwiązań z tego obszaru mogą być m.in.: systemy prognozowania i ostrzegania środowiskowego, inteligentne systemy zarządzania gospodarką wodną i odpadami.	W ramach dotychczas opublikowanych projektów programów unijnych, w tym FENG nie przewidziano możliwości prowadzenia prac B+R, których wyniki będą mogły być wdrożone przez JST. Program FENG umożliwiający prace B+R ukierunkowany jest na rozwój nowoczesnej gospodarki, a wyniki tych prac, zgodnie z kryteriami wyboru, powinny być wdrożone w ramach przedsiębiorstw. W związku z powyższym proponujemy uwzględnienie możliwości prowadzenia prac B+R, których wyniki będą mogły być wdrażane przez JST ze szczególnym uwzględnieniem działań przyczyniających się do ograniczenia presji miast/przedsiębiorstw na środowisko w programie FENIKS. Przykładami inteligentnych rozwiązań z tego obszaru mogą być m.in.: systemy prognozowania i ostrzegania środowiskowego, inteligentne systemy zarządzania gospodarką wodną i odpadami.	odrzucona	MICHAŁ W ramach celu szczegółowego 2.4 (Priorytet II) nie przewiduje się prowadzenia prac B+R. Natomiast kontynuowane będą działania związane z rozwojem monitoringu środowiska i systemów zarządzania ryzykiem poprzez rozwijanie systemów prognozowania i ostrzegania środowiskowego, celem skutecznej ochrony obywateli oraz ich mienia.

419	KONFEDERACJA LEWIATAN	PRIORYTET II Cel szczegółowy 2.2 Wspieranie energii odnawialnej zgodnie z dyrektywą (UE) 2018/2001, w tym określonymi w niej kryteriami zrównoważonego rozwoju. 2.2.2.1. Powiązane rodzaje działań	63	Wnoskujemy o wykreślenie następującego fragmentu tekstu: "Wsparcie projektów wykorzystujących energię z wody możliwe będzie wyłącznie na istniejących budowach piętrzących, wyposażonych w hydroelektrownie, przy jednoczesnym zapewnieniu pełnej drożności budowli dla przemieszczeń fauny wodnej." lub jako alternatywne rozwiązanie proponujemy zmianę treści powyższego fragmentu na następującą: "Wsparcie projektów wykorzystujących energię z wody możliwe będzie wyłącznie na istniejących budowach piętrzących, w tym również na budowach wyposażonych już w hydroelektrownie, przy jednoczesnym zapewnieniu pełnej drożności budowli dla przemieszczeń fauny wodnej w przypadkach, gdy wymóg taki wynika z obowiązujących Planów Gospodarowania Wodami."	Zapis jaki obecnie znajduje się w projekcie Programu FENIKS wyklucza możliwość finansowania budowy nowych elektrowni wodnych (nawet wykorzystujących istniejące już budowle piętrzące), ograniczając możliwość uzyskania funduszy jedynie na modernizację już istniejących elektrowni wodnych. Jest to zapis dyskryminacyjny dla tych źródeł energii odnawialnej i nie ma podstaw w żadnych regulacjach unijnych, a wręcz jest sprzeczny z dyrektywą w sprawie promocji energii ze źródeł odnawialnych i przepisami Taksonomii. (1) Jedynymi ograniczeniami dotyczącymi możliwości realizacji i finansowania inwestycji w nowe elektrownie wodne, o których mówią te akty prawne są ograniczenia/wymogi wynikające z Ramowej Dyrektywy Wodnej (RDW). Spełnienie wymogów Ramowej Dyrektywy Wodnej i innych przepisów unijnych dotyczących ochrony środowiska jest natomiast przedmiotem oceny każdej nowej inwestycji w zakresie energetyki wodnej w Polsce. Każdy projekt hydroenergetyczny realizowany w Polsce musi być poddany ocenie oddziaływania na środowisko oraz ocenie wodnoprawnej, w których poddaje się weryfikacji między innymi wpływ inwestycji na stan części wód i zgodność projektu z Planem gospodarowania wodami oraz jego wpływ na możliwość osiągnięcia celów wyznaczonych w tym dokumencie. Podczas oceny analizowane są zarówno alternatywne opcje, jak i efekt skumulowany przedsięwzięcia oraz dokonuje się wyboru najlepszej opcji środowiskowej. Jeśli podczas oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazano, że realizacja inwestycji może zagrażać osiągnięciu celów środowiskowych wynikających z RDW wówczas inwestycja musiałaby spełnić przesłanki uzyskania derogacji wynikającej z art. 4.7 RDW. W innym przypadku, gdy inwestycja zagrażałaby osiągnięciu celów środowiskowych i nie spełniała przesłanek derogacji, nie mogłaby zostać zrealizowana. A zatem, istniejąca procedura oceny oddziaływania inwestycji na środowisko i oceny wodnoprawnej, uwzględniająca ocenę zgodności przedsięwzięcia z celami RDW i wyklucza możliwość realizacji przedsięwzięć niezgodnych z wymogami prawa unijnego, w tym RDW. (2) Ponadto, pragniemy podkreślić, że współczesne technologie oparte na najnowszych badaniach naukowych pozwalają na wiele możliwości realizacji inwestycji, polegających na budowie małych elektrowni wodnych, w taki sposób, aby nie zagrażały osiągnięciu celów środowiskowych jednolitych części wód. Do technologii tych zalicza się między innymi przyjazne ryboturbin umożliwiające przepływanie przez nie ryb, bez powodowania uszczerbku na zdrowiu, czy też coraz częściej stosowanie różnego rodzaju kurtyny behawioralne. Co więcej, budowa elektrowni wodnej przy istniejącym obiekcie piętrzącym z wyposażeniem obiektu w urządzenia chroniące organizmy wodne i zapewniające ciągłość morfologiczną stosownie do funkcji ekologicznej jaką pełni dany ciek (czyli zgodnie z ograniczeniami wynikającymi z warunków korzystania z wód danego regionu wodnego) może przyczynić się do polepszenia stanu jednolitej części wód. Wykorzystywana jest bowiem już istniejąca przegroda na rzece, przy której najczęściej wraz z elektrownią inwestor zobowiązany jest do budowy przepławki dla ryb. Współczesne technologie oparte na najnowszych badaniach naukowych pozwalają na wiele możliwości realizacji inwestycji, polegających na budowie małych elektrowni wodnych, w taki sposób, aby nie zagrażały osiągnięciu celów środowiskowych jednolitych części wód. Do technologii tych zalicza się między innymi przyjazne ryboturbin umożliwiające przepływanie przez nie	odrzucona	Podobny zapis zawiera POIS 2014-2020. Zakres wsparcia wynika z zapisów Umowy Partnerstwa. Wsparcie projektów wykorzystujących energię wody możliwe będzie wyłącznie na istniejących budowach piętrzących, wyposażonych w hydroelektrownie, przy jednoczesnym zapewnieniu pełnej drożności budowli dla przemieszczeń fauny wodnej.
420	KONFEDERACJA LEWIATAN	2.1.1.1 Powiązane rodzaje działań w ramach 2.1.1 Cel szczegółowy 2.1 Wspieranie efektywności energetycznej i redukcji emisji gazów cieplarnianych	32	Aspekt efektywności energetycznej jest często dodatkowo łączony z odnawialnymi źródłami energii. Odnawialne źródła energii nie powodują zmniejszenia zapotrzebowania na energię finalną a wyłącznie zmieniają jej źródło, a źle dobrane przy publicznej często powodują, że faktyczne zużycie energii w obiekcie rośnie gdyż odbiorca energii ponosi faktycznie mniejsze koszty energii. Ponadto odnawialne źródła energii mają dedykowane inne rodzaje interwencji także w ramach tego programu. Postuluje się, aby rozdzielać wsparcie dla realizacji przedsięwzięć służących poprawie efektywności energetycznej od przedsięwzięć związanych z inwestycjami w odnawialne źródła energii tak aby strumień środków na efektywność energetyczną był precyzyjnie określony. W związku z tym w ramach interwencji według 2.1.1.1. powinno się usunąć możliwość finansowania "instalacji urządzeń OZE".	Zgodnie z definicją legalną efektywność energetyczna - stosunek uzyskanej wielkości efektu użytkowego danego obiektu, urządzenia technicznego lub instalacji, w typowych warunkach ich użytkowania lub eksploatacji, do ilości zużycia energii przez ten obiekt, urządzenie techniczne lub instalację, albo w wyniku wykonanej usługi niezbędnej do uzyskania tego efektu (Art. 2 ust. 3 ustawy o efektywności energetycznej). W polskim prawie precyzyjnie określono rodzaje przedsięwzięć służących poprawie efektywności energetycznej (Art. 19 ust. 1 ustawy o efektywności energetycznej oraz Obwieszczenie Ministra Energii w sprawie szczegółowego wykazu przedsięwzięć służących poprawie efektywności energetycznej). Tylko precyzyjne wspieranie przedsięwzięć faktycznie obniżających zużycie energii finalnej spowoduje trwałe i konsekwentny spadek zużycia energii w gospodarce.	odrzucona	W celu szczegółowym 2.1. obok uzyskania oszczędności energii istotne jest ograniczenie emisji CO2. Oba te efekty można uzyskać w procesie termomodernizacji połączonym z wymianą źródła ciepła.
421	KONFEDERACJA LEWIATAN	Cel szczegółowy 2.2 Wspieranie energii odnawialnej zgodnie z dyrektywą (UE) 2018/2001, w tym określonymi w niej kryteriami zrównoważonego rozwoju	65	Nie określono wartości wskaźnika produktu RCO 23 – Cyfrowe systemy zarządzania inteligentnymi systemami energetycznymi dla celu końcowego (2029).	n.d.	przyjęta	W programie uzupełniono wszystkie wymagane regulacjami UE informacje dot. wskaźnika produktu RCO23 Cyfrowe systemy zarządzania inteligentnymi systemami energetycznymi w celu szczegółowym 2.2. II osi priorytetowej.
422	KONFEDERACJA LEWIATAN	Priorytet I: Wsparcie sektorów energetyka i środowisko z Funduszu Spójności, Cel szczegółowy 2.1 Wspieranie efektywności energetycznej i redukcji emisji gazów cieplarnianych; 2.1.1.7 2.1.1.7 Wskaźniki	34	Nie określono wartości wskaźnika produktu RCO 123 – Lokale mieszkalne wykorzystujące kotły zasilane gazem ziemnym i systemy grzewcze zastępujące instalacje zasilane stałymi paliwami kopalnymi dla celu pośredniego (2024) i dla celu końcowego (2029).	n.d.	przyjęta	W programie uzupełniono wszystkie wymagane informacje dla wskaźnika RCO123 Lokale mieszkalne wykorzystujące kotły i systemy ciepłownicze zasilane gazem ziemnym zastępujące instalacje zasilane stałymi paliwami kopalnymi w celu szczegółowym 2.1. I osi priorytetowej.
423	KONFEDERACJA LEWIATAN	2.1.1.1 Powiązane rodzaje działań w ramach 2.1.1 Cel szczegółowy 2.1 Wspieranie efektywności energetycznej i redukcji emisji gazów cieplarnianych	32	"W ramach celu szczegółowego możliwa jest realizacja projektów o charakterze pilotażowym. Wybór realizatora projektu pilotażowego nastąpi w trybie niekonkurencyjnym." Postuluje się zmianę wyboru realizatora projektu pilotażowego na konkurencyjny.	Brak w dokumencie uzadaniemia dla trybu niekonkurencyjnego. Transparentność i troska o środowisko publiczne uzasadniają tryb konkurencyjny, np. przetargowy.	odrzucona	Charakter projektów o charakterze pilotażowym zostanie doprecyzowany na etapie Szczegółowego opisu priorytetów. Planuje się wyselekcjonowanie ponadstandardowych projektów, które będą stanowiły dobrą praktykę. Projekty takie z uwagi na swoją złożoność oraz często wyższe koszty w procedurze konkurencyjnej często zajmują miejsca nie pozwalające na otrzymanie wsparcia.

424	Konwent Marszałków Województw RP			Konwent Marszałków Województw RP zwraca uwagę na konieczność zapewnienia w perspektywie 2021-2027 środków finansowych z poziomu krajowego w celu umożliwienia kontynuacji inwestycji kolejowych w regionach, w tym tych, dla których zostały sfinansowane dokumentacyjne prace przygotowawcze w zakresie budowy/modernizacji/rewitalizacji linii kolejowych w perspektywie finansowej 2014-2020 w ramach regionalnych programów operacyjnych. Niepokoje Konwentu budzi objęty kierunek rozwiązań dotyczący zapisów w zakresie finansowania inwestycji kolejowych w nowej perspektywie opisanych w projekcie tzw. Linii demarkacyjnej. Należy zwrócić uwagę na fakt, że podjęcie przez Instytucję Zarządzającą regionalnymi programami operacyjnymi decyzji o dofinansowaniu w perspektywie 2014-2020 powyższych prac, związane było z planowanym przez stronę rządową na etapie roboczych ustaleń przygotowawczych przed spotkaniami grupy wysokiego szczebla ds. inwestycji kolejowych, zapewnieniem możliwości realizacji etapów inwestycyjnych przedsięwzięć kolejowych w perspektywie 2021-2027 z poziomu krajowego. Należy zaznaczyć, że samo podejście do rozłożenia procesu realizacji inwestycji na dwa okresy programowania wynikało z dotychczasowych doświadczeń, wskazujących na trudności w zrealizowaniu w jednej perspektywie finansowej wieloletowych i wymagających wieloletniego przygotowania zadań kolejowych. Wynikiem tego doświadczenia było m.in. umożliwienie w perspektywie 2014-2020 finansowania prac przygotowawczych, z myślą o ich inwestycyjnej kontynuacji w kolejnej perspektywie. Wsparcie na poziomie krajowym inwestycji dotyczących linii kolejowych o znaczeniu regionalnym byłoby zgodne z jednym z wskazanych przez KE w załączniku D: Wytoczne inwestycyjne dla Polski w zakresie finansowania polityki spójności na lata 2021-2027 do Sprawozdania krajowego - Polska 2019 elementów niezbędnych do skutecznej realizacji polityki spójności, tj. konsolidacji lub lepszej strategicznej koordynacji programów mających związek z tym samym sektorem. Realizacja inwestycji w infrastrukturę kolejową na poziomie krajowym, która w głównej mierze zarządzana i realizowana jest przez PKP PLK S.A., przyczyni się do bardziej zrównoważonego długookresowego planowania i zarządzania projektami kolejowymi, a tym samym optymalizacji ich zakresów i efektywnej/terminowej realizacji, gdyż skumulowanie dużych inwestycji infrastrukturalnych w krótkim okresie prowadzi do gwałtownego wzrostu kosztów w okresach realizacji największej części prac oraz opóźnień w projektach. W 2019 roku w trakcie prac nad propozycjami demarkacji pomiędzy poziomem krajowym a regionalnym przedstawiono propozycje zapisów dotyczące podziału realizacji inwestycji linii kolejowych zgodne z wcześniejszymi ustaleniami, tj. zaproponowano, aby projekty kolejowe, w tym fazowane i inwestycyjne wynikające z prac/projektów przygotowawczych sfinansowanych w ramach programów regionalnych 2014-2020, miały zapewnienie wsparcia z poziomu krajowego. W propozycji Linii demarkacyjnej z dnia 4 lutego 2021 r. zapis ten został pominięty i nie przewiduje się obecnie kierowania wsparcia ze środków europejskich z poziomu krajowego dla regionalnych linii kolejowych. Zapisy demarkacyjne dopuszczają do realizacji z poziomu krajowego działania dotyczące infrastruktury kolejowej wyłącznie o charakterze krajowym (sieć TEN-T) oraz ponadregionalnym. Również zapisy projektu Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021- 2027 z maja 2021 r. nie wskazują wprost na możliwość wsparcia linii kolejowych o charakterze regionalnym i skupiają się wyłącznie na liniach o charakterze krajowym i ponadregionalnym. Jednocześnie Konwent Marszałków zwraca uwagę na skutki zaniechania realizacji kolejowych linii regionalnych dla których sfinansowano i opracowano dokumentację techniczną		odrzucona	Zapisy ujęte w projekcie Umowy Partnerstwa są ogólne, tj. nie wskazują programu FEnKS do finansowania takich projektów. Także linia demarkacyjna nie przesądza o finansowaniu linii regionalnych na poziomie krajowym, czy regionalnym. Dlatego ewentualne uszczegółowienie zapisów w FEnKS, dotyczące kontynuacji/realizacji projektów kolejowych o znaczeniu regionalnym będzie mogło być wprowadzone po uzgodnieniu odpowiednich (ostatecznych) zapisów w Umowie Partnerstwa (przyjętych przez Komisję Europejską). Należy przy tym wskazać, że środki finansowe Programu FEnKS alokowane na wsparcie transportu kolejowego pozwalają na realizację projektów fazowanych i etapowanych z perspektywy 2014-2020 oraz najważniejszych priorytetów wynikających ze Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030. Dla inwestycji realizowanych ze środków UE priorytetem są projekty na sieci TEN-T, a w szczególności na sieci bazowej.
425	Leśny Bank Genów Kostrzyca	2.2.4.1 Powiązane rodzaje działań	75	Zmiana zapisu z "Monitoring środowiska, w tym monitoring przyrody w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska, będzie obejmował zarówno część inwestycyjną (m.in. zakup specjalistycznego sprzętu do badań, pomiarów i analiz, zakup wzorców i materiałów odniesienia, zakup sprzętu wspierającego działania kontrolne), jak i nieinwestycyjną (m.in. prowadzenie badań pilotażowych związanych z monitoringiem środowiska, opracowanie materiałów metodycznych i wytycznych, wzmocnienie systemów informatycznych do gromadzenia i przetwarzania danych oraz szkolenia pracowników)" na "Monitoring środowiska, w tym monitoring przyrody w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska, będzie obejmował zarówno część inwestycyjną (m.in. zakup specjalistycznego sprzętu do badań, pomiarów i analiz, zakup wzorców i materiałów odniesienia, zakup sprzętu wspierającego działania kontrolne), jak i nieinwestycyjną (m.in. prowadzenie badań pilotażowych związanych z monitoringiem środowiska, <u>w tym w zakresie wpływu zmian klimatu na na gatunki/populacje</u> , opracowanie materiałów metodycznych i wytycznych, wzmocnienie systemów informatycznych do gromadzenia i przetwarzania danych oraz szkolenia pracowników)".	Uwzględnienie wpływu zmian klimatu na gatunki/populację jest obecnie kluczową kwestią w zakresie przeciwdziałania redukcji różnorodności biologicznej.	częściowo przyjęta	Zapisy w programie mają ogólny charakter. Tego typu zapisy będą doprecyzowane na poziomie SzOP.
426	Leśny Bank Genów Kostrzyca	2.1.5.1 Powiązane rodzaje działań	53	Zmiana zapisu z "Działania będą skierowane na ochronę zasobów przyrodniczych zgodnie z zapisami dokumentów planistycznych dla obszarów chronionych, jak również na kontynuowanie wsparcia ochrony wybranych gatunków i siedlisk, przede wszystkim na terenach parków narodowych, rezerwatów przyrody i obszarów Natura 2000. Podejmowane działania będą głównie zmierzały do odtwarzania zdegradowanych siedlisk i ich zachowania oraz wzmocnienia populacji zagrożonych gatunków, w tym w ekosystemach wodnych i od wód zależnych" na "Działania będą skierowane na ochronę zasobów przyrodniczych zgodnie z zapisami dokumentów planistycznych dla obszarów chronionych, jak również na kontynuowanie wsparcia ochrony wybranych gatunków i siedlisk, przede wszystkim na terenach parków narodowych, rezerwatów przyrody i obszarów Natura 2000, ale także na terenach poza powierzchniowymi formami ochrony przyrody, gdzie występować będą gatunki chronione i zagrożone. Podejmowane działania będą głównie zmierzały do odtwarzania zdegradowanych siedlisk i ich zachowania, wzmocnienia populacji zagrożonych gatunków, w tym w ekosystemach wodnych i od wód zależnych, oraz ochrony ex situ gatunków roślin w bankach genów i ogrodach botanicznych".	Istotne jest podejmowanie działań w stosunku do zagrożonych gatunków/populacji występujących poza powierzchniowymi formami ochrony przyrody. Ochrona ex situ w bankach genów i ogrodach botanicznych odgrywa dużą rolę w przypadku braku możliwości szybkiego odtwarzania zdegradowanych siedlisk, umożliwiając wieloletnie zachowanie zasobów genetycznych zagrożonych gatunków/populacji oraz stanowiąc podstawę ewentualnych programów restytucji.	odrzucona	I część proponowanego uzupełnienia: " <i>ale także na terenach poza powierzchniowymi formami ochrony przyrody, gdzie występować będą gatunki chronione i zagrożone</i> " jest zbędna, gdyż obecny zapis FEnKS czyni zakres wsparcia otwartym: " <i>przede wszystkim</i> ". Zapisy nie wykluczają też działań na terenach poza powierzchniowymi formami ochrony przyrody: " <i>Planowana jest także realizacja kompleksowych działań na rzecz ochrony gatunkowej o ponadregionalnej skali oddziaływania (populacji przemieszczających się pomiędzy obszarami Natura 2000 zasiedlających zarówno obszary Natura 2000 jak i siedliska poza nimi)</i> ". Natomiast zakres II części propozycji: " <i>oraz ochrony ex situ gatunków roślin w bankach genów i ogrodach botanicznych</i> " będzie mógł być dofinansowany z RPO, zgodnie z linią demarkacyjną.
427	Leśny Bank Genów Kostrzyca		141	PROJEKTY ŚRODOWISKOWE Uwzględnienie ochrony ex situ w bankach genów i ogrodach botanicznych w projekcie ochrony czynnej na terenach chronionych realizowanym przez GDOŚ (kontynuacja projektów wdrażanych już w ramach POIiŚ 07-13 i POIiŚ 14-20). Uwzględnienie ochrony ex situ w bankach genów i ogrodach botanicznych w dokumentach planistycznych dla powierzchniowych form ochrony przyrody.	Ochrona ex situ w bankach genów i ogrodach botanicznych stanowić będzie uzupełnienie podejmowanych działań ochrony in situ w stosunku do siedlisk, gatunków i populacji.	odrzucona	Zakres "ochrony ex situ w bankach genów i ogrodach botanicznych" będzie mógł być dofinansowany z RPO, zgodnie z linią demarkacyjną.

428	Leśny Bank Genów Kostrzyca	2.1.5.7 WSKAŹNIKI	55	Weryfikacja możliwości dodania nowego wskaźnika w zakresie liczby gatunków objętych ochroną (w tym ochroną ex situ w bankach genów/ogrodach botanicznych).	Wskaźnik dotyczący powierzchni siedlisk Natura 2000 jest problematyczny w przypadku projektów dotyczących ochrony gatunkowej.	odrzucona	Zgodnie z oczekiwaniami KE cele szczegółowe w programach perspektywy 2021-2027 powinny być owskaźnikowane przede wszystkim za pomocą wskaźników określonych w Rozporządzeniu 1058 z 2021 ws. Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności. Proponowany wskaźnik nie należy do wskaźników określonych w tym dokumencie. Biorąc pod uwagę oczekiwanie KE ograniczenia w programach wskaźników nie pochodzących z przedmiotowego Rozporządzenia, uwaga zostaje odrzucona. Nie wyklucza się jednak ewentualności dodania uzasadnionych zakresem wsparcia wskaźników w krajowym uszczegółowieniu do programu (odpowiednik szczegółowego opisu osi priorytetowych z perspektywy 2014-2020), które będzie przygotowywane po zatwierdzeniu programu przez KE.
429	Leśny Bank Genów Kostrzyca	2.1.5.1 Powiązane rodzaje działań	53	Zmiana zapisu z „Polska charakteryzuje się stosunkowo bogatymi zasobami przyrodniczymi, jednak w celu ich zachowania istnieje potrzeba przeciwdziałania czynnikom i zjawiskom negatywnie oddziałującym na stan różnorodności biologicznej” na „Polska charakteryzuje się stosunkowo bogatymi zasobami przyrodniczymi, jednak w celu ich zachowania istnieje potrzeba przeciwdziałania czynnikom i zjawiskom negatywnie oddziałującym na stan różnorodności biologicznej oraz działań w stosunku do już występujących zagrożeń (np. poprzez ochronę zasobów genetycznych w bankach genów i ogrodach botanicznych, z wykorzystaniem istniejącej i tworzonej infrastruktury)”.	Występujące zagrożenia dla różnorodności wymagają nie tylko przeciwdziałania negatywnym czynnikom i zjawiskom, ale także działań o charakterze ratunkowym, w postaci np. ochrony ex situ i restytucji.	Odrzucona	I część proponowanego uzupełnienia: "oraz [podjęcie] działań w stosunku do już występujących zagrożeń" jest zbędna, gdyż obecny zapis FENiKS już obejmuje ten zakres: "Głównym wyzwaniem w zakresie różnorodności biologicznej jest przeciwdziałanie czynnikom i zjawiskom negatywnie oddziałującym na jej stan". W FENiKS nie jest napisane, że chodzi o zagrożenia przyszłe, a przy tym zapis mówi o różnorodności biologicznej, a nie o wybranych gatunkach. Zapis ten nie wyklucza więc też działań o charakterze ratunkowym, o których napisano w uzasadnieniu uwagi. Natomiast zakres II części propozycji: " (np. poprzez ochronę zasobów genetycznych w bankach genów i ogrodach botanicznych, z wykorzystaniem istniejącej i tworzonej infrastruktury)" będzie mógł być dofinansowany z RPO, zgodnie z linią demarkacyjną.
430	M. st. Warszawa			Tak samo jak w okresie programowania 2014-2020, instytucje UE zdecydowały się na kontynuację tzw. podejścia terytorialnego w odniesieniu do wykorzystania części puli funduszy na lata 2021-2027. W ramach tego podejścia wyróżniono m.in. zrównoważony rozwój obszarów miejskich, wspierany przez dane państwo członkowskie UE niewielkim odsetkiem środków jednego z funduszy strukturalnych, tj. Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego. Jedną z form wdrażania w/w rozwoju mają być tzw. zintegrowane inwestycje terytorialne (ZIT). Planowane działania inwestycyjne na danym obszarze mogą przybrać w/w formę w przypadku ich wsparcia z co najmniej dwóch priorytetów w ramach co najmniej jednego programu operacyjnego. ZIT były obligatoryjnym instrumentem realizacji rozwoju w tzw. obszarach funkcjonalnych miast wojewódzkich w Polsce w ramach perspektywy finansowej 2014-2020. Należy podkreślić, że o ich powszechnym sukcesie, podawanym za przykład nawet w państwach członkowskich UE o najdłuższym stażu, zdecydowały w moim przekonaniu m.in. elastyczne warunki wdrażania instrumentu. Należy do nich zaliczyć m.in. różnorodność dopuszczalnych form współpracy samorządów lokalnych w ramach danego obszaru funkcjonalnego. To właśnie elastyczne podejście pozwoliło m.in. na szybkie uruchomienie niezbędnych procedur oraz przygotowanie bez nadmiernych obciążeń administracyjnych tzw. strategii ZIT. Dokumenty te stanowiły formalną podstawę do uruchomienia środków UE na projekty przewidziane do realizacji w w/w formule. Instrument ZIT dotyczył w głównej mierze środków strukturalnych UE w ramach regionalnych programów operacyjnych, niemniej warunkowość dot. strategii ZIT pojawiła się także w odniesieniu do niektórych typów projektów w ramach krajowego Programu Operacyjnego Infrastruktura Środowisko 2014-2020. Atrakcyjność i sukces realizacji projektów w formule ZIT były w istotnym stopniu oparte o faktyczną współpracę zainteresowanych samorządów. Wydawałoby się uzasadnione, że kontynuacja tego instrumentu w perspektywie 2021-2027 powinna opierać się na zbliżonych zasadach jak w okresie 2014-2020. Niestety, na podstawie szeregu informacji dot. planowanych rozwiązań w zakresie wdrażania .instrumentu ZIT w okresie programowania 2021-2027 w Polsce należy ocenić, że w odniesieniu do miast wojewódzkich i ich obszarów funkcjonalnych mają zostać wprowadzone istotne zmiany, których efektem może być znaczące i nieuzasadnione opóźnienie absorpcji dużej części alokacji funduszy UE na lata 2021-2027. Pierwsza z tych zmian to narzucenie samorządom z obszarów funkcjonalnych miast wojewódzkich (OFMW) bardziej obciążających administracyjnie form współpracy, niż w okresie 2014-2020. Pomimo fakultatywności wdrażania instrumentu ZIT, w przypadku podjęcia decyzji o jego realizacji jedynymi dopuszczalnymi formami współpracy samorządowej mają być: związek międzygminny, porozumienie międzygminne lub stowarzyszenie. W skrajnym przypadku metropolii warszawskiej, z uwagi na podział statystyczny NUTS 2, oznacza to podwojenie liczby samorządów w stosunku do wdrażania ZIT w perspektywie finansowej 2014-2020 i zmianę formy współpracy: z 40 gmin, współpracujących na podstawie porozumienia cywilno-prawnego, do 70 gmin oraz 9 powiatów, współpracujących w ramach ściśle określonej delimitacji, ale jednocześnie w ramach mniej elastycznej i nieobowiązkowej dla samorządów obszaru metropolitalnego formy prawnej. Dodatkowo, część tych jednostek wciąż posiada stosunkowo słabe powiązania z miastem rdzeniowym, tj. m.st. Warszawą. Funkcjonujące od 1999 roku Stowarzyszenie „Metropolia Warszawa", które mogłoby być zaangażowane w realizację instrumentu ZIT, jest najstarszym stowarzyszeniem metropolitalnym w Polsce i jednocześnie jednym z największych stowarzyszeń tego typu, ale pomimo tego		odrzucona	Formy współpracy oraz zasięg terytorialny ZIT a. Formy współpracy: Zgodnie z zapisami projektu Umowy Partnerstwa (dalej: UP) w perspektywie 2021-2027 przewidziano cztery formy prawne partnerstwa Związku ZIT: • Stowarzyszenie jednostek samorządu terytorialnego, • Porozumienie międzygminne, • Związek międzygminny, powiatowy lub powiatowo-gminny, • Związek metropolitalny województwa śląskiego. Na poziomie UP nie przewiduje się odstępstw od określonych form współpracy w ramach ZIT. b. Zasięg terytorialny ZIT W perspektywie finansowej 2021-2027 ZIT realizowany będzie w miejskich obszarach funkcjonalnych (dalej: MOF) wskazanych w strategii rozwoju województwa jako obszary strategicznej interwencji o znaczeniu regionalnym. Zasięg terytorialny MOF może zostać zmieniony w drodze uchwały zarządu województwa, po wydaniu pozytywnej opinii przez ministra właściwego ds. rozwoju regionalnego. Możliwe jest różnicowanie zasięgu terytorialnego ZIT w odniesieniu do różnych form współpracy np. spośród gmin/powiatów wchodzących w skład MOF, nie wszystkie, a mniejsza ich część będzie mogła współpracować w sferze transportu w ramach ZIT. Sytuacja taka jest możliwa pod warunkiem, że nie spowoduje to powstania w ramach jednego Związku ZIT MOF partnerstw dwóch prędkości, z których jedno pozbawione zostałoby możliwości współdecydowania o celach i działaniach podejmowanych w ramach Związku, co stanowiłoby zaprzeczenie idei współpracy lokalnej na rzecz zrównoważonego rozwoju. Istnieje również możliwość dywersyfikacji dedykowanego poszczególnym gminom i powiatom członkowskim wsparcia w ramach projektów zintegrowanych, zgodnie z wypracowanymi wnioskami z przeprowadzonej uprzednio diagnozy społeczno-gospodarczej MOF, w następstwie której przygotowana została strategia terytorialna

431	Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego w Warszawie	91-92, 107- 108, 109	<p>1. W opisie działań dotyczących budowy i modernizacji linii kolejowej powinna zostać ujęta rozbudowa infrastruktury rowerowej wzdłuż linii kolejowych w ramach prowadzonych inwestycji, a w przypadku celu szczegółowego 3.2 również jako samodzielne inwestycje. Trasy rowerowe poza miastami mają kluczowe znaczenie dla zwiększenia konkurencyjności sektora kolejowego, umożliwiając dojazd zeroemisyjnym transportem do najbliższego przystanku/stacji kolejowej. Jednocześnie, budowa tras wzdłuż linii kolejowych umożliwia zapewnienie długich, atrakcyjnych i bezkolizyjnych odcinków spójnej sieci tras rowerowych w skali kraju, a nie tylko pojedynczych, oderwanych od siebie fragmentów na terenie poszczególnych miast czy wzdłuż obwodnic. Dopiero takie, zintegrowane podejście w skali kraju pozwoli na maksymalizację korzyści, zarówno w zakresie zielonej mobilności, jak i pobudzenia rozwoju gospodarczego dzięki wsparciu turystyki krajowej, produkcji i sprzedaży rowerów, jak też sektorów budownictwa i usług serwisowych.</p> <p>2. Dofinansowanie w zakresie wspólnego systemu biletowego powinno zostać przedstawione w liczbie pojedynczej, jako „zintegrowany system biletowy umożliwiający zakup jednego biletu na całą podróż (w tym koleją, autobusami i komunikacją miejską) z wykorzystaniem różnych platform sprzedaży”.</p> <p>3. Planowana długość nowych linii kolejowych (wskaźnik RCO44) powinna być nie mniejsza niż dróg (RCO44). W innym przypadku, należy zastrzec w punkcie 2.5.2.3, że planowana interwencja jest częściowo sprzeczna z zasadami zrównoważonego rozwoju. Należy zweryfikować, czy przewidywana liczba użytkowników nowych/zmodernizowanych dróg (RCR 55) nie jest wyższa od liczby użytkowników nowych/zmodernizowanych linii kolejowych (RCR 58). Jeżeli tak, należy odpowiednio przesunąć środki, tak by możliwe było przynajmniej wyrównanie wartości obu wskaźników. (Wskazane jest osiągnięcie wyższych wartości w przypadku kolei). To samo dotyczy wskaźników oszczędności czasu (RCR 56 i RCR 101).</p> <p>4. W innym przypadku, należy zastrzec w punkcie 2.4.1.3, że planowana interwencja jest częściowo sprzeczna z zasadami zrównoważonego rozwoju. Podział środków pomiędzy nowe drogi (kody 87, 88 – łącznie 5,7 mld euro) i nowe linie kolejowe (kody 96, 97, łącznie 0,6 mld euro) powinien zostać przynajmniej wyrównany do 3,15 mld euro na każdy rodzaj transportu. Inwestycje drogowe w rozdziałach 2.4 i 2.5 należy traktować przy tym jako łączny odpowiednik inwestycji kolejowych w rozdziale 2.4, jako że w obu przypadkach mowa jest o sieci bazowej i kompleksowej TEN-T.</p> <p>5. Działania w zakresie rozwoju zrównoważonej mobilności na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym powinny zostać uzupełnione o budowę krajowej sieci tras rowerowych jako elementu systemu mobilności.</p> <p>6. Z działania powinny zostać usunięte inwestycje w drogi wodne poza siecią TEN-T jako nieuzasadnione ze względu na niewykorzystany potencjał transportu kolejowego, niską efektywność ekonomiczną, przewidywane śladowe znaczenie w systemie transportowym oraz znaczący negatywny wpływ na obszary cenne przyrodniczo.</p>	<p>Korytarze linii kolejowych stanowią doskonałą lokalizację dla wysokiej jakości infrastruktury rowerowej, która z kolei służy wsparciu efektywności rozwoju transportu publicznego poprzez integrację sieci infrastruktury rowerowej z transportem kolejowym (ułatwienie i usprawnienie dojazdu transportem bez emisyjnym do przystanków i stacji kolejowych). Mobilność rowerowa jest doskonałą konkurencją dla samochodów na krótkich dystansach: 4-6 km (dla rowerów elektrycznych - 10-15 km), a integracja jej z transportem kolejowym znacznie wydłuża ten dystans i podnosi jego konkurencyjność. Dlatego obie te formy transportu – kolejowy i rowerowy, jako najbardziej przyjazne środowisku (zeroemisyjne), winny być traktowane w sposób zintegrowany. W szczególności należy uwzględnić infrastrukturę rowerową przy budowie lub modernizacji linii kolejowych. Przedstawianie jako celu zintegrowanych systemów biletowych w liczbie mnogiej przeczy idei integracji. Zintegrowany system biletowy powinien być jeden, analogicznie do systemu sprzedaży biletów lotniczych. Z tego jednego systemu powinni móc korzystać różni pośrednicy (sprzedawcy), dodając do niego różne funkcjonalności, ale za każdym razem umożliwiając zakup jednego biletu na całą podróż. Zgodnie z priorytetami wskazywanymi przez Unię Europejską, kluczowe jest umożliwienie planowania i zakupu biletu na całą podróż w jednym miejscu. Kompleksowy system biletowy musi tym samym zapewniać przynajmniej możliwość zakupu za jednym razem biletu na pociąg, autobus i komunikację miejską, tak by możliwa była podróż od drzwi do drzwi. W innym przypadku, zniweczone zostaną efekty inwestycji w infrastrukturę i tabor kolejowy, gdyż podróże nią nadal będą uciążliwe ze względu na trudności w zakupie biletów, np. przy przesiadce na pociąg innego przewoźnika lub na autobus w miastach (poziom niemal dwukrotnie wyższy od średniej krajowej, a w przypadku regionu Warszawskiego stołecznego – trzykrotnie wyższy). Podkreślono też potrzebę podtrzymania i zwiększenia poziomu przewozów. Tym samym kluczowy jest rozwój rynków, które już wykazały największy potencjał, a w którym spadek udziału transportu zbiorowego skutkowałby największymi szkodami. Zapis jest potrzebny ze względu na dotychczasowe wypaczenia: częstą praktyką przy wdrażaniu systemów ITS jest wdrażania ręcznego systemu rejestracji oczekujących pieszych, przy pomocy przycisków, zamiast detekcji automatycznej. Archaiczna detekcja manualna powoduje, że piesi muszą wypatrywać przycisków, kursować od przycisku do przycisku zamiast najkrótszą trasą i zachęcają do przechodzenia na czerwonym, gdy zielone światła się nie zapala dla pieszych, gdy równoległe zielone mają samochody. Jednocześnie, przyciski są przejawem dyskryminacji osób niezmotoryzowanych, w szczególności osób o ograniczonych zdolnościach ruchowych, jak też osób niewidomych. Sytuacja, w której kierowcy wykrywani są automatycznie, a piesi muszą wypatrywać przycisków i krążyć po skrzyżowaniu w celu ich naciśnięcia jest jednoznacznie formą dyskryminacji. Zintegrowane systemy biletowe powinny umożliwiać planowanie i odbywanie podróży na jednym bilecie w ramach województwa, tak by pasażer nie musiał zastanawiać się nad relacjami właścicielskimi autobusów miejskich w miejscowości źródłowej i docelowej oraz kolei regionalnej łączącej miasta. Zgodnie z priorytetami wskazywanymi przez Unię Europejską, kluczowe jest umożliwienie planowania i zakupu biletu na całą podróż w jednym miejscu. Kompleksowy system biletowy musi tym samym zapewniać przynajmniej możliwość zakupu jednego biletu na pociąg, autobus i komunikację miejską, tak by możliwa była podróż od drzwi do drzwi. W innym przypadku, zniweczone zostaną efekty inwestycji w tabor komunikacji miejskiej i kolejowy, gdyż podróże nimi nadal będą uciążliwe ze względu na trudności w zakupie biletów. Doprecyzowanie sformułowania „obszar Polski Wschodniej” pozwoli na uniknięcie pomyłek w jego interpretacji. W perspektywach finansowych UE 2007-2013 i 2014-2020, zasięg obszaru objętego wsparciem w ramach programu dedykowanemu Polsce Wschodniej, było objętych pięć województw, tj.: lubelskie, podkarpackie, świętokrzyskie, podlaskie i warmińsko-mazurskie, natomiast w perspektywie finansowej UE 2021-2027 wsparciem w ramach przedmiotowego programu objęto, oprócz ww. województw, również region Mazowiecki regionalny. Doprecyzowanie sformułowania wpłynie na czytelność dokumentu.</p>	częściowo przyjęta	<p>Infrastruktura rowerowa: W sektorze kolejowym wsparcie mobilności rowerowej jest możliwe jako zadania towarzyszące budowie infrastruktury przesiadkowej, czy modernizacji dworców kolejowych jako element tzw. "ostatniej mili". Podobnie w przypadku inwestycji w transport miejski, wydatki na infrastrukturę rowerową mogą być kwalifikowane, ale w ramach większego projektu miejskiego. Podsumowując, celami FENiKS są przede wszystkim rozwój sieci transportowej w TEN-T i systemów publicznego transportu zbiorowego, stąd nie przewiduje się realizacji odrębnych projektów polegających na budowie tras rowerowych, które powinny uzyskać finansowanie w programach regionalnych.</p> <p>Systemy biletowe: Zapis dot. zintegrowanych systemów biletowych zostanie poprawiony zgodnie z zaproponowanym brzmieniem.</p> <p>Wskaźnik dot. długości nowych linii kolejowych i podział alokacji: Wartość docelowa wskaźnika jest wynikiem podziału alokacji na poszczególne kategorie interwencji. Podział alokacji jest propozycją i elementem projektu Programu, który może jeszcze ulec zmianie w ramach uzgodnień na poziomie Rady Ministrów, a następnie negocjacji z Komisją Europejską.</p> <p>Drogi wodne śródlądowe: Finansowanie zadań w transporcie wodnym śródlądowym ma dotyczyć inwestycji na Odrzańskiej Drodze Wodnej i stanowić kontynuację działań realizowanych dotychczas w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ). ODW jest szlakiem wodnym w ciągłej eksploatacji, wymagającym zarówno bieżącego utrzymania jak i modernizacji istniejącej infrastruktury w celu powstrzymania jej dalszej degradacji i przywrócenia parametrów żeglowności. Inwestycje w ramach FENiKS mają na celu kontynuację działań zrealizowanych w poprzednich perspektywach w celu osiągnięcia planowanego zwiększenia efektywności transportu na szlaku żegludowym ODW. Nie jest planowane prowadzenie inwestycji na innych szlakach wodnych, szczególnie na których nie odbywa się regularna żegluga towarowa.</p> <p>Polskie plany inwestycyjne w zakresie transportu wodnego</p>
432	Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego w Warszawie	87-88	<p>Wśród przewidywanych obszarów wsparcia powinna zostać wymieniona miejska kolej podziemna (metro). W szczególności, zapis „w zakresie publicznego transportu zbiorowego w miastach wsparcie finansowe będzie przeznaczane dla inwestycji w infrastrukturę i tabor szynowy publicznego transportu zbiorowego” powinien zostać uzupełniony o zwrot „w tym metra”. Zapis dotyczący systemów ITS powinien zostać uzupełniony o zastrzeżenie, że poza uprzywilejowaniem publicznego transportu miejskiego, nie będą one pogarszać warunków ruchu niezmotoryzowanych uczestników ruchu. W innym przypadku, należy zastrzec ryzyko dyskryminacji w punkcie 2.3.1.3. Zapis dotyczący integracji usług transportu publicznego powinien wskazywać na potrzebę integracji na poziomie co najmniej regionalnym (województkim). Należy doprecyzować sformułowanie „obszar Polski Wschodniej”.</p>	<p>Metro stanowi istotny element systemu transportowego największych miast. W przypadku Warszawy, rozbudowa systemu metra jest konieczna m.in. w celu zapewnienia lepszego dostępu do dworców kolejowych, ale też wydajnej obsługi niemal miliarda pasażerów komunikacji miejskiej rocznie. Jak zaznaczono w opisie głównych wyzwań (rozdział 1.1), województwo mazowieckie cechuje się zdecydowanie najwyższą intensywnością użytkowania transportu zbiorowego w miastach (poziom niemal dwukrotnie wyższy od średniej krajowej, a w przypadku regionu Warszawskiego stołecznego – trzykrotnie wyższy). Podkreślono też potrzebę podtrzymania i zwiększenia poziomu przewozów. Tym samym kluczowy jest rozwój rynków, które już wykazały największy potencjał, a w którym spadek udziału transportu zbiorowego skutkowałby największymi szkodami. Zapis jest potrzebny ze względu na dotychczasowe wypaczenia: częstą praktyką przy wdrażaniu systemów ITS jest wdrażania ręcznego systemu rejestracji oczekujących pieszych, przy pomocy przycisków, zamiast detekcji automatycznej. Archaiczna detekcja manualna powoduje, że piesi muszą wypatrywać przycisków, kursować od przycisku do przycisku zamiast najkrótszą trasą i zachęcają do przechodzenia na czerwonym, gdy zielone światła się nie zapala dla pieszych, gdy równoległe zielone mają samochody. Jednocześnie, przyciski są przejawem dyskryminacji osób niezmotoryzowanych, w szczególności osób o ograniczonych zdolnościach ruchowych, jak też osób niewidomych. Sytuacja, w której kierowcy wykrywani są automatycznie, a piesi muszą wypatrywać przycisków i krążyć po skrzyżowaniu w celu ich naciśnięcia jest jednoznacznie formą dyskryminacji. Zintegrowane systemy biletowe powinny umożliwiać planowanie i odbywanie podróży na jednym bilecie w ramach województwa, tak by pasażer nie musiał zastanawiać się nad relacjami właścicielskimi autobusów miejskich w miejscowości źródłowej i docelowej oraz kolei regionalnej łączącej miasta. Zgodnie z priorytetami wskazywanymi przez Unię Europejską, kluczowe jest umożliwienie planowania i zakupu biletu na całą podróż w jednym miejscu. Kompleksowy system biletowy musi tym samym zapewniać przynajmniej możliwość zakupu jednego biletu na pociąg, autobus i komunikację miejską, tak by możliwa była podróż od drzwi do drzwi. W innym przypadku, zniweczone zostaną efekty inwestycji w tabor komunikacji miejskiej i kolejowy, gdyż podróże nimi nadal będą uciążliwe ze względu na trudności w zakupie biletów. Doprecyzowanie sformułowania „obszar Polski Wschodniej” pozwoli na uniknięcie pomyłek w jego interpretacji. W perspektywach finansowych UE 2007-2013 i 2014-2020, zasięg obszaru objętego wsparciem w ramach programu dedykowanemu Polsce Wschodniej, było objętych pięć województw, tj.: lubelskie, podkarpackie, świętokrzyskie, podlaskie i warmińsko-mazurskie, natomiast w perspektywie finansowej UE 2021-2027 wsparciem w ramach przedmiotowego programu objęto, oprócz ww. województw, również region Mazowiecki regionalny. Doprecyzowanie sformułowania wpłynie na czytelność dokumentu.</p>	częściowo przyjęta	<p>Metro: Obecne zapisy programu mówiące o transporcie szynowym w miastach w osi finansowanej z Funduszu Spójności, obejmują również inwestycje dotyczące budowy metra. Szczegółowe określenie typów projektów związanych z obsługą transportu publicznego będzie ujęte w dokumencie krajowym uszczegóławiającym zakres interwencji (Szczegółowy opis priorytetów).</p> <p>ITS: Zapisy zostaną zmodyfikowane tj. "W związku z powyższym, w zakresie publicznego transportu zbiorowego w miastach wsparcie finansowe będzie przeznaczane dla inwestycji w infrastrukturę i tabor szynowy publicznego transportu zbiorowego, węzły przesiadkowe, miejskie systemy ITS dla uprzywilejowania, usprawnienia usług publicznego transportu miejskiego oraz ruchu niezmotoryzowanego (pieszo-rowerowego), rozwiązania IT."</p> <p>Integracja usług na poziomie regionalnym: Wsparcie w ramach celu 2.8 skierowane jest to miast i ich obszarów funkcjonalnych. Integracja usług (biletowa) na poziomie regionalnym (województwa) przewidziana jest w celu szczegółowym 3.1 i 3.2.</p> <p>Polska Wschodnia: W perspektywie 2021-2027 obszar Polski Wschodniej obejmuje 5 dotychczasowych regionów Polski Wschodniej (lubelskie, podkarpackie, podlaskie, świętokrzyskie i warmińsko-mazurskie) oraz region statystyczny mazowiecki regionalny. Zostało to wskazane wprost w projekcie Programu Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021-2027. W związku z tym, nie ma konieczności powielania zapisów ww. Programu w FENiKS, poprzez doprecyzowanie obszaru Polski Wschodniej.</p>
433	Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego w Warszawie	38-39, 74-75	<p>Wśród działań w zakresie zielono-niebieskiej infrastruktury powinna zostać wymieniona budowa tras pieszo-rowerowych w ramach liniowej zielono-niebieskiej infrastruktury oraz na wałach przeciwpowodziowych</p>	<p>Wykorzystanie potencjału, jaki dają zielono-niebieskie ciągi do tworzenia atrakcyjnej infrastruktury pieszo-rowerowej pozwoli uzyskać efekt synergii, łącząc działania kompensacyjne z pozwalającymi na ograniczenie emisji zanieczyszczeń dzięki przesunięciu ruchu z samochodów na bezemisyjne sposoby przemieszczania się. Nawierzchnia ciągów pieszo-rowerowych może być wykonana z materiałów przepuszczających wodę, np. żywicznych. W przypadku wałów przeciwpowodziowych, infrastruktura dla niezmotoryzowanych zwiększa ich gęstość i skuteczność w ochronie przeciwpowodziowej.</p>	częściowo przyjęta	<p>Doprecyzowanie zapisów nastąpi na poziomie szczegółowego opisu osi, czyli SzOP.</p>

434	Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego w Warszawie		5, 8-9, 9, 12	Proponuje się zmianę przypisu nr 6, na taki, który będzie stanowił źródło do informacji, do której się odnosi. Wśród kluczowych statystyk ilustrujących problemy systemu transportowego w Polsce należy zaznaczyć, że Polska cechuje się jednym z najwyższych wskaźników liczby samochodów w stosunku do mieszkańca w Europie (w 2019 r. znajdowała się na trzecim miejscu w Europie, nie uwzględniając państw-miast). Opis intensywności przewozów komunikacją miejską w przypadku województwa mazowieckiego należy zdezagregować na regiony NUTS-2: w regionie Warszawskim stołecznym w 2018 r. miało miejsce 297,6 przewozów na mieszkańca, a w Mazowieckim regionalnym 29,7. Tym samym region Mazowiecki regionalny należy wymienić wśród regionów Polski Wschodniej, charakteryzujących się najniższymi wskaźnikami. Proponuje się uzupełnić diagnozę odnoszącą się do kultury i dziedzictwa kulturowego m.in. o elementy, które zostały przyjęte do realizacji w ramach priorytetu VII: Kultura, tj. o obiekty UNESCO, Pomniki Historii czy obiekty posiadające wyróżnienie - Znak Dziedzictwa Europejskiego, a także o informację, jaki % pracujących ogółem stanowią osoby pracujące w sektorze kultury i kreatywnym w Polsce. Proponuje się zmienić: - liczbę wpisanych do rejestru zabytków w Polsce z blisko 77 tys. zabytków nieruchomych na 78 tys., - liczbę wpisanych do rejestru w Polsce zabytków ruchomych z ponad 261 tys. na ponad 264 tys. - wartość % nieruchomości architektury wykazujących poważne lub umiarkowane oznaki uszkodzenia z około 39% na około 38%. Proponuje się odnieść w dokumencie do wsparcia rozwoju funkcji uzdrowiskowych.	Z tabeli znajdującej się na stronie internetowej, do której odsyła przypis nr 6 nie wynikają informacje umieszczone w tekście dokumentu, do którego odnosi się ww. przypis: „Mimo podejmowanych działań nadal 36 spośród 50 najbardziej zanieczyszczonych miast Unii Europejskiej leży w Polsce”. Wysoka liczba samochodów wskazuje na niedobory w zakresie systemu transportu zbiorowego i niemotoryzowanego, a szerzej – na nierównowagę inwestycji na korzyść infrastruktury drogowej. Interwencja z funduszy europejskich adresowana jest do regionów NUTS-2 i na ich poziomie powinny być opisywane wskaźniki ilustrujące potrzebę interwencji. W przypadku województwa mazowieckiego precyzyjny opis jest szczególnie istotny z powodu znaczącego zróżnicowania w poziomie rozwoju między regionami NUTS-2, co widać również w tym przypadku: w regionie Warszawskim stołecznym wskaźnik jest trzykrotnie wyższy od średniej krajowej, a w regionie Mazowieckim regionalnym jest od niej trzykrotnie niższy. Jednocześnie wskazana byłaby aktualizacja danych do stanu na rok 2019 (Polska: 100,7, Warszawski stołeczny: 311,3, Mazowiecki regionalny: 30,1). Część diagnostyczna oraz rozdziały dotyczące priorytetów i planowanej interwencji w ramach poszczególnych celów w projekcie dokumentu powinny być spójne, w tym diagnoza z obszaru Kultura z zapisami priorytetu VII: Kultura, Cel szczegółowy 4.6 Wzmacnianie roli kultury i zrównoważonej turystyki w rozwoju gospodarczym, włączeniu społecznym i innowacjach społecznych. Wprowadzone uzupełnienia m.in. zobrazują sytuację jaka panuje w Polsce, np. pod względem pracujących w sektorze kultury i kreatywnym, podane informacje w projekcie dotyczą 27 krajów UE. Wg danych publicznych w 2019 r. w Polsce było ponad 78 tys. zabytków nieruchomych. Wg opracowania „Kultura w 2019 r.” wydanego przez Główny Urząd Statystyczny w Polsce w 2019 r. było ponad 264 tys. zabytków ruchomych. W Raporcie o stanie zachowania zabytków nieruchomych w Polsce str. 104: „Dwie pierwsze kategorie obejmują 62,2% obiektów w ogólnym bardzo dobrym i dobrym stanie zachowania, przy 37,8% pozostałych obiektów w stanie średnim bądź złym.” W programie Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021-2027 wsparcie skierowane jest tylko do 5 województw: lubelskie, podkarpackie, podlaskie, świętokrzyskie i warmińsko-mazurskie oraz regionu Mazowieckiego regionalnego. Co z rozwojem funkcji uzdrowiskowych w pozostałej części kraju?	częściowo przyjęta	W zakresie kultury - dostosowano i uaktualniono zapisy programu.
435	Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego w Warszawie		117	Proponuje się doprecyzować zapisy do jakich podmiotów będzie zaadresowana interwencja w ramach tego priorytetu.	Zgodnie z linią demarkacyjną z poziomu krajowego będą finansowane podmioty lecznicze dla których organem założycielskim lub prowadzącym jest minister lub wojewoda – wsparcie infrastrukturalne Państwowego Ratownictwa Medycznego.	częściowo przyjęta	Zapisy zostaną doszczegółowione na poziomie SzOP
436	Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego w Warszawie		48	Wśród działań jako priorytetowe powinna zostać uwzględniona rozbudowa systemu zwrotów opakowań z surowców wtórnych, tak by realizować zasadę 3R w całości, bez pominięcia dwóch pierwszych R (reduce, reuse). Wsparcie z FENIKS może zostać skierowane m.in. na zakup butelkomatów, automatyzujących proces oddawania opakowań i odzyskiwania kaucji.	Zgodnie z opisaną w dokumencie hierarchią gospodarki odpadami, przetwarzanie odpadów jako surowców wtórnych (trzęcie R – recycle) powinno być stosowane dopiero po wyczerpaniu możliwości w zakresie m.in. ponownego wykorzystania opakowań. Mimo to, przewidziane działania skupiają się właśnie na odzysku surowców z odpadów. Tymczasem rozbudowane systemy kaucji za opakowania z surowców wtórnych (plastik, szkło, aluminium) funkcjonują w wielu krajach europejskich i pozwalają na zwrot opakowań i możliwość ich recyklingu. Stanowią zachętę do sortowania i zwrotu surowców wtórnych przez konsumentów i przenoszą odpowiedzialność za dalsze przetwarzanie surowców z konsumenta na producenta. Ich wdrożenie na szeroką skalę zmniejszy ilość śmieci wytwarzanych przez konsumenta, poprawi jakość recyklingu odpadów, a tym samym spadnie ilość śmieci składowanych na wysypiskach, co obniży koszty funkcjonowania gospodarki odpadami w Polsce, które obecnie są bardzo wysokie. Poprawi się jakość i dostępność surowców wtórnych w Polsce i zmniejszy się konieczność ich importu. Zmniejszy się także ilość „dzikich” wysypisk i nielegalnych składowisk odpadów, a także zwiększy się odpowiedzialność wytwórców opakowań ze sztucznych materiałów za ich dalsze przetwarzanie. Wsparcie finansowane może zostać skierowane na zapewnienie infrastruktury niezbędnej do funkcjonowania systemu kaucyjnego.	częściowo przyjęta	Zapisy programu nie wykluczają takiej formy wsparcia – co więcej podejmowanie działań zapobiegających powstawaniu odpadów zostało wskazane w treści programu jako jedno z kluczowych zadań. Niemniej szczegółowe informacje w zakresie projektów możliwych do wsparcia będą określone na poziomie dokumentu będącego szczegółowym opisem priorytetów.
437	Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego w Warszawie		65, 66	Wśród wskaźników produktu powinny zostać uwzględnione rozwiązania w zakresie magazynowania energii elektrycznej (RCO 105). Podział alokacji pomiędzy OZE a inteligentne sieci i wsparcie gazu powinien być bardziej wyrównany (obecnie jest to, odpowiednio, 0,6 mld i 1,8 mld euro).	W opisie działań wielokrotnie wymieniane są rozwiązania służące magazynowaniu energii z OZE. Jest to istotny element interwencji, biorąc pod uwagę, że główną słabością OZE jest zmienność dostaw, którą kompensować może właśnie zdolność magazynowa. Biorąc pod uwagę miks energetyczny Polski, oparty na węglu, kluczowe znaczenie ma zwiększenie udziału OZE. Upowszechnianie rozwiązania pośredniego, jak też modernizacja systemu energetycznego jest również istotne, jednak wdrożenie bezemisyjnych źródeł energii będzie miało większe znaczenie od mniej emisyjnych czy montażu inteligentnych liczników.	odrzucona	Rozporządzenie 2021/1058 ws. EFRR i FS przewiduje przedmiotowy wskaźnik dla celu szczegółowego 2.3., nie 2.2. Rozliczeniowy dla beneficjentów charakter wskaźników sprawia ponadto, że uwzględnianie wskaźników dodatkowych względem tych niezbędnie wymaganych jest niezasadne. W odniesieniu do wysokości alokacji należy zauważyć, że jest wysokość może zostać zmieniona w trakcie wdrażania w zależności od zapotrzebowania projektowego.

438	Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego w Warszawie		142	Dokument nie zawiera przedsięwzięć o charakterze strategicznym z zakresu kultury.	Założeniem Programu jest realizacja przedsięwzięć o charakterze strategicznym w ramach poszczególnych celów szczegółowych, które będą się przyczyniać do osiągnięcia celów tego Programu i wynikają ze strategicznych dokumentów sektorowych lub zintegrowanych	odrzucona	W zał. Nr 8 do projektu FEniKS został umieszczony „Wykaz planowanych operacji o znaczeniu strategicznym wraz z harmonogramem” z adnotacją, że wykaz ten nie stanowi listy zamkniętej projektów przewidzianych do wsparcia oraz, że są to przykłady projektów podlegających szczególnym środkom dot. monitorowania i komunikacji. Tego wykazu nie należy utożsamiać z listą projektów wybieranych w trybie indywidualnym, czy projektów dużych, jak np. w POIiŚ 2014-2020. Ten wykaz i operacje w nim zawarte mają inne znaczenie i funkcje. Zgodnie z definicją zawartą w rozporządzeniu ogólnym, „operacja o znaczeniu strategicznym” oznacza operację, która wnosi znaczący wkład w osiąganie celów programu i która z tego względu podlega szczególnym środkom dotyczącym monitorowania i komunikacji. Może to być pojedynczy projekt lub też wiązka projektów . Biorąc pod uwagę powyższe, nie ma obowiązku wynikającego z rozporządzenia, aby do każdego priorytetu programu przypisana była lista operacji o znaczeniu strategicznym. Jest to decyzja pozostawiona Państwu członkowskiemu. Decyzja o umieszczeniu projektu z danego obszaru jako operacji o strategicznym znaczeniu powinna mieć na uwadze przede wszystkim to, czym jest taka operacja i jaka rolę odgrywa w programie, o czym jest mowa powyżej. Należy pamiętać, że ww. wykaz dołącza się do programu wyłącznie do celów informacyjnych.
439	Miasto Kalisz	2.5.2.1 Powiązane rodzaje działań	107	Wsparcie winno być kierowane nie tylko do krajowego zarządcy dróg, ale i do pozostałych zarządców (np. JST), których projekty wpisują się w Program Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko, w zakresie np. budowy np. wewnętrznych obwodnic miast wyprowadzających ruch kołowy (w tym tranzytowy) poza ich centra, usprawniając tym samym komunikację z siecią TEN-T, ważnymi ośrodkami społeczno-gospodarczymi.	Miasta na prawach powiatu zarządzają nie tylko drogami gminnymi, ale i drogami powiatowymi, wojewódzkimi i krajowymi, przebiegającymi przez ich obszar. Jednostki te mogą planować inwestycje wpisujące się w zapisy Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko (cel szczegółowy 3.2), a ograniczenie katalogu beneficjentów wyłącznie do krajowego zarządcy dróg uniemożliwi takim podmiotom pozyskanie zewnętrznego bezzwrotnego wsparcia pochodzącego ze środków UE na rzecz realizacji takich projektów, a tym samym znacznie utrudni, a pewnie często uniemożliwi ich wdrożenie.	częściowo przyjęta	W FEniKS przewiduje się finansowanie dróg zarządzanych przez GDDKiA, w celu wypełnienia zobowiązań dotyczących budowy sieci TEN-T w Polsce. Tym niemniej, biorąc pod uwagę zgłaszane postulaty, ale bez uszczerbku dla realizacji celu związanego z dokończeniem budowy spójnej sieci drogowej w Polsce, finansowane będą mogły być także projekty budowy dróg w miastach na prawach powiatu (o standardzie nośności 115 kN/oś) uwzględnione w zawartych Kontraktach Programowych.
440	Miasto Kalisz	2.3.1.1 Powiązane rodzaje działań	87-88	Inwestycje winny dotyczyć nie tylko infrastruktury i taboru szynowego, ale i infrastruktury i taboru autobusowego, na którym opiera się transport publiczny większości polskich małych i średnich miast. Wsparcie winno być kierowane nie tylko do miast wojewódzkich i ich obszarów funkcjonalnych, ale i wszystkich większych ośrodków miejskich (np. miast na prawach powiatu) czy ośrodków subregionalnych, takich jak Aglomeracja Kalisko-Ostrowska, w ramach których funkcjonuje zorganizowany publiczny transport zbiorowy.	Program Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko nie powinien zawęzić katalogu beneficjentów wyłącznie do miast wojewódzkich i ich obszarów funkcjonalnych. Na obszarze naszego kraju funkcjonuje bowiem wiele większych ośrodków miejskich (np. miast na prawach powiatu) czy ośrodków subregionalnych, takich jak Aglomeracja Kalisko-Ostrowska, w ramach których w obszarze publicznego transportu zbiorowego planuje się inicjatywy rozwojowe, zgodne z aktualnymi trendami i oczekiwaniami, wykraczające poza obecne realia funkcjonowania (np. wprowadzenie zupełnie nowych aglomeracyjnych połączeń z wykorzystaniem taboru szynowego). Pozostawienie proponowanych zapisów uniemożliwi takim podmiotom pozyskanie zewnętrznego bezzwrotnego wsparcia pochodzącego ze środków UE na rzecz realizacji takich projektów, a tym samym znacznie utrudni, a pewnie często uniemożliwi ich wdrożenie. W naszym osądzie zasadne jest też dopuszczenie na obecnym etapie kwalifikowalności inwestycji polegających na budowie infrastruktury i zakupie taboru autobusowego, na którym opiera się transport publiczny większości polskich małych i średnich miast. Nie wszystkie takie ośrodki skorzystają zapewne ze wsparcia zapisanego w Krajowym Programie Odbudowy, dlatego też środki Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko były by dla nich alternatywną możliwością sfinansowania wysokiego kosztu wymiany taboru na nisko/zeroemisyjny.	częściowo przyjęta	Tabor autobusowy: Rozumiemy potrzebę rozwijania tej formy przewozów biorąc pod uwagę wskazywane ilościowe cele dot. wielkości udziału taboru bezemisyjnego we flocie, wynikające z krajowych dokumentów. Tym niemniej występuje tu demarkacja pomiędzy wsparciem autobusów w Krajowym Planie Odbudowy a transportu szynowego FEniKS. KPO jest instrumentem dla którego okres kwalifikowalności już się rozpoczął, jednocześnie reżim czasowy jest tam krótszy niż w ramach polityki spójności. Dublowanie w jednym czasie naborów z różnych źródeł na poziomie krajowym nie jest wskazane, z założenia więc te dwa instrumenty: KPO oraz FEniKS powinny się uzupełniać. Tabor autobusowy w pierwszej kolejności finansowany będzie więc ze środków KPO. Ewentualne zmiany FEniKS będą mogły zostać dokonane na późniejszym etapie wdrażania Programu, jeżeli będą występowały jeszcze potrzeby w zakresie wsparcia wymiany (zakupu) taboru autobusowego, a także będą dostępne wolne środki. Miasta inne niż wojewódzkie: Program FEniKS realizuje zapisy Umowy Partnerstwa i Linii Demarkacyjnej określające podział interwencji. Oznacza to realizację projektów transportu miejskiego określonych w ZIT wojewódzkich i ZIT innych miast objętych w okresie programowania 2014-2020 instrumentem ZIT z wyłączeniem obszaru Polski Wschodniej. Inne inwestycje (w ramach tych samych ZIT wojewódzkich, jak i w pozostałych ZIT) będą mogły być finansowane w innych programach Polityki Spójności: programach regionalnych, w programie dla Polski Wschodniej, a także ze środków Krajowego Planu Odbudowy. Tym samym, nie ma tu luki wsparcia, a jego komplementarność oparta o różne źródła finansowania. Zmiany wynikające z niniejszej uwagi będą podstawą doprecyzowania brzmienia linii demarkacyjnej w związku z rozszerzeniem zakresu wsparcia FEniKS na miasta wojewódzkie i inne miasta objęte w okresie programowania 2014-2020 instrumentem ZIT z wyłączeniem obszaru Polski Wschodniej.
441	Miasto Poznań	1.1 GŁÓWNE WYZWANIA PRZY UWZGLĘDNIENIU RÓŻNIC SPOŁECZNYCH, EKONOMICZNYCH I TERYTORIALNYCH	6, 8	1) str. 6 - Warto byłoby wzmocnić głos dotyczący przeciwdziałania strat na przesyłach. 2) str. 8 - propozycja zapisu : "Głównym wyzwaniem w zakresie różnorodności biologicznej jest przeciwdziałanie czynnikom i zjawiskom negatywnie oddziałującym na jej stan. Niekorzystnie na sferę ochrony bioróżnorodności wpływa fakt nie powołania w ostatnim 20-leciu żadnego nowego parku narodowego".	1) Niektóre analizy wskazują, że starty na przesyłach wynoszą ok 20-30 %, a więc stanowią poważny ubytek energii i nieefektywnie wykorzystywanie sieci, co w rezultacie powoduje nieuzasadnioną emisję gazów cieplarnianych do atmosfery. 2) PN należą do jednych z najsłabszych form ochrony przyrody w Polsce. Powstrzymują degradację wszystkich komponentów środowiska i świata przyrody na obszarze objętym tą formą ochrony przyrody. PN wzmacniają krajowy system ochrony przyrody i wzmocnienia bioróżnorodności i są elementem przeciwdziałania niekorzystnym zmianom klimatycznym.	częściowo przyjęta	Fragment został istotnie przeformułowany z uwagi na przekroczenie limitu znaków wyznaczonych w tej części, jednak bez wpływu na zakres planowanej interwencji. Szczegóły interwencji oraz preferencje mogą zostać określone na poziomie dokumentów wdrożeniowych SzOP i kryteriów.

442	Miasto Poznań	1.8 UZASADNIENIE WYBORU CELÓW POLITYKI I CELÓW SZCZEGÓŁOWYCH	21, 24	Propozycja dodania zapisu: 1) str. 21 : W trosce o jak najbardziej efektywne wykorzystanie zasobów (w tym paliw) istnieje tendencja wymiany lub modernizacji dotychczasowych źródeł ciepła systemowego na źródła wysokosprawnej kogeneracji oraz ograniczeń strat energii na przesyłach. Należy zakładać, że w najbliższych latach proces ten może objąć znaczną część źródeł wytwórczych w ciepłownictwie, w tym wykorzystujących OZE i gaz ziemny. . Budowa źródeł wysokosprawnej kogeneracji jest kluczowa w zakresie efektywności energetycznej w elektroenergetyce i ciepłownictwie. 2) str. 24 : Ze względu na gospodarcze i środowiskowe znaczenie dobrego stanu wód, przewidywane zmiany klimatu oraz rosnącą antropopresję na środowisko, jakość oraz dostępność zasobów wód powierzchniowych i podziemnych będą jednym z najważniejszych środowiskowych uwarunkowań rozwoju społeczno-gospodarczego Polski. Z tego tytułu należy nadać bezwzględny priorytet ochrony ujęć wody – nawet względem inwestycji energetycznych lub deweloperskich, ważnych z punktu widzenia rozwoju gospodarczego państwa i samorządów terytorialnych.	1) Niektóre analizy wskazują, że straty na przesyłach wynoszą ok. 25-30 procent, a więc stanowią poważny ubytek energii i nieefektywne wykorzystanie sieci, co w rezultacie powoduje nieuzasadnioną emisję gazów cieplarnianych do atmosfery. 2) Ujęcia wody są strategicznymi elementami systemów zaopatrywania w wodę – dla ludności, gospodarki rolnej i ochrony zdrowia i życia. W kontekście coraz intensywniejszych zmian klimatycznych ujęcia wody w coraz większym stopniu będą stanowiły element adaptacji do zmian klimatu.	częściowo przyjęta	W przypadku ograniczenia strat na przesyłach należy podkreślić, że nie jest wykluczone (wzorem obecnej perspektywy) zastosowanie kryteriów badających nakład ze środków UE na jednostkową oszczędność energii pierwotnej oraz nakład ze środków UE na na jednostkową redukcję emisji CO2. Zatem postulaty mogą zostać spełnione na kolejnym etapie wdrażania programu.
443	Miasto Poznań	2.1.1.1 Powiązane rodzaje działań	32	Propozycja zapisu: Dla sektora przemysłu i usług wsparcie skierowane będzie na modernizację energetyczną budynków zakładowych, podniesienie efektywności energetycznej procesów wytwórczych, zmniejszenie strat na przesyłach, zwiększenie efektywności energetycznej systemów obiegu mediów w zakładzie (np. systemu zimnej lub gorącej wody, systemu sprężonego powietrza lub systemu wentylacji), ciągów transportowych i zwiększanie efektywności energetycznej systemów pomocniczych, w tym np. kotłowni, układów odzysku ciepła z procesów przemysłowych lub oświetlenia oraz instalację urządzeń OZE.	Niektóre analizy wskazują, że straty na przesyłach wynoszą ok. 25-30 procent, a więc stanowią poważny ubytek energii i nieefektywne wykorzystanie sieci, co w rezultacie powoduje nieuzasadnioną emisję gazów cieplarnianych do atmosfery.	częściowo przyjęta	Postulowane doprecyzowanie zostanie uwzględnione w w dokumencie Szczegółowy Opis Priorytetów (SzOP).
444	Miasto Poznań	2.3.1.1 Powiązane rodzaje działań	87	Zapis należy uzupełnić o niskoemisyjny transport autobusowy oraz parkingi Park&Ride	Transport autobusowy zasilany paliwami alternatywnymi (energia elektryczna, ogniwa wodorowe, itd.) dla wybranych lokalizacji stanowi jedyną rozwiązanie pozwalające na świadczenie usługi transportu zbiorowego przy jednoczesnym dochowaniu celów środowiskowych (obniżenia emisji szkodliwych gazów cieplarnianych i hałasu do środowiska). Co więcej w celu integracji różnych form transportu, ze szczególnym uwzględnieniem budowy i rozbudowy węzłów przesiadkowych, sugerujemy wskazać także budowę parkingów Park&Ride, które mają na celu zachęcić kierowców do pozostawienia samochodu na obrzeżach miasta i kontynuowania (dalszej) podróży transportem zbiorowym ptz.	częściowo przyjęta	Tabor autobusowy: rozumiemy potrzebę rozwijania tej formy przewozów biorąc pod uwagę ilościowe cele dot. wielkości udziału taboru bezemisyjnego we flocie, wynikające z krajowych dokumentów. Tym niemniej występuje tu demarkacja pomiędzy wsparciem autobusów w KPO a transportu szynowego FENIKS. KPO jest instrumentem dla którego okres kwalifikowalności już się rozpoczął, jednocześnie reżim czasowy jest tam krótszy niż w ramach polityki spójności. Dublowanie w jednym czasie naborów z różnych źródeł na poziomie krajowym nie jest wskazane, z założenia więc te dwa instrumenty: KPO oraz FENIKS powinny się uzupełniać. Tabor autobusowy w pierwszej kolejności finansowany będzie więc ze środków KPO. Ewentualne zmiany FENIKS będą mogły zostać dokonane na późniejszym etapie wdrażania Programu, jeżeli będą występowały jeszcze potrzeby w zakresie wsparcia wymiany (zakupu) taboru autobusowego. Parkingi P&R: zapisy zostaną doprecyzowane by wskazywały możliwość finansowania takich projektów, zgodnie z poniższym: "W związku z powyższym, w zakresie publicznego transportu zbiorowego w miastach wsparcie finansowe będzie przeznaczane dla inwestycji w infrastrukturę i tabor szynowy publicznego transportu zbiorowego, węzły przesiadkowe (w tym: parkingi P&R poza centrami miast) , miejskie systemy ITS dla uprzywilejowania, usprawnienia usług publicznego transportu miejskiego, rozwiązania IT."
445	Miasto Poznań	2.1.3.1 Powiązane rodzaje działań	43	Propozycja dopisu: W uzasadnionych przypadkach i wyłącznie w ramach realizacji kompleksowych projektów, dopuszczalne będzie włączenie do zakresu projektu także działań związanych z poprawą jakości systemów zaopatrzenia ludności w wodę (w tym systemy zarządzania dystrybucją oraz likwidowanie strat wody), łącznie z możliwością wykupu gruntów od prywatnych, komunalnych lub państwowych właścicieli dla potrzeb uratowania stabilności funkcjonowania ujęcia wody i ustanowienia tam stref ochrony bezpośredniej i pośredniej.	Ujęcia wody są strategicznymi elementami systemów zaopatrywania w wodę – dla ludności, gospodarki rolnej i ochrony zdrowia i życia. W kontekście coraz intensywniejszych zmian klimatycznych ujęcia wody w coraz większym stopniu będą stanowiły element adaptacji do zmian klimatu.	częściowo przyjęta	W ramach Priorytetu II, cel szczegółowy 2.5 przewidziano wsparcie dla projektów z zakresu infrastruktury wody do spożycia.
446	Miasto Poznań	2.1.2.1 Powiązane rodzaje działań	38	Propozycja zapisu: "W zakresie gospodarowania wodami opadowymi, wspierane będą działania związane zarówno z budową nowych jak i przebudową i remontem istniejących systemów mających za zadanie (...) "	Większa precyzja zapisu	częściowo przyjęta	Zapisy w programie mają ogólny charakter. Tego typu zapisy powinny być doprecyzowane na poziomie SzOP.
447	Miasto Poznań	2.3.1.1 Powiązane rodzaje działań	88	Polska dołoży wszelkich starań (...). Jednak w przypadku braku możliwości pełnej realizacji inwestycji zaplanowanych w perspektywie 2014-2020 będą miały one możliwość kontynuacji w perspektywie 2021-2027 (...)	W świetle obiektywnych okoliczności m.in. związanych z wprowadzeniem stanu pandemii nie można wykluczyć sytuacji, w której niemożliwym będzie dotrzymanie założonych harmonogramów realizacji zadań infrastrukturalnych, szczególnie tych których termin zakończenia realizacji projektu przypada na rok 2023 r. Wzorem inwestycji realizowanych np. w ramach celu szczegółowego 3.1 po spełnieniu określonych warunków należy umożliwić ich realizację po 2023 r.	przyjęta	Biorąc pod uwagę przedstawione argumenty, przychylamy się do propozycji zastosowania analogicznego zapisu, dotyczącego możliwości kontynuacji niezakończonych projektów w perspektywie 2021-2027. Zostanie dodany następujący zapis: "Polska dołoży wszelkich starań, aby wszystkie projekty zaplanowane do realizacji w perspektywie 2014-2020 zostały zrealizowane w możliwie najpełniejszym zakresie. Jednak, w przypadku braku możliwości pełnej realizacji inwestycji zaplanowanych w perspektywie 2014-2020, będą miały one możliwość kontynuacji w perspektywie 2021-2027, pod warunkiem spełnienia wymogów określonych przepisami rozporządzenia ogólnego."

448	Miejski Zarząd Dróg w Toruniu	2.5.1.1 Powiązane rodzaje działań	107	„Poprawa dostępności komunikacyjnej kraju wymaga także wspierania rozwoju połączeń do sieci TEN-T obszarów od niej oddalonych, w tym ośrodków miejskich. Dlatego przewiduje się realizację (budowę i przebudowę) wybranych pozamiejskich odcinków dróg krajowych poza siecią TEN-T (w tym dróg ekspresowych), stanowiących część szlaków łączących ośrodki miejskie z infrastrukturą sieci TEN-T”. Proponuje się przeformułowanie zapisu w następujący sposób: „Poprawa dostępności komunikacyjnej kraju wymaga także wspierania rozwoju połączeń do sieci TEN-T obszarów od niej oddalonych, w tym ośrodków miejskich. Dlatego przewiduje się realizację (budowę i przebudowę) wybranych pozamiejskich odcinków dróg krajowych poza siecią TEN-T (w tym dróg ekspresowych) [oraz miejskich odcinków dróg krajowych, umożliwiających poprawę połączeń ośrodków miejskich z infrastrukturą sieci TEN-T]”.	Kluczowe znaczenie dla układu drogowego w każdym regionie ma lokalizacja autostrady i dróg ekspresowych, będących głównymi elementami sieci TEN-T. Podobnie w województwie kujawsko-pomorskim, najważniejszym elementem infrastruktury drogowej jest autostrada A1 przebiegająca tuż przy granicy miasta Torunia oraz przebiegająca przez miasto droga ekspresowa S10. To sprawia, że Toruń jest najważniejszym węzłem komunikacyjnym w województwie i jednocześnie bardzo istotnym węzłem transportowym w systemie dróg krajowych. Dla Torunia szczególne znaczenie ma fakt, że wszystkie drogi o kategoriach krajowych stanowią bezpośrednie lub pośrednie połączenie z drogami wyższych kategorii tj. autostradą A1 i drogą ekspresową S10. Dlatego poza zamiejskimi odcinkami dróg krajowych, niezbędna jest również budowa i przebudowa miejskich odcinków dróg krajowych, stanowiących drogi wylotowe z miasta i umożliwiające jednocześnie poprawę połączenia miasta z infrastrukturą sieci TEN-T. Budowa i przebudowa tych odcinków dróg jest niezbędna w celu dostosowania sieci drogowej do nowych warunków ruchowych wywołanych funkcjonowaniem węzłów autostradowych i zmianą struktury potoku pojazdów. Dzięki realizacji miejskich odcinków dróg krajowych możliwe będzie zapewnienie płynności ruchu i poprawa dostępności do połączeń z siecią TEN-T.	częściowo przyjęta	W FENIKS przewiduje się finansowanie dróg zarządzanych przez GDDKiA, wchodzących w skład sieci TEN-T, jak i poza siecią. Priorytetem są drogi zaliczone do sieci TEN-T w celu wypełnienia zobowiązań dotyczących jej budowy w Polsce. Tym niemniej, biorąc pod uwagę zgłaszane postulaty, ale bez uszczerbku dla realizacji celu związanego z dokończeniem budowy spójnej sieci drogowej w Polsce, finansowane będą mogły być także projekty budowy dróg w miastach na prawach powiatu (o standardzie nośności 115 kN/oś) uwzględnione w zawartych Kontraktach Programowych.
449	Miejski Zarząd Dróg w Toruniu	2.4.1.1 Powiązane rodzaje działań	91	„Realizowane w tym celu szczegółowym będą projekty budowy i przebudowy dróg na krajowej sieci drogowej, uzupełniające brakujące elementy ciągów zaliczonych do sieci bazowej TEN-T”. Proponuje się przeformułowanie zapisu w następujący sposób: „Realizowane w tym celu szczegółowym będą projekty budowy i przebudowy dróg na krajowej sieci drogowej, uzupełniające brakujące elementy ciągów zaliczonych do sieci bazowej TEN-T oraz brakujące elementy ciągów dróg krajowych przebiegających w granicach administracyjnych miast, stanowiących kluczowe węzły miejskie wspierające sieć bazową TEN-T”.	Powyższa zmiana zapisu w Programie znajduje swoje uzasadnienie w kontekście działań prowadzonych w celu nowelizacji przepisów regulujących rozwój sieci TEN-T w Unii Europejskiej oraz wniosku Gminy Miasta Toruń skierowanego do Komisarza ds. Transportu Komisji Europejskiej o wpisanie węzła miejskiego miasta Torunia do sieci bazowej TEN-T. Ujęcie Torunia w sieci bazowej umożliwi wykorzystanie potencjału całego województwa kujawsko-pomorskiego, które poprzez brak miejskiego węzła w przedmiotowej sieci znajduje się w izolacji transportowej i jest pozbawione możliwości ubiegania się o środki unijne na rozwój korytarzy i węzłów sieci TEN-T. Kluczowe w tej argumentacji są przede wszystkim lokalizacje autostrady A1 bezpośrednio przy granicy miasta (będącej częścią korytarza sieci bazowej TEN-T) oraz drogi ekspresowej S10 (wchodzącej w skład sieci kompleksowej). W ślad za powyższym wnioskuje się również, by beneficjentami wsparcia ze środków przeznaczonych na ten priorytet byli zarządcy dróg krajowych w granicach administracyjnych miast.	częściowo przyjęta	W FENIKS przewiduje się finansowanie dróg zarządzanych przez GDDKiA, w celu wypełnienia zobowiązań dotyczących budowy sieci TEN-T w Polsce. Tym niemniej, biorąc pod uwagę zgłaszane postulaty, ale bez uszczerbku dla realizacji celu związanego z dokończeniem budowy spójnej sieci drogowej w Polsce, finansowane będą mogły być także projekty budowy dróg w miastach na prawach powiatu (o standardzie nośności 115 kN/oś) uwzględnione w zawartych Kontraktach Programowych.
450	Miejskie Zakłady Autobusowe sp. z o. o.	2.3.1.4 Wskazanie konkretnych terytoriów objętych wsparciem, z uwzględnieniem planowanego wykorzystania narzędzi terytorialnych	87	PROPONOWANE NOWE BRZMIENIE: W związku z powyższym, w zakresie publicznego transportu zbiorowego w miastach wsparcie finansowe będzie przeznaczone dla inwestycji w infrastrukturę i tabor szynowy oraz drogowy publicznego transportu zbiorowego (zasilany paliwami alternatywnymi – miejskie autobusy elektryczne, wodorowe, gazowe) wraz z zapleczem technicznym, m. in. stacjami ładowania, węzły przesiadkowe, miejskie systemy ITS dla uprzywilejowania, usprawnienia usług publicznego transportu miejskiego, rozwiązania IT.	W ramach celu szczegółowego 2.8 „Promowanie zrównoważonej mobilności miejskiej...” i jednego z kluczowych jego założeń, tj. „poprawy dostępności komunikacyjnej” wskazane jest uwzględnienie wsparcia finansowego również dla publicznego drogowego transportu zbiorowego (komunikacja autobusowa zasilana paliwami alternatywnymi – pojazdy elektryczne, wodorowe, gazowe), tak aby JST miała możliwość złożenia wniosku o dofinansowanie zgodnie ze swoimi potrzebami: na tabor szynowy lub kołowy lub oba. Komunikacja autobusowa stanowi najbardziej elastyczny system komunikacyjny miast i niejednokrotnie jest jedyną możliwą opcją poprawy dostępności komunikacyjnej danego obszaru miasta, jednocześnie przyczyniając się do ograniczenia szkodliwego wpływu transportu na środowisko naturalne. Z innych funduszy jedynie Krajowy Plan Odbudowy zakłada wsparcie tego typu projektów, ale z zastrzeżeniem, iż wsparcie skierowane będzie „do samorządów, w tym średnich miast tracących funkcje społeczno-gospodarcze, w szczególności do obszarów wykluczonych społecznie”. Jest zatem prawdopodobne, że miasta większe zostaną wykluczone z tego wsparcia już na poziomie dokumentacji konkursowej. Uwzględniając bowiem liczbę pojazdów zeroemisyjnych poruszających się obecnie po ulicach miast, niezbędna minimalna liczba pojazdów do zakupu do końca 2027 roku, tylko na potrzeby komunikacji miejskiej, wynosi ok. 3200 szt. (co wynika z ustawowego wymogu zapewnienia 30% udziału autobusów zeroemisyjnych we flocie JST – Uoepa, art. 36) i to przy wielu upraszczających rzeczywistość założeniach powodujących niedoszacowanie tej liczby. Natomiast jeśli weźmiemy pod uwagę zapisy „Polityki Energetycznej Polski do 2040 r.” to liczba taboru do zakupu przez JST lub operatorów miejskich jest jeszcze większa. Tymczasem, przewidywana do dofinansowania w ramach KPO łączna liczba taboru, zarówno miejskiego jak i pozamiejskiego wynosi raptem 1580 szt.	odrzucona	Rozumiemy potrzebę rozwijania tej formy przewozów biorąc pod uwagę ilościowe cele dot. wielkości udziału taboru bezemisyjnego we flocie, wynikające z krajowych dokumentów. Tym niemniej występuje tu demarkacja pomiędzy wsparciem autobusów w KPO a transportu szynowego FENIKS. KPO jest instrumentem dla którego okres kwalifikowalności już się rozpoczął, jednocześnie reżim czasowy jest tam krótszy niż w ramach polityki spójności. Dublowanie w jednym czasie naborów z różnych źródeł na poziomie krajowym nie jest wskazane, z założenia więc te dwa instrumenty: KPO oraz FENIKS powinny się uzupełniać. Tabor autobusowy w pierwszej kolejności finansowany będzie więc ze środków KPO. Ewentualne zmiany FENIKS będą mogły zostać dokonane na późniejszym etapie wdrażania Programu, jeżeli będą występowały jeszcze potrzeby w zakresie wsparcia wymiany (zakupu) taboru autobusowego.
451	Młodzieżowy Strajk Klimatyczny	2.2.1.1 Powiązane rodzaje działań	69	W sekcji Inteligentna Infrastruktura gazowa przy wymianianiu gazów odnawialnych i niskoemisyjnych zastąpić "wodór" na "zielony wodór"	Należy podkreślić, że nie każda metoda produkcji wodoru jest neutralna klimatycznie. Obecnie większość produkowanego wodoru w Polsce pochodzi z paliw kopalnych. Produkcja takiego wodoru nie jest niskoemisyjna. Zielony wodór, produkowany za pomocą elektrolizy zasilanej z OZE, jest trafniejszym określeniem w liście niskoemisyjnych gazów.	częściowo przyjęta	Zapisy programu nie wykluczają żadnego rodzaju wodoru wobec wczesnej fazy rozwoju rynku jego produkcji. Ponadto uwagowany zapis dotyczy infrastruktury przesyłu i dystrybucji, która musi odpowiadać na nowe wyzwania. Niemniej na poziomie dokumentu Szczegółowy Opis Priorytetów (SzOP) kwestia gazu odnawialnego i niskoemisyjnego może zostać doprecyzowana.
452	Młodzieżowy Strajk Klimatyczny		69	W sekcji Inteligentna Infrastruktura gazowa przy wymianianiu gazów odnawialnych i niskoemisyjnych zastąpić "wodór" na "zielony wodór"	Należy podkreślić, że nie każda metoda produkcji wodoru jest neutralna klimatycznie. Obecnie większość produkowanego wodoru w Polsce pochodzi z paliw kopalnych. Produkcja takiego wodoru nie jest niskoemisyjna. Zielony wodór, produkowany za pomocą elektrolizy zasilanej z OZE, jest trafniejszym określeniem w liście niskoemisyjnych gazów.	częściowo przyjęta	Zapisy programu nie wykluczają żadnego rodzaju wodoru wobec wczesnej fazy rozwoju rynku jego produkcji. Ponadto uwagowany zapis dotyczy infrastruktury przesyłu i dystrybucji, która musi odpowiadać na nowe wyzwania. Niemniej na poziomie dokumentu Szczegółowy Opis Priorytetów (SzOP) kwestia gazu odnawialnego i niskoemisyjnego może zostać doprecyzowana.

453	NFOŚiGW	Cel szczegółowy 2.6		Po akapicie kończącym się słowami „[...] następnie do innych procesów zagospodarowania odpadów.” proponujemy dodać akapit: „Istnieje konieczność dalszych inwestycji w komponent termiczny gospodarki odpadami, bowiem w celu kompleksowego domknięcia systemu, należy zapewnić większą dostępność ITPO umożliwiających zagospodarowanie wybranych grup odpadów niebezpiecznych, w tym odpadów medycznych, których ilość – w związku z obecną i przyszłą sytuacją epidemiologiczną - gwałtownie wzrasta. Należy mieć przy tym na uwadze, że odpady medyczne należy przetwarzać zgodnie z zasadą „bliskości”, co ma na celu ograniczyć ryzyko sanitarne i epidemiologiczne, wobec czego konieczność inwestycji w tym obszarze jest znacząca.”	1. Konieczne jest uwzględnienie przedsięwzięć prowadzących do transformacji gospodarczej, które nie uzyskały w ogóle lub nie uzyskały w wystarczającym stopniu finansowania w ramach KPO lub innych instrumentów finansowych (czy to ze względu na brak środków, czy pozostawania takich przedsięwzięć poza reżimem czasowym danego instrumentu). 2. Usuwanie i unieszkodliwianie odpadów w szczególności tych niebezpiecznych powodujących szkody w środowisku powinno być uzupełnione wsparciem inwestycji w komponent termiczny gospodarki odpadami, bowiem w celu kompleksowego domknięcia systemu, należy zapewnić większą dostępność ITPO umożliwiających zagospodarowanie wybranych grup odpadów niebezpiecznych, w tym odpadów medycznych, których ilość – w związku z obecną i przyszłą sytuacją epidemiologiczną - gwałtownie wzrasta. Część z tych odpadów może być unieszkodliwiona wyłącznie w procesie termicznego przekształcenia, gdzie moce przerobowe w tym zakresie są w Polsce wciąż niewystarczające. 3. Termiczne Przekształcanie Odpadów, ze względu na niedostatek infrastruktury stanowi realnie istniejącą potrzebę, której zaspokojenie służy rozwiązaniu najistotniejszych problemów w kraju, które rodzą zagrożenia, systemową patologię, szkody dla środowiska i drożyznę dla mieszkańców. Rozwiązania niwelujące te problemy powinny być wprost wpisane jako najistotniejsze dla łagodzenia społecznych, gospodarczych i środowiskowych skutków transformacji w kierunku gospodarki neutralnej dla klimatu. 4. Wsparcie budowy spalarni jest rozwiązaniem realnego problemu istotnego środowiskowo i społecznie. Stanowi też wyrównanie szans wobec krajów tzw. starej UE, który ten problem mają już rozwiązany, poprzez wybudowanie właściwej liczby spalarni. 5. Brak możliwości zagospodarowania frakcji palnej tak odpadów komunalnych jak i odpadów z nich wytworzonych, których recykling nie jest możliwy lub uzasadniony – jest obiektywnym problemem systemów zagospodarowania odpadów komunalnych w kraju. Szacuje się, że do zaspokojenia potrzeb brakuje od 1,5 do 3 mln Mg rocznej wydajności instalacji termicznego przekształcania odpadów. 6. Brak wystarczającej wydajności instalacji powoduje dysfunkcję systemu i gospodarowanie odpadami niezgodnie z prawem oraz jest istotnym czynnikiem wpływającym na wzrost opłat za gospodarowanie odpadami komunalnymi wnoszonych przez właścicieli nieruchomości. 7. Istnieje realna potrzeba wybudowania instalacji ITPOK do poziomu niezbędnego dla wypełnienia obecnej luki w zakresie zagospodarowania frakcji odpadów nienadającej się do recyklingu. 8. Spalarnie nie stanowią opozycji dla recyklingu. Nie wszystkie odpady można poddać recyklingowi. Są przypadki w których recykling jest nieracjonalny ekonomicznie lub nawet rodzi nadmierną nieuzasadnioną presję na środowisko – zużycie energii lub wody. Przykładem są odpady „reszkowe” pochodzące z przetworzenia odpadów, o dużej wartości opałowej, których nie da się poddać recyklingowi ani skierować na składowisko, bo zakazuje tego prawo. 9. Spalarnie są alternatywą dla składowania odpadów bez negatywnego skutku na środowisko. Składowanie jest pewnym wskaźnikiem efektywności całego systemu zagospodarowania w kraju. Polska nie będzie w stanie sprostać wymogom w zakresie zredukowania składowania odpadów komunalnych do maksymalnie 10% do 2030 r. bez wystarczających mocy termicznego przekształcania frakcji nie nadającej się do recyklingu bądź składowania ze względu na właściwości palne. 10. Właściwie wymiarowane instalacje są bezpieczne dla środowiska. Proces inwestycyjny poprzedzony jest kompleksową analizą ekonomiczną, środowiskową i technologiczną. Budowane obecnie spalarnie (np.	częściowo przyjęta	Podczas negocjacji zakresu wsparcia ujętego w celu szczegółowym 2.6 Komisja Europejska stanowczo sprzeciwiała się możliwości skierowania środków na ten typ inwestycji. Zdaniem KE, inwestycje polegające na termicznym przekształcaniu odpadów nie są zgodne z kluczową dla przyszłej perspektywy finansowej zasadą DNSH, a to oznacza ryzyko braku zgody KE na finansowanie tego typu przedsięwzięć z Polityki Spójności na lata 2021-2027. Jednocześnie należy pamiętać, że program skupia się na wsparciu systemów zagospodarowania odpadów zgodnie z hierarchią sposobów postępowania z odpadami wynikającą z tzw. Ramowej dyrektywy w sprawie odpadów, gdzie spalanie odpadów nie jest pożądaną formą ich zagospodarowania. Przeszkodą w finansowaniu tego typu instalacji mogą być również zapisy artykułu 7 rozporządzenia w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności, które wykluczają możliwość wsparcia inwestycji służących zwiększeniu przepustowości obiektów przetwarzania odpadów reszkowych (z pewnymi wyjątkami). KE wydała interpretację, że chodzi o odpady reszkowe materiałowe. W ramach FEnIKS planuje się wsparcie dla źródeł wysokosprawnej kogeneracji opartych o odpady, w ramach CS 2.1. Rozwój źródeł energii, w których w jednym procesie wytwarzana jest energia cieplna i elektryczna przyczynia się do zapewnienia spełnienia definicji efektywnego systemu ciepłowniczego, dodatkowo jest efektywniejsze energetycznie. Wsparcie w zakresie termicznego przekształcania odpadów niebezpiecznych przewidziano w ramach celu szczegółowego 2.6, które nie podlegają wyłączeniu z art. 7 w w. rozporządzenia.
454	NFOŚiGW	2.1.2.1. Powiązane rodzaje działań, akapit 2, pierwsze zdanie. oraz 2.2.4.1. Powiązane rodzaje działań, akapit 2, przedostatnie zdanie	str. 38 i 75	Uzupełnienie fragmentu (str. 38 i 75): W zakresie gospodarowania wodami opadowymi wspierane będą systemy mające za zadanie zapobieganie podtopieniom i zalaniom oraz ograniczanie skutków tych zjawisk, zwiększenie odporności na ekstremalne zjawiska pogodowe (ulewy oraz powodzie błyskawiczne), spowolnienie odpływu oraz retencjonowanie wody wraz z systemami jej zagospodarowania oraz wykorzystania, a w tym dystrybucji na okres suszy. Projekty takie mogą być łączone z projektami dotyczącymi zielono-niebieskiej infrastruktury.	Brak jest wskazania na wykorzystanie wód opadowych, a wspieranie samego spowolnienia spływu nie jest celem.	częściowo przyjęta	Doprecyzowanie zapisów nastąpi na poziomie szczegółowego opisu osi, czyli SzOP.
455	NFOŚiGW	„co wymaga inwestycji szczególnie w infrastrukturę dystrybucji gazu”	Str. 6	Należy mieć na uwadze, iż najbardziej pożądaną jest podłączenie budownictwa jednorodzinnego do sieci ciepłowniczej/ ewentualnie OZE.	Należy mieć na uwadze, iż najbardziej pożądane jest podłączenie budownictwa jednorodzinnego do sieci ciepłowniczej/ ewentualnie OZE	częściowo przyjęta	Preferencje mogą zostać określone na poziomie dokumentu Szczegółowy Opis Priorytetów (SzOP) i kryteriów. Wobec braku propozycji zapisu, nie wprowadza się zmian w treści programu.
456	NFOŚiGW	„[...] inwestycji, niskiej świadomości korzyści związanych z poprawą efektywności energetycznej wśród zarządców przedsiębiorstw, niskiego dochodu rozporządzalnego członków wspólnot/spółdzielni mieszkaniowych”	str. 13 drugi akapit od dołu	Należy wskazać, iż w przypadku wspólnot mieszkaniowych problemem mogą być także niskie odpisy remontowe, które w związku z niskim dochodem rozporządzalnym negatywnie wpływają na możliwość zapewnienia wkładu własnego Brak też odniesienia do domów jednorodzinnych z uwzględnieniem kwestii ubóstwa energetycznego.	Nie jest problemem sam dochód rozporządzalny, ale wysokość odpisów remontowych możliwych do udźwignięcia przez członków wspólnot mieszkaniowych i związana z tym możliwość zapewniania wkładu własnego	częściowo przyjęta	Kwestia wysokości odpisów remontowych zostanie wzięta pod uwagę na etapie konstruowania szczegółowych parametrów produktów finansowych.
457	NFOŚiGW	Uwaga Ogólna		We wszystkich zapisach o poniższym brzmieniu należy zapis uzupełnić o cyrkularne wykorzystanie wody „We wszystkich projektach, w których będzie to zasadne i możliwe zostaną zastosowane rozwiązania w zakresie obiegu cyrkularnego (w tym wykorzystania wody szarej, ścieków oczyszczonych, efektywności energetycznej i użycia energii ze źródeł odnawialnych) jak również elementy sprzyjające adaptacji do zmiany klimatu i łagodzeniu jej skutków (w szczególności zielona i niebieska infrastruktura). Mogą być także uwzględniane dodatkowe elementy, jeżeli realizują szersze cele Polityki Spójności (np. zieleni, usuwanie barier architektonicznych ze szczególnym uwzględnieniem cieków wodnych, elementy budownictwa wynikające ze zmian klimatu)”	Ponowne wykorzystanie wody szarej i oczyszczonych ścieków jest istotnym działaniem ograniczającym zużycie wody, co jest szczególnie istotne w świetle działań adaptacyjnych do zmian klimatu. Problemem w Polsce, jak i w całej Europie jest zubożenie ekosystemów cieków wodnych przez nadmierne grodzenie rzek sztucznymi barierami, które stanowią przeszkodę nie do pokonania dla ryb (grodzą szlaki migracji). Powinno się usuwać stare, zniszczone progi które nie spełniają swojej funkcji (ich istnienie w obecnych czasach nie ma uzasadnienia), a wpływają negatywnie na ekosystem wodny. https://amber.international/about/ projekt finansowany ze środków Horyzont 2020	częściowo przyjęta	1. Do uwzględnienia dodanie słów: (w tym wykorzystania wody szarej, ścieków oczyszczonych, 2. Natomiast zamiast „ze szczególnym uwzględnieniem cieków wodnych” lepiej byłoby dodać „i ekologicznych”, gdyż „bariery architektoniczne” odnoszą się do ludzi. Propozycja zmiany zapisu w ramach rozdziału 1.7: We wszystkich projektach, w których będzie to zasadne i możliwe, zostaną zastosowane rozwiązania w zakresie gospodarki o obiegu zamkniętym (w tym wykorzystanie wody szarej, ścieków oczyszczonych, efektywności energetycznej i użycia energii ze źródeł odnawialnych), jak również elementy sprzyjające adaptacji do zmian klimatu (w szczególności zielona i niebieska infrastruktura) oraz działania dotyczące kwestii ochrony, promowania i przywracania zdrowych ekosystemów, zielonej infrastruktury i rozwiązań opartych na rodzimych zasobach przyrody. Elementem projektów będą mogły być również dodatkowe inwestycje, jeżeli będą miały za zadanie realizację szerszych celów polityki spójności (np. zieleni, usuwanie barier architektonicznych i ekologicznych, czy elementy budownictwa wynikające z konieczności dostosowania do zmian klimatu).
458	NFOŚiGW	1 akapit zakresu interwencji dla ISE – ostatnie zdanie	str. 68	Propozycja zmiany zapisu: „W przypadku projektów liniowych możliwa preferowana będzie budowa sieci kablowych zamiast linii napowietrznych.”	Powinno to być rozwiązanie preferowane ze względu na ograniczenie przerw w dostawach i wrażliwości na warunki atmosferyczne	częściowo przyjęta	Preferencje mogą zostać określone na poziomie dokumentu Szczegółowy Opis Priorytetów (SzOP) i kryteriów.

459	NFOŚiGW	Uzasadnienie celu 2.7	str. 26	Polska posiada wartościowe zasoby przyrodnicze, w tym dużą różnorodność biologiczną, jednak nadal niezbędne jest przeciwdziałanie czynnikom i zjawiskom negatywnie oddziałującym na jej stan, w tym z wykorzystaniem działań w zakresie edukacji, w tym dzieci i młodzieży.	Propozycja dodania odniesienia do edukacji ekologicznej na etapie szkolnym – jest to działanie istotnie budujące świadomość ekologiczną.	częściowo przyjęta	Projekty edukacyjne dot. przyrody są przewidziane w FEniKS: "Zakres ww. działań, a jednocześnie ich dopełnienie wymaga objęcia interwencją także rozwoju zdolności parków narodowych i podmiotów zarządzających obszarami Natura 2000 dla sprawniejszego zarządzania na obszarach chronionych i dla celów informacyjnych, edukacyjnych". Ze względu na ograniczoną ilość znaków we wzorcu programu, szczegółowe informacje będą wymienione w SzOP.
460	NFOŚiGW	Uzasadnienie do celu szczegółowego 2.6	Str. 25	Po 2 akapicie uzasadnienia proponujemy dodać poniższy zapis: „W celu urzeczywistnienia idei gospodarki odpadami zgodnej z założeniami GOZ kluczowe jest podejmowanie działań zapobiegających powstawaniu odpadów (w tym m.in. ponowne użycie produktów, ich naprawa, promowanie wymiany rzeczy używanych czy zapobieganie powstawaniu odpadów żywności). Istotnym elementem gospodarki odpadami jest recykling będący jedną z najskuteczniejszych metod ochrony środowiska naturalnego. Dzięki ponownemu wykorzystywaniu odpadów, które zostają przetworzone na pełnowartościowe produkty można ograniczyć emisję dwutlenku węgla, skażenie gleb i wód oraz eksploatację surowców pierwotnych. Transformacja przedsiębiorstw i gospodarki komunalnej w celu zwiększenia ponownego wykorzystania surowców, bardziej efektywnych, bezemisyjnych procesów produkcyjnych oraz zagospodarowanie określonych grup odpadów, które mają potencjał energetyczny, a ich składowanie jest niebezpieczne, z uwagi na właściwości palne stanowi istotny kierunek optymalizacji systemu gospodarki odpadami.”	Uzasadnienie dla wskazanego celu szczegółowego powinno być szersze celem zobrazowania planowanego kierunku transformacji w kierunku GOZ. Obecny zapis ogranicza się do edukacji oraz rekultywacji terenów zdegradowanych	częściowo przyjęta	Zaproponowano zapis w programie. "W celu urzeczywistnienia idei gospodarki odpadami zgodnej z założeniami GOZ kluczowe jest podejmowanie działań zapobiegających powstawaniu odpadów (w tym m.in. ponowne użycie produktów, ich naprawa, promowanie wymiany rzeczy używanych czy zapobieganie powstawaniu odpadów żywności). Istotnym elementem gospodarki odpadami jest recykling będący jedną z najskuteczniejszych metod ochrony środowiska naturalnego".
461	NFOŚiGW	Środowisko, akapit 1	Str. 7	"Polska zaliczana jest do krajów ubogich w zasoby wodne (przeciętne zasoby wód w Polsce wynoszą ok. 60 mld m ³ , w porach suchych ten poziom może spaść nawet poniżej 40 mld m ³). Zasoby wód powierzchniowych [...]” Wskazane by zapis uzupełnić o kwestie świadomości ekologicznej w zakresie oszczędzania wody.	W Polsce istnieje niedostateczna świadomość o niskich zasobach wodnych i powiązanej z tym konieczności oszczędzania wody, ponownego wykorzystania wody szarej.	częściowo przyjęta	W ramach celu szczegółowego 2.4 będą prowadzone działania edukacyjne dot. zarówno adaptacji do zmian klimatu jak i w zakresie zasobów wodnych.
462	NFOŚiGW	Termomodernizacja 1000 szkół		2.1. Obszar niedoprecyzowany w FEniKS przez MFIPR, w obecnej wersji FEniKS na termomodernizację budynków użyteczności publicznej przewidziano 720 mln EUR bez podziału na rodzaje budynków podlegających termomodernizacji. 2.1. W ramach POIiŚ 2014-2020 udało się dotychczas sfinansować ok. 250 projektów termomodernizacji. W KPO na termomodernizację szkół przeznaczono 290 mln EUR, co pozwoli na sfinansowanie ok. 150 projektów z listy rezerwowej naboru MF EOG oraz drugie tyle w ramach kolejnego naboru planowanego na przełomie 2021/22 r. Dla realizacji celu "1000 szkół" określonego przez PMM w expose i monitorowanego przez KPRM/MEN niezbędne jest zapewnienie w FEniKS środków na realizację ponad 450 projektów, czyli rzędu 450 mln EUR. 2.3. Doprecyzowanie wkładu FEniKS w realizację programu termomodernizacji 1000 szkół powinno zostać dokonane podczas dalszych prac nad programem poprzez wydzielenie dedykowanej puli środków. 2.4. Dodatkowo niezbędna jest modyfikacja demarkacji między FEniKS a RPO, która wg obecnej propozycji MFIPR przewiduje, że termomodernizacja szkół będących własnością samorządów ma być finansowana jedynie na poziomie RPO. Finansowanie termomodernizacji szkół w stopniu pozwalającym zrealizować co najmniej cel "1000 szkół" powinno być zabezpieczone w FEniKS.		częściowo przyjęta	Wypełnienie postulatów nie wymaga zmian w programie i związane jest z kształtowaniem zapisów w Szczegółowym opisie priorytetów i Linii demarkacyjnej.
463	NFOŚiGW	Gospodarka wodna i sieci wodno - kanalizacyjne		Działania w tym obszarze są obecnie w kompetencjach Ministerstwa Infrastruktury. Biorąc pod uwagę wieloletnie doświadczenia NFOŚiGW w wydatkowaniu środków polityki spójności (dotacje) i krajowych (potyczki) w tym obszarze, a więc unikalne zaplecze kompetencyjne/kadrowe i procesowe, zasadnym jest utrzymanie NFOŚiGW jako instytucji wdrażającej w ramach FEniKS. Utrzymanie wdrażania tego obszaru w NFOŚiGW zapewni również, swego rodzaju "mechanizm bilansujący" wielokrotnie wykorzystywane w poprzednich perspektywach UE, polegający na możliwości sprawnego zwiększania kontraktacji i certyfikacji w przedmiotowym obszarze, w przypadku problemów z wydatkowaniem środków w innych działaniach POIiŚ, a więc aktualnie i FEniKS.		częściowo przyjęta	System instytucji wdrażających FEniKS nie jest jeszcze zatwierdzony na obecnym etapie.
464	NFOŚiGW	Transport kolejowy	Str.8/9	Może warto podkreślić, że relatywnie jest to najtańszy sposób transportu i bardziej przyjazny środowisku		odrzucona	W treści uwagi nie doprecyzowano jaki transport jest najtańszym i najbardziej przyjaznym środowisku (na str. 8/9 są opisane różne gałęzie transportu).
465	NFOŚiGW	Uwaga ogólna		W strukturze obu dokumentów nie przewidziano wsparcia dla modernizacji taboru komunikacji w miastach na tabor zeroemisyjny. Należy przewidzieć wsparcie dla tego rodzaju działań.	Biorąc pod uwagę kapitałochłonność tego rodzaju działań a także istotny wkład wymiany taboru na zeroemisyjny do poprawy jakości powietrza, należy uwzględnić dofinansowanie tego rodzaju projektów w okresie po 2026 r. (tj. Po zakończeniu realizacji KPO)	odrzucona	Rozumiemy potrzebę modernizacji taboru komunikacji w miastach, tym niemniej występuje tu demarkacja pomiędzy wsparciem autobusów w Krajowym Planie Odbudowy a transportu szynowego FEniKS. KPO jest instrumentem dla którego okres kwalifikowalności już się rozpoczął, jednocześnie reżim czasowy jest tam krótszy niż w ramach polityki spójności. Dublowanie w jednym czasie naborów z różnych źródeł na poziomie krajowym nie jest wskazane, z założenia więc te dwa instrumenty: KPO oraz FEniKS powinny się uzupełniać. Tabor autobusowy (zakup) w pierwszej kolejności finansowany będzie więc ze środków KPO. Ewentualne zmiany FEniKS będą mogły zostać dokonane na późniejszym etapie wdrażania Programu, jeżeli będą występowały jeszcze potrzeby w zakresie wsparcia wymiany (zakup) taboru autobusowego, a także będą dostępne wolne środki.

466	NFOŚiGW	Akapit dot. transportu publicznego w miastach	str. 9	Ani w tym miejscu ani w części dotyczącej jakości powietrza nie ma wzmianki o modernizacji taboru kołowego na zeroemisyjny – warto się do tego odnieść jako określenie wyzwania na które FEnIKS ma odpowiedzieć.	jak w pkt. 2	odrzucona	Rozumiemy potrzebę rozwijania tej formy przewozów, tym niemniej występuje tu demarkacja pomiędzy wsparciem autobusów w Krajowym Planie Odbudowy a transportu szynowego FEnIKS. KPO jest instrumentem dla którego okres kwalifikowalności już się rozpoczął, jednocześnie reżim czasowy jest tam krótszy niż w ramach polityki spójności. Dublowanie w jednym czasie naborów z różnych źródeł na poziomie krajowym nie jest wskazane, z założenia więc te dwa instrumenty: KPO oraz FEnIKS powinny się uzupełniać. Tabor autobusowy w pierwszej kolejności finansowany będzie więc ze środków KPO. Ewentualne zmiany FEnIKS będą mogły zostać dokonane na późniejszym etapie wdrażania Programu, jeżeli będą występowały jeszcze potrzeby w zakresie wsparcia wymiany (zakupu) taboru autobusowego, a także będą dostępne wolne środki.
467	NFOŚiGW	Tytuł celu szczegółowego 2.8	str. 26	Należy uzupełnić zapisy o zagadnienia dotyczące modernizacji taboru komunikacji zbiorowej w kierunku transportu zeroemisyjnego	jak w pkt. 2	odrzucona	We wskazanej części (str. 26) odniesiono się i uzasadniono wsparcie dla zero i niskoemisyjnego transportu publicznego, nie dokonując podziału na inwestycje infrastrukturalne i tabor. Szczegółowy zakres wsparcia opisano w dalszej części Programu i odniesiono się do kwestii taboru. Przy czym należy mieć na uwadze demarkację pomiędzy KPO a FEnIKS, zgodnie z którą wsparcie autobusów zeroemisyjnych planowane jest w KPO, a taboru szynowego w FEnIKS. Zapewni to komplementarność wsparcia i nie będzie prowadziło do dublowania naborów w jednym czasie. Tabor autobusowy w pierwszej kolejności finansowany będzie więc ze środków KPO. Ewentualne zmiany FEnIKS będą mogły zostać dokonane na późniejszym etapie wdrażania Programu, jeżeli będą występowały jeszcze potrzeby w zakresie wsparcia wymiany (zakupu) taboru autobusowego, a także będą dostępne wolne środki.
468	NFOŚiGW	1 akapit uzasadnienia do celu 2.8 „[...] poziom zatłoczenia (liczony jako średni czas przejazdu drogami w mieście) wzrósł w porównaniu do 2017 r.”	str. 26	Wskazane jest podanie skali tego wzrostu	Przy definiowaniu zagadnienia należy określić skalę zmian powodujących problem (analogicznie jak w uzasadnieniu do innych celów szczegółowych.	odrzucona	Wzrost natężenia ruchu drogowego zróżnicowany był w poszczególnych miastach objętych badaniem i wahał się do 1% do 3% rok do roku (2018 do 2017). W kolejnych badaniach (porównanie 2019 z 2018) widoczne są dalsze wzrosty pomiędzy 1% a 5% i to we wszystkich 14 miastach objętych badaniem. Ze względu na zróżnicowane warunki ruchu w poszczególnych miastach, wskazanie jednej skali wzrostu natężenia ruchu będzie niemiernodajne i nie będzie pokazywało realnej i rzeczywistej zmiany. Ponadto, z uwagi na ograniczenia liczby znaków w poszczególnych częściach Programu, opis powinien być możliwie syntetyczny, w przeciwnym wypadku powodowałoby to konieczność usunięcia innych zapisów w danej części. Proponujemy lekturę dokumentu wskazanego w przypisie w celu pogłębienia zagadnienia.
469	NFOŚiGW	Wskaźniki produktu dla celu 2.6	Str. 50/51	Do rozważenia dodanie wskaźnika: - zmniejszenie udziału składowania jako ostatecznej formy unieszkodliwienia odpadów, - masa produktów, dla których uniknięto składowania wobec ponownego wykorzystania.	W zestawieniu wskaźników brak wskaźnika odnoszącego się do procesu zapobiegania powstawania odpadów, który jest kluczowy w kontekście GOZ.	odrzucona	Prezentowany w aktualnej wersji programu zestaw wskaźników uwzględni jedynie wskaźniki wspólne określone w załączniku do Rozporządzenia 2021/1058. Wynika to z oczekiwań KE dot. ograniczania w programach wskaźników nie pochodzących z przedmiotowego Rozporządzenia oraz rozliczeniowego dla beneficjentów charakteru wskaźników. Na obecnym etapie proponuje się więc nie uwzględniać zgłaszanej tu propozycji. Jednocześnie nie wyklucza się przyszłego uwzględnienia wskaźników dodatkowych w krajowym uszczegółowieniu do programu (odpowiednik szczegółowego opisu osi priorytetowych z perspektywy 2014-2020), które będzie przygotowywane po zatwierdzeniu programu przez KE.
470	NFOŚiGW	Wskaźniki rezultatu dla celu 2.6	Str. 50/51	Do rozważenia dodanie wskaźnika: Masa unikniętych odpadów lub przedmiotów ponownie użytych.	W zestawieniu wskaźników brak wskaźnika odnoszącego się do procesu zapobiegania powstawania odpadów, który jest kluczowy w kontekście GOZ.	odrzucona	Prezentowany w aktualnej wersji programu zestaw wskaźników uwzględni jedynie wybrane wskaźniki wspólne określone w załączniku do Rozporządzenia 2021/1058. Wynika to z oczekiwań KE dot. ograniczania w programach wskaźników nie pochodzących z przedmiotowego Rozporządzenia oraz rozliczeniowego dla beneficjentów charakteru wskaźników. Na obecnym etapie proponuje się więc nie uwzględniać zgłaszanej tu propozycji. Jednocześnie nie wyklucza się przyszłego uwzględnienia wskaźników dodatkowych w krajowym uszczegółowieniu do programu (odpowiednik szczegółowego opisu osi priorytetowych z perspektywy 2014-2020), które będzie przygotowywane po zatwierdzeniu programu przez KE.

471	NFOŚiGW	„W związku z powyższym, w zakresie transportu miejskiego wsparcie finansowe będzie dedykowane inwestycjom w infrastrukturę i tabor szynowy publicznego transportu zbiorowego [...]”	str. 87	W ramach działania należy też rozwijać dostępność komunikacji zbiorowej także w postaci taboru kołowego zeroemisyjnego, w tym opartego o wodór, dlatego proponujemy dodanie: „W związku z powyższym, w zakresie transportu miejskiego wsparcie finansowe będzie dedykowane inwestycjom w infrastrukturę i tabor szynowy oraz kołowy zeroemisyjny publicznego transportu zbiorowego [...]”	zgodnie z pkt. 2	odrzucona	Rozumiemy potrzebę rozwijania tej formy przewozów biorąc pod uwagę wskazywane ilościowe cele dot. wielkości udziału taboru bezemisyjnego we flocie, wynikające z krajowych dokumentów. Tym niemniej występuje tu demarkacja pomiędzy wsparciem autobusów w KPO a transportu szynowego FEnIKS. KPO jest instrumentem dla którego okres kwalifikowalności już się rozpoczął, jednocześnie reżim czasowy jest tam krótszy niż w ramach polityki spójności. Dublowanie w jednym czasie naborów z różnych źródeł na poziomie krajowym nie jest wskazane, z założenia więc te dwa instrumenty: KPO oraz FEnIKS powinny się uzupełniać. Tabor autobusowy w pierwszej kolejności finansowany będzie więc ze środków KPO. Ewentualne zmiany FENIKS będą mogły zostać dokonane na późniejszym etapie wdrażania Programu, jeżeli będą występowały jeszcze potrzeby w zakresie wsparcia wymiany (zakupu) taboru autobusowego.
472	NFOŚiGW	PP Zielony Transport Publiczny		Obszar nieuwzględniony dotąd przez MFIPR w FEnIKS, który w opinii MFIPR powinien być finansowany w ramach RPO. Projekt FEnIKS w obszarze zeroemisyjnego transportu przewiduje w obecnej wersji jedynie zakup taboru szynowego, pomijając całkowicie transport kołowy w komunikacji publicznej w miastach. W KPO na wymianę taboru miejskiego na zeroemisyjny zaplanowano ok. 750 mln EUR, co pozwoli na dofinansowanie zakupu ok. 1200 zeroemisyjnych autobusów, przy zapotrzebowaniu w skali kraju w wysokości ok. 5000 sztuk wymagane dla pełnej transformacji sektora transportu publicznego w kierunku bezemisyjnym. Propozycje NFOŚiGW w pracach nad FEnIKSem dotychczas były pomijane przez MF1PR. Postulujemy uwzględnienie w zakresie wsparcia w FEnIKS również bezemisyjnego transportu autobusowego i kontynuowanie finansowania zakupu zeroemisyjnego taboru w ramach FEnIKS z wykorzystaniem doświadczeń NFOŚiGW. Ustalenie ewentualnej demarkacji między FEnIKS a RPO powinno mieć postać progu wielkości projektu powyżej którego wsparcie dla tego typu działań pochodzi z poziomu FEnIKS a poniżej z RPO.		odrzucona	Rozumiemy potrzebę rozwijania tej formy przewozów, tym niemniej występuje tu demarkacja pomiędzy wsparciem autobusów w Krajowym Planie Odbudowy a transportu szynowego FEnIKS. KPO jest instrumentem dla którego okres kwalifikowalności już się rozpoczął, jednocześnie reżim czasowy jest tam krótszy niż w ramach polityki spójności. Dublowanie w jednym czasie naborów z różnych źródeł na poziomie krajowym nie jest wskazane, z założenia więc te dwa instrumenty: KPO oraz FEnIKS powinny się uzupełniać. Tabor autobusowy w pierwszej kolejności finansowany będzie więc ze środków KPO. Ewentualne zmiany FENIKS będą mogły zostać dokonane na późniejszym etapie wdrażania Programu, jeżeli będą występowały jeszcze potrzeby w zakresie wsparcia wymiany (zakupu) taboru autobusowego, a także będą dostępne wolne środki.
473	NFOŚiGW	2.2.5.1 Powiązane rodzaje działań, akapit 1	str. 83	Uzupełnienie fragmentu: W związku z powyższym przewiduje się wsparcie na budowę i modernizację infrastruktury niezbędnej do ujęcia, uzdatniania, magazynowania i dystrybucji wody do spożycia w uzasadnionych adaptacją do zmian klimatu przypadkach, w tym m.in. działań związanych z ograniczaniem strat wody, jej odzyskiem, zarządzaniem oraz zapewnieniem właściwego bezpieczeństwa dostarczenia wody.	Działania dotyczące odzysku wody (np. wody szarej do ponownego wykorzystania czy marnotrawionej wody czystej) są nie mniej istotne dla ogólnego zużycia wody uzdatnionej.	przyjęta	Doprecyzowanie klauzul nastąpi na poziomie szczegółowego opisu osi, czyli SzOP. Ponowne wykorzystanie wody szarej i oczyszczonych ścieków jest istotnym działaniem ograniczającym zużycie wody, co jest szczególnie istotne w świetle działań adaptacyjnych do zmian klimatu. Proponowane uzupełnienie zapisu w ramach rozdziału 1.7: "We wszystkich projektach, w których będzie to zasadne i możliwe, zostaną zastosowane rozwiązania w zakresie gospodarki o obiegu zamkniętym (w tym wykorzystanie wody szarej, ścieków oczyszczonych, efektywności energetycznej i użycia energii ze źródeł odnawialnych), jak również elementy sprzyjające adaptacji do zmian klimatu (w szczególności zielona i niebieska infrastruktura) oraz działania dotyczące kwestii ochrony, promowania i przywracania zdrowych ekosystemów, zielonej infrastruktury i rozwiązań opartych na rodzimych zasobach przyrody. Elementem projektów będą mogły być również dodatkowe inwestycje, jeżeli będą miały za zadanie realizację szerszych celów polityki spójności (np. zieleni, usuwanie barier architektonicznych i ekologicznych, czy elementy budownictwa wynikające z konieczności dostosowania do zmian klimatu)".
474	NFOŚiGW	Ce I szczegółowy 2.6		Przed akapitem zaczynającym się od słów „We wszystkich projektach, w których będzie to zasadne [...]” proponujemy dodać akapit: „Mając na uwadze coraz częściej pojawiające się przypadkami porzucania odpadów niebezpiecznych, konieczne jest zapewnienie finansowania usuwania i zagospodarowania tych odpadów w związku ze znacznymi kosztami jakie generują takie działania, przede wszystkim ze względu na zagrożenia dla środowiska, jakie mogą powodować takie odpady niebezpieczne. Także w związku z epidemią Covid-19, znacząco wzrosła ilość medycznych odpadów o charakterze niebezpiecznym, które powinny być niezwłocznie utylizowane ze względu na swój charakter zakaźny.”	Efektom planowanych działań powinno być m.in.: - poprawa efektywności gospodarowania odpadami komunalnymi; - zmniejszenie udziału składowania jako ostatecznej formy unieszkodliwienia odpadów, - bezpieczne dla ludzi i środowiska zagospodarowywanie odpadów, w tym odpadów niebezpiecznych, medycznych. Obecnie moce tego typu są niewystarczające dla rosnącej ilości odpadów niebezpiecznych.	przyjęta	W ramach celu szczegółowego 2.6 dodano zapis: "Transformacja przedsiębiorstw i gospodarki komunalnej w celu zwiększenia ponownego wykorzystania surowców, bardziej efektywnych, bezemisyjnych procesów produkcyjnych oraz zagospodarowanie określonych grup odpadów niebezpiecznych, a ich składowanie jest niebezpieczne lub niemożliwe, m.in. z uwagi na czynniki sanitarno-epidemiologiczne, stanowi istotny kierunek optymalizacji systemu gospodarki odpadami. W celu kompleksowego domknięcia systemu, wsparcie kierowane na rzecz zapewnienia większej dostępności ITPO przeznaczonych wyłącznie do przetwarzania nienadających się do recyklingu odpadów niebezpiecznych, w tym także odpadów weterynaryjnych i medycznych, których ilość – w związku z sytuacją epidemiologiczną - gwałtownie wzrasta. Należy mieć przy tym na uwadze, że odpady medyczne należy przetwarzać zgodnie z zasadą „bliskości”, co ma na celu ograniczyć ryzyko sanitarne i epidemiologiczne, wobec czego konieczność inwestycji w tym obszarze jest znacząca".
475	NFOŚiGW	Druga linijka ostatniego akapitu do uzasadnienia celu 2.8	str. 26	Zmiana zapisu na: „Rozbudowana przestrzennie i dobra jakościowo oferta niskoemisyjnego zeroemisyjnego transportu publicznego dostępnego dla wszystkich”	jak w pkt. 2	przyjęta	Zapis został zmieniony na następujący: "Rozbudowana przestrzennie i dobra jakościowo oferta zero i niskoemisyjnego transportu publicznego dostępnego dla wszystkich użytkowników,..."

476	NFOŚiGW	„W sektorze transportu zasadność interwencji w sektorze przewozów intermodalnych oraz kolejowych przewozów towarowych, [...]”	str. 13 drugi akapit od dołu	„W sektorze transportu zasadność interwencji w sektorze modernizacji transportu zbiorowego w kierunku transportu zeroemisyjnego, przewozów intermodalnych oraz kolejowych przewozów towarowych, [...]”	Jak w pkt. str. 2	przyjęta	Zapis zostanie uzupełniony, jak poniżej: "W sektorze transportu zasadność interwencji w sektorze modernizacji transportu zbiorowego w kierunku transportu zeroemisyjnego, przewozów intermodalnych oraz kolejowych przewozów towarowych, [...]"
477	NFOŚiGW	2.1.2.1. Powiązane rodzaje działań, akapit 1 oraz 2.2.4.1. Powiązane rodzaje działań, akapit 2	str. 38 i 74	Uzupełnienie fragmentu (str. 38): W związku z tym przewiduje się wdrożenie działań określonych w miejskich planach adaptacji do zmian klimatu, obejmujących m.in. zrównoważone i zaadaptowane do zmian klimatu systemy gospodarowania wodami opadowymi oraz rozwój zielono-niebieskiej infrastruktury, w tym rozwiązania bazujące na funkcjach przyrodniczych (NBS). Uzupełnienie fragmentu (str. 74): W zakresie adaptacji zmian klimatu na obszarach miejskich przewiduje się wsparcie projektów realizowanych w miastach o określonej wielkości i gęstości zaludnienia z wyłączeniem miast kwalifikujących się do wsparcia w ramach celu szczegółowego 2.4 w ramach priorytetu I. Projekty polegać będą na opracowaniu miejskich planów adaptacji oraz na ich realizacji w tym poprzez wdrożenie działań inwestycyjnych analogicznych do wskazanych w priorytecie I (m. in. polegających na realizacji zrównoważonych i zaadaptowanych do zmian klimatu systemów gospodarowania wodami opadowymi oraz rozwoju zielono-niebieskiej infrastruktury, w tym rozwiązania bazujące na funkcjach przyrodniczych (NBS)).	NBS – Natura based solutions Jeśli tylko to możliwe, w miastach najlepiej promować rozwiązania NBS, które świadczą w mieście wiele cennych usług związanych nie tylko z retencją wód, ale także ich oczyszczaniem, łagodzenia klimatu w mieście, w tym zmniejszaniem zjawiska miejskiej wyspy ciepła. Zamiast prostszych „szarych” rozwiązań tj. budowa betonowych zbiorników, które są łatwiejsze w realizacji ze względu na uproszczone procedury prawne – wniosek z “Analizy miejskich planów adaptacji do zmian klimatu”, Raport podsumowujący, realizowany przez, IOŚ-PIB.	Przyjęta	
478	NFOŚiGW	Opisy każdego celu szczegółowego, sekcja „Działania na rzecz równości, integracji i niedyskryminacji”		Treści dotycząc dostępności dla osób z niepełnosprawnościami materiałów informacyjnych i promocyjnych będą opisane tu, czy w sekcji dotyczącej komunikacji, czy w Strategii?		przyjęta	Nie przewiduje się konkretnych typów projektów dedykowanych indywidualnie Ozn, ale wszystkie projekty w zakresie działań informacyjnych i promocyjnych będą zgodne z potrzebami tej grupy osób.
479	NFOŚiGW	Uwaga ogólna		Wskazane jest ujednolicenie sposobu przywołania aktów prawa UE w całym dokumencie. W różnych miejscach jest to: - jedynie numer rozporządzenia lub dyrektywy - numer rozporządzenia lub dyrektywy i przypis - cała nazwa wraz z numerem i datą w tekście - nazwa (skrót) wraz z przypisem		przyjęta	
480	NFOŚiGW	Zanieczyszczenia powietrza niską emisją ze stacjonarnych źródeł spalania pozostaje w Polsce bardzo poważnym problemem, także na wsi i w mniejszych miastach, gdzie sieć gazowa i ciepłownicza jest nierozwinięta lub nie istnieje. Wciąż ok 30% powierzchni kraju pozostaje niezgazyfikowane, co wymaga inwestycji szczególnie w infrastrukturę dystrybucji gazu.	Str. 6	Należy zapis uzupełnić o kwestię świadomości ludności o szkodliwości palenia paliwami stałymi o niskiej jakości oraz zagadnienia związane z edukacją ekologiczną. Zmienić na „jest słabo rozwinięta lub nie istnieje”	Istotną rolę w ograniczaniu problemu smogu jest edukacja ekologiczna, szczególnie prowadzona w obszarach o wysokich częstościach przekraczania norm jakości powietrza. Zmiana redakcyjna doprecyzowująca znaczenie.	częściowo przyjęta	Fragment, do którego zgłoszono uwagę, jest limitowany ilością znaków. Edukacja ekologiczna jest uwzględniona m.in. w opisie interwencji w I priorytecie w c.s. 2.1., natomiast jej zakres zostanie doprecyzowany na etapie Szczegółowego opisu priorytetów.
481	NFOŚiGW	https://en.wikipedia.org	str.3	Odnośnik nr 6 – najbardziej zanieczyszczone miasta	Może lepiej powołać się na bardziej wiarygodne źródło niż Wikipedia	odrzucona	Dane prezentowane pod linkiem https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_most-polluted_cities_by_particulate_matter_concentration jest to lista zaprezentowana zgodnie z dokumentacją Światowej Organizacji Zdrowia.
482	NFOŚiGW	Uwaga ogólna		W strukturze obu dokumentów nie przewidziano wsparcia dla procesu termomodernizacji budynków jednorodzinnych z wymianą źródeł ciepła ani na poziomie krajowym ani na poziomie regionów. Należy przewidzieć wsparcie dla tego rodzaju działań.	Sektor ten wymaga dalszego wsparcia, zwłaszcza że proces termomodernizacji tego rodzaju obiektów musi być rozłożony na okres co najmniej do 2030 r. (jako proces ciągły). Do pełnej realizacji programu niezbędne jest pozyskanie finansowania zewnętrznego w wysokości 8 mld EUR. Zaproponowane wsparcie w ramach KPO w wysokości 3 mld EUR, jest istotnym wkładem w realizację procesu termomodernizacji budynków jednorodzinnych, jednak nie pozwala na zaadresowanie większości potrzeb tego sektora, zwłaszcza z uwagi na ograniczenia czasowe wydatkowania środków (do 2026 r.).	przyjęta	
483	NFOŚiGW	Druga linijka drugiego akapitu opisu zakresu interwencji celu 2.8	str. 32	Zmiana zapisu na: „ [...] działania w zakresie podniesienia efektywności energetycznej budynków mieszkalnych wielo- i jednorodzinnych i użyteczności publicznej, w tym szkół i szpitali, obejmujące m.in. [...]”	Uzasadnienie do doprecyzowania budynków wielo- i jednorodzinnych: jak w pkt. 1. Doprecyzowanie, że w ramach FEniKS będą finansowane szkoły i szpitale jest wskazane, uwzględniając istniejące zapotrzebowanie gospodarki (w tym planowany program termomodernizacji 1000 szkół) i skalę udostępnionych środków (w przypadku szkół planowane środki pozwolą na termomodernizację ok 200 szkół).	częściowo przyjęta	Zakres interwencji wymieniony w ramach uwagi dotyczy celu szczegółowego 2.1, w ramach którego zakres wsparcia będzie doprecyzowany na poziomie szczegółowego opisu priorytetów (SzOP)
484	NFOŚiGW	Uwaga Ogólna		W projekcie programu nie przewidziano wsparcia tworzenia Gospodarki Wodorowej. Należy uwzględnić w szczególności: - zwiększenia wykorzystania w przemyśle energetycznym, chemicznym i petrochemicznym zastosowania wodoru ze źródeł nisko i zeroemisyjnych - wsparcia dla zainicjowania i uruchomienia programów na rzecz produkcji, logistyki i wykorzystania wodoru w pozostałych obszarach	W perspektywie 2021-2027 należy zainicjować działania w tym kierunku zgodnie z KPO, PSW, PEP.	częściowo przyjęta	Uwzględniono możliwość wsparcia dla wodoru w ramach c.s.2.1., w c.s.2.2. oraz w c.s.2.3. adekwatnie do zakresów poszczególnych celów szczegółowych.
485	NFOŚiGW	Ogólnopolski Projekt Doradztwa Energetycznego	str. 141	Należy poprawić tytuł projektu na faktyczny: „Ogólnopolski system wsparcia doradczego dla sektora publicznego, mieszkaniowego oraz przedsiębiorstw w zakresie efektywności energetycznej oraz OZE”. Przed rozpoczęciem realizacji będą podjęte konsultacje w zakresie rozszerzenia i usprawnienia funkcjonowania projektu.		częściowo przyjęta	Nazwa projektu zostanie dostosowana do wypracowanej koncepcji na etapie dokumentu doprecyzującego jego zakres.

486	NFOŚiGW	Instalacje termicznego przekształcania odpadów komunalnych	<p>W bieżącej wersji FEnIKS, bez wymieniania ITPOK z nazwy, wskazano wsparcie wykorzystania termicznego odpadów jedynie jako źródło ciepła (traktowane jako energia odnawialna) w ramach wsparcia "kogeneracji w kontekście rozwoju systemów ciepłowniczych". Niezbędne jest objęcie wsparciem energetycznego wykorzystania frakcji odpadów nienadających się do recyklingu wobec realnego niedostatku infrastruktury w tym zakresie. Brak wystarczającej wydajności Instalacji ITPO powoduje dysfunkcje systemu i gospodarowanie odpadami niezgodnie z prawem oraz jest istotnym czynnikiem wpływającym na wzrost opłat za gospodarowanie odpadami komunalnymi ponoszonych przez właścicieli nieruchomości. Poprzez wypełnienie powstałej "luki inwestycyjnej" uprawdopodobnione jest ustabilizowanie oraz obniżenie kosztów realizacji zobowiązań gmin w zakresie odpadów oraz zoptymalizowanie całego systemu.</p> <p>Postulujemy stąd ujęcie w celu 2.1 lub 2.6 PRIORYTET 1: Wsparcie sektorów energetyka i środowisko z Funduszu Spójności. infrastruktury ITPOK/ oraz wykorzystujących ciepło ze źródeł kogeneracyjnych, źródeł odnawialnych (w tym z odpadów), ciepło odpadowe z procesów przemysłowych lub kombinację wyżej wymienionych.</p> <p>Przy utrzymaniu obecnego ogólnego zapisu w FEnIKS, podział budżetu na OZE w zakresie , wsparcia rozwoju instalacji opalanych biomasą - proponowany przez MFIPR budżet 107 mln EUR - powinien zostać doprecyzowany poprzez wydzielenie puli środków na ITPOKI w szczegółowym opisie osi priorytetowych.</p>		częściowo przyjęta	<p>W ramach priorytetu II w c.s.2.1. zapsano, że dla rozwoju skojarzonej produkcji energii elektrycznej i ciepła w procesie wysokosprawnej kogeneracji głównymi źródłami ciepła powinno być ciepło ze źródeł kogeneracyjnych, źródeł odnawialnych (w tym z odpadów), ciepło odpadowe z procesów przemysłowych lub kombinacja wyżej wymienionych. Zakres wsparcia zostanie doprecyzowany na etapie Szop.</p> <p>W ramach celu szczegółowego 2.6 nie ma możliwości realizacji projektów w zakresie termicznego przekształcania odpadów komunalnych. Natomiast możliwa będzie realizacja projektów w zakresie termicznego przekształcania odpadów niebezpiecznych. W ramach celu szczegółowego 2.6 dodano następujący fragment:</p> <p>"Transformacja przedsiębiorstw i gospodarki komunalnej w celu zwiększenia ponownego wykorzystania surowców, bardziej efektywnych, bezemisyjnych procesów produkcyjnych oraz zagospodarowanie określonych grup odpadów niebezpiecznych, a ich składowanie jest niebezpieczne lub niemożliwe, m.in. z uwagi na czynniki sanitarno-epidemiologiczne, stanowi istotny kierunek optymalizacji systemu gospodarki odpadami. W celu kompleksowego domknięcia systemu, wsparcie kierowane na rzecz zapewnienia większej dostępności ITPO przeznaczonych wyłącznie do przetwarzania nienadających się do recyklingu odpadów niebezpiecznych, w tym także odpadów weterynaryjnych i medycznych, których ilość – w związku z sytuacją epidemiologiczną - gwałtownie wzrasta. Należy mieć przy tym na uwadze, że odpady medyczne należy przetwarzać zgodnie z zasadą „bliskości”, co ma na celu ograniczyć ryzyko sanitarne i epidemiologiczne, wobec czego konieczność inwestycji w tym obszarze jest znacząca".</p>
487	NFOŚiGW	PP Czyste Powietrze - efektywność energetyczna budynków Jednorodzinnych	<p>1.1. Obszar nieuwzględniony dotąd przez MFIPR w FEnIKS, pomimo potrzeby zapewnienia pełnego - montażu finansowego PP Czyste Powietrze do końca nowej-perspektywy finansowej UE, tj. dodatkowych 5 mld EUR ponad środki już zapewnione w ramach KPO dla realizacji komponentu grantowego PP Czyste Powietrze.</p> <p>1.2. Środki- krajowe NFOŚiGW pozwoliły dotychczas na realizację 250 000 inwestycji termomodernizacji domów jednorodzinnych w Polsce. Przewidziane w KPO budżet na PP Czyste Powietrze 3,1 mld EUR (wydatkowanie do VIII 2026 r.) pozwoli na termomodernizację/wymianę źródła ciepła w dodatkowych 850 000 budynków jednorodzinnych w Polsce, co oznacza lukę finansową na realizację pozostałych 1,9 mln domów w Polsce, która mogłaby być pokryta właśnie w ramach FEnIKS.</p> <p>1.3. Dodatkowo proponujemy demarkację z regionalnymi programami operacyjnym) (RPO):</p> <ul style="list-style-type: none"> • koszty Inwestycji w termomodernizację i wymianę źródeł ciepła - w ramach FEnIKS; • koszty uruchomienia i utrzymania punktów obsługi beneficjentów PP Czyste Powietrze w gminach - w ramach RPO; <p>Obecnie NFOŚiGW oferuje ze środków krajowych 30 000 zł za założenie punktu obsługi beneficjentów PP Czyste Powietrze w gminie - wraz ze wzrostem liczby gmin przystępujących do PP Czyste Powietrze będzie to znaczący komponent kosztów zarządzania programem. KE deklaruje gotowość ujęcia jednolitego podejścia do tej kwestii w polskich RPO.</p>		przyjęta	
488	NFOŚiGW	Wodoryzacja gospodarki	<p>Obszar działań nie uwzględniony przez MFIPR w FEnIKS.,</p> <p>W oparciu o opracowywaną w MKiŚ „Strategię Wodorową”, należy w FEnIKS uwzględnić w szczególności:</p> <p>Wsparcie zwiększenia wykorzystania wodoru w przemyśle energetycznym, chemicznym i petrochemicznym zastosowania wodoru ze źródeł nisko i zero emisyjnych; •</p> <p>wsparcie produkcji, logistyki i wykorzystania wodoru w pozostałych obszarach.</p>		częściowo przyjęta	<p>Uwzględniono możliwość wsparcia dla wodoru w ramach c.s.2.1. , w c.s.2.2. oraz w c.s.2.3. adekwatnie do zakresów poszczególnych celów szczegółowych.</p>

489	Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków	2.1.2.1 Powiązane rodzaje działań	38-39	<p>(1) Fragmentowi „W zakresie gospodarowania wodami opadowymi wspierane będą systemy mające za zadanie zapobieganie podtopieniom i zalaniom oraz ograniczanie skutków tych zjawisk, zwiększenie odporności na ekstremalne zjawiska pogodowe (ulewy oraz powódzie błyskawiczne), spowolnienie odpływu oraz retencjonowanie wody wraz z systemami jej dystrybucji na okres suszy. Projekty takie mogą być łączone z projektami dotyczącymi zielono-niebieskiej infrastruktury.” należy nadać brzmienie: „W zakresie gospodarowania wodami opadowymi w miastach wspierane będą systemy mające za zadanie zapobieganie podtopieniom i zalaniom oraz ograniczanie skutków tych zjawisk, zwiększenie odporności na ekstremalne zjawiska pogodowe (ulewy oraz powódzie błyskawiczne), spowolnienie odpływu oraz retencjonowanie wody wraz z systemami jej dystrybucji na okres suszy. Projekty takie mogą być łączone z projektami dotyczącymi zielono-niebieskiej infrastruktury.” (2) Jeśli nie było intencją projektodawcy, by fragment ten dotyczył interwencji na obszarach zurbanizowanych (o których mowa w akapicie pierwszym opisu), w związku z zasadą „do no significant harm” wnioskuje się o dodanie: “Celem zapewnienia zrównoważonego rozwoju w gospodarce wodnej przewidziano wspieranie naturalnego retencjonowania wody, w tym małej retencji (z wykluczeniem retencji powstałej w wyniku przegradzania cieków wodnych): działania w celu zatrzymania wód opadowych w miejscu ich powstania, w tym umożliwienie zasilania profilu glebowego i dalej – wód podziemnych, renaturyzacja przekształconych cieków wodnych i ich dolin, w tym zwiększanie rozstawu wałów przeciwpowodziowych i budowa polderów zalewowych na zawałach obwałowanych dolin rzecznych, renaturyzacja obszarów od wód zaleźnych, z wykorzystaniem naturalnych mechanizmów ekosystemów ekosystemowych (nature based solutions). Ponadto, wsparciem objęte zostaną: przebudowa, remont lub wyłączenie z eksploatacji (likwidacja) urządzeń wodnych i infrastruktury hydrotechnicznej, ograniczające ryzyko wystąpienia powodzi i suszy”</p>	<p>(1) Proponowana zmiana pozwoli na jednoznaczny interpretację treści Programu: „powiązane rodzaje działań” w tym miejscu dotyczą interwencji wyłącznie na obszarach miejskich. (2) W przypadku, gdyby nie było to zgodne z intencją projektodawcy należy wprowadzić dodatkowe, zaproponowane zapisy, by uniknąć sprzeczności z zasadą „do no significant harm”. Wprowadzenie takiej zmiany pozwoli na wykluczenie z zakresu wsparcia budowy inwestycji ukierunkowanych na retencję zbiornikową i korytową, kontrproduktywnych w stosunku do celu, jakim jest skuteczna adaptacja do zmian klimatu, szkodliwych środowiskowo (stojących w sprzeczności z celami środowiskowymi Ramowej Dyrektywy Wodnej – poprzez przegradzenie biegu rzek zaburzających ciągłość ekosystemów i morfologię cieków; nie neutralnych klimatycznie). Magazynowanie wody poprzez przegradzanie rzek (i ich zamianę na zbiorniki powyżej zapór czy stopni wodnych) nie powinno być objęte wsparciem. Zbiorniki emitują bardzo dużo gazów cieplarnianych (dwutlenku węgla, metanu i podtlenku azotu). Nie jest to jedynie gaz opuszczający czasę tych zbiorników w formie lotnej, ale także ten rozpuszczony, uwalniany do atmosfery na przelewach zapyory. Przegrodzenie rzeki i spowolnienie przepływu wód niszczy dolinę rzeczną i jej otoczenie, m.in. poprzez zalewanie, zmianę stosunków wodnych. Wiąże się z tym utrata różnorodności biologicznej (z negatywnym oddziaływaniem na nią o zasięgu znacznie wykraczającym poza zasięg inwestycji, zarówno w górę, jak i w dół rzeki). Proponowany zapis daje możliwość objęcia wsparciem wyłączenia z eksploatacji budowli istniejących, 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. Proponowana zmiana zachowuje możliwość objęcia wsparciem modernizacji istniejącej infrastruktury, jeśli modernizacja ta ma na celu bardziej efektywne zarządzanie ryzykiem powodzi i suszy, w tym wdrażanie rozwiązań poprawiających i przywracających ciągłość ekosystemów rzecznych. Proponowana zmiana pozwoli nadać wysoki priorytet rozwojowi naturalnej retencji i wyjście naprzeciw ustaleniom i kierunkom działań wskazanym w SPA2020. Wśród działań adaptacyjnych w zakresie dostosowania sektora gospodarki wodnej do zmian klimatu SPA2020 wymienia: „zwiększenie możliwości retencyjnych i renaturyzację cieków wodnych oraz przywracanie i utrzymanie dobrego stanu wód, ekosystemów wodnych i od wód zależnych”, w rozumieniu Ramowej Dyrektywy Wodnej. SPA2020 wskazuje, że „ważne jest, aby działania służące ochronie przeciwpowodziowej w pierwszej kolejności wykorzystywały najmniej inwazyjne dla środowiska przyrodniczego rozwiązania, w szczególności nietechniczne metody ochrony przeciwpowodziowej”. Proponowana zmiana pozwoli na wdrożenie, poprzez objęcie go wsparciem, Krajowego Programu Renaturyzacji Wód Powierzchniowych.</p>	częściowo przyjęta	<p>Ad. Uwaga częściowo uwzględniona. Zgodnie z uwagą NFOŚiGW uzupełnienie fragment (str. 38) zostanie uzupełniony następująco: W związku z tym przewiduje się wdrożenie działań określonych w miejskich planach adaptacji do zmian klimatu, obejmujących m.in. zrównoważone i zaadaptowane do zmian klimatu systemy gospodarowania wodami opadowymi oraz rozwój zielono-niebieskiej infrastruktury, w tym rozwiązania bazujące na funkcjach przyrodniczych (NBS). Uzupełnienie fragmentu (str. 74): W zakresie adaptacji zmian klimatu na obszarach miejskich przewiduje się wsparcie projektów realizowanych w miastach o określonej wielkości i gęstości zaludnienia z wyłączeniem miast kwalifikujących się do wsparcia w ramach celu szczegółowego 2.4 w ramach priorytetu I. Projekty polegać będą na opracowaniu miejskich planów adaptacji oraz na ich realizacji w tym poprzez wdrożenie działań inwestycyjnych analogicznych do wskazanych w priorytecie I (m. in. polegających na realizacji zrównoważonych i zaadaptowanych do zmian klimatu systemów gospodarowania wodami opadowymi oraz rozwoju zielono-niebieskiej infrastruktury, w tym rozwiązania bazujące na funkcjach przyrodniczych (NBS)).</p> <p>Ad. 2 Uwaga odrzucona. W ramach Priorytetu I: Wsparcie sektorów energetyka i środowisko z Funduszu Spródnicznych, Celu szczegółowego 2.4 Wspieranie przystosowania się do zmian klimatu i zapobiegania ryzyku związanemu z klęskami żywiołowymi i katastrofami, a także odporności, z uwzględnieniem podejścia ekosystemowego przewidywane są działania dedykowane obszarom miejskim, określone w miejskich planach adaptacji.</p> <p>Działania dotyczące zwiększenia naturalnej retencji, renaturyzacji cieków wodnych i obszarów zależnych od wód, infrastruktury służącej zmniejszaniu skutków oraz zapobieganiu zjawiskom powodzi i suszy są przewidywane do wsparcia w ramach Priorytetu II: Wsparcie sektorów energetyka i środowisko z EFRR, Celu szczegółowego 2.4 Wspieranie przystosowania się do zmian klimatu (...).</p> <p>Zapisy doprecyzowujące typy projektów zostaną wskazane w dokumencie szczegółowym tj. szczegółowym opisie priorytetów.</p>
490	Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków	1.8 UZASADNIENIE WYBORU CELÓW POLITYKI I CELÓW SZCZEGÓŁOWYCH	21-22	<p>Uzasadnienie powinno zawierać informację o rodzajach wspieranych OZE, z informacją o wykluczeniu hydroenergetyki na mocy zasady “do no significant harm”.</p>	<p>Spójność z zasadą “do no significant harm”. Hydroenergetyka to nie „zielona” energia (vide np.: How Green is ‘Green’ Energy? Gibson L. et al. Trends In Ecology & Evolution Volume 32, Issue 12, December 2017, Pages 922-935). Przynosi znikomą korzyść w osiągnięciu neutralności klimatycznej UE. Ma nieodwracalny wpływ na dostęp do wody, przyrodę i różnorodność biologiczną. Nie jest możliwe przeprowadzenie zrównoważonej transformacji energetycznej bez uwzględniania potrzeb środowiska przyrodniczego. W świetle zobowiązań wynikających z Europejskiego Ładu finansowe wspieranie inwestycji szkodliwych dla różnorodności biologicznej i ochrony przyrody jest nie do zaakceptowania. Infrastruktura hydrotechniczna m.in. przerywa ciągłość rzek jako korytarzy ekologicznych, wpływa negatywnie na hydromorfologię cieków oraz na stan ekosystemów wodnych i od wód zależnych. Wspieranie jej rozwoju jest sprzeczne z celami środowiskowymi Ramowej Dyrektywy Wodnej. Stoi również w sprzeczności z właściwą adaptacją do zmian klimatu, w której kluczową rolę odgrywają „zdrowe” ekosystemy wodne i od wód zależne (terenów podmokłych związanych z naturalnie funkcjonującymi rzekami), rozwiązania oparte o potencjał ekosystemów, renaturyzacja rzek i ich dolin (a nie ich przegradzanie).</p>	częściowo przyjęta	<p>Typy oze zostaną wskazane w dokumencie wdrożeniowym niższego szczebla, tj w szczegółowym opisie priorytetów. Natomiast zapisy programu o zgodność z zasadą DNSH zostaną uzupełnione po przeprowadzeniu analizy dla programu w tym zakresie. Hydroenergetyka została dopuszczona do wsparcia w ramach FENIKS w ograniczonym zakresie. Wsparcie projektów wykorzystujących energię wody możliwe będzie wyłącznie na istniejących budowach piętrzących, wyposażonych w hydroelektrownie, przy jednoczesnym zapewnieniu pełnej drożności budowli dla przemieszczeń fauny wodnej.</p>
491	Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków	2.2.4.1 Powiązane rodzaje działań	74-76	<p>Z zakresu interwencji należy wykluczyć budowę nowej infrastruktury technicznej (“do no significant harm”), także tej służącej małej retencji; fragmentowi “Celem zapewnienia zrównoważonego rozwoju... towarzyszącej” należy nadać brzmienie “Celem zapewnienia zrównoważonego rozwoju w gospodarce wodnej przewidziano wspieranie naturalnego retencjonowania wody, w tym małej retencji (z wykluczeniem retencji powstałej w wyniku przegradzania cieków wodnych): działania w celu zatrzymania wód opadowych w miejscu ich powstania, w tym umożliwienie zasilania profilu glebowego i dalej – wód podziemnych, renaturyzacja przekształconych cieków wodnych i ich dolin, w tym zwiększanie rozstawu wałów przeciwpowodziowych i budowa polderów zalewowych na zawałach obwałowanych dolin rzecznych, renaturyzacja obszarów od wód zaleźnych, z wykorzystaniem naturalnych mechanizmów ekosystemów ekosystemowych (nature based solutions). Ponadto, wsparciem objęte zostaną: przebudowa, remont lub wyłączenie z eksploatacji (likwidacja) urządzeń wodnych i infrastruktury hydrotechnicznej, ograniczające ryzyko wystąpienia powodzi i suszy”.</p>	<p>Spójność z zasadą “do no significant harm”. Wprowadzenie zmiany pozwoli na wykluczenie z zakresu wsparcia budowy inwestycji ukierunkowanych na retencję zbiornikową i korytową, kontrproduktywnych w stosunku do celu, jakim jest skuteczna adaptacja do zmian klimatu, szkodliwych środowiskowo (stojących w sprzeczności z celami środowiskowymi Ramowej Dyrektywy Wodnej – poprzez przegradzenie biegu rzek zaburzających ciągłość ekosystemów i morfologię cieków; nie neutralnych klimatycznie). Magazynowanie wody poprzez przegradzanie rzek (i ich zamianę na zbiorniki powyżej zapór czy stopni wodnych) nie powinno być objęte wsparciem. Zbiorniki emitują bardzo dużo gazów cieplarnianych (dwutlenku węgla, metanu i podtlenku azotu). Nie jest to jedynie gaz opuszczający czasę tych zbiorników w formie lotnej, ale także ten rozpuszczony, uwalniany do atmosfery na przelewach zapyory. Przegrodzenie rzeki i spowolnienie przepływu wód niszczy dolinę rzeczną i jej otoczenie, m.in. poprzez zalewanie, zmianę stosunków wodnych. Wiąże się z tym utrata różnorodności biologicznej (z negatywnym oddziaływaniem na nią o zasięgu znacznie wykraczającym poza zasięg inwestycji, zarówno w górę, jak i w dół rzeki). Proponowany zapis daje możliwość objęcia wsparciem wyłączenia z eksploatacji budowli istniejących, 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. Proponowana zmiana zachowuje możliwość objęcia wsparciem modernizacji istniejącej infrastruktury, jeśli modernizacja ta ma na celu bardziej efektywne zarządzanie ryzykiem powodzi i suszy, w tym wdrażanie rozwiązań poprawiających i przywracających ciągłość ekosystemów rzecznych. Proponowana zmiana pozwoli nadać wysoki priorytet rozwojowi naturalnej retencji i wyjście naprzeciw ustaleniom i kierunkom działań wskazanym w SPA2020. Wśród działań adaptacyjnych w zakresie dostosowania sektora gospodarki wodnej do zmian klimatu SPA2020 wymienia: „zwiększenie możliwości retencyjnych i renaturyzację cieków wodnych oraz przywracanie i utrzymanie dobrego stanu wód, ekosystemów wodnych i od wód zależnych”, w rozumieniu Ramowej Dyrektywy Wodnej. SPA2020 wskazuje, że „ważne jest, aby działania służące ochronie przeciwpowodziowej w pierwszej kolejności wykorzystywały najmniej inwazyjne dla środowiska przyrodniczego rozwiązania, w szczególności nietechniczne metody ochrony przeciwpowodziowej”. Proponowana zmiana pozwoli na wdrożenie, poprzez objęcie go wsparciem, Krajowego Programu Renaturyzacji Wód Powierzchniowych.</p>	częściowo przyjęta	<p>Opis działań planowanych do wsparcia w ramach Celu szczegółowego 2.4 Wspieranie przystosowania się do zmian klimatu i zapobiegania ryzyku związanemu z klęskami żywiołowymi i katastrofami, a także odporności, z uwzględnieniem podejścia ekosystemowego, uwzględnia działania związane ze zwiększaniem naturalnej retencji i renaturyzacji cieków wodnych i obszarów zależnych od wód (co zostało zaznaczone już w pierwszym akapicie “Będą to działania (...) dotyczące m.in. adaptacji obszarów miejskich do zmian klimatu, zwiększenia naturalnej retencji, renaturyzacji cieków wodnych i obszarów zależnych od wód(…)”) oraz wykorzystanie tzw. nature/ecosystem based solutions (na co wskazuje sama nazwa celu szczegółowego). Dodatkowo opis działań w ramach celu szczegółowego zostanie zmodyfikowany w następujący sposób:</p> <p>“Celem zwiększenia odporności na powódzie i susze, przewidziano wsparcie systemów małej retencji renaturyzacji przekształconych cieków wodnych i ich dolin (m.in. poprzez zwiększanie rozstawu wałów przeciwpowodziowych) oraz renaturyzacji obszarów od wód zależnych z wykorzystaniem naturalnych mechanizmów ekosystemowych (nature based solutions). Ponadto działania będą skierowane na zapewnienie bezpieczeństwa powodziowego i przeciwdziałanie suszy poprzez budowę, przebudowę lub remont urządzeń wodnych i infrastruktury towarzyszącej. Działania będą realizowane zgodnie z Ramową Dyrektywą Wodną”.</p> <p>Wprowadzenie zapisów wykluczających budowę nowej infrastruktury technicznej jest niezasadne, ze względu na fakt, że w uzasadnionych przypadkach budowa infrastruktury technicznej (np. wałów przeciwpowodziowych czy suchych zbiorników) jest konieczna dla zapewnienia ochrony przeciwpowodziowej ludności i cennej infrastruktury.</p> <p>Typy projektów, które zostaną objęte wsparciem zostaną doprecyzowane w dokumencie szczegółowym tj. szczegółowym opisie priorytetów.</p>

492	Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków	1.1 GŁÓWNE WYZWANIA PRZY UWZGLĘDNIENIU RÓŻNIC SPOŁECZNYCH, EKONOMICZNYCH I TERYTORIALNYCH	10	Program FENIKS powinien w miejscu poświęconym zdrowiu dostrzegać wyzwania stojące przed tym sektorem i społeczeństwem wynikające ze zmian klimatu; należy go uzupełnić o ustalenia Strategicznego planu adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030 (SPA2020).	Zmiany klimatu w nadchodzącym czasie będą coraz intensywniej wpływać na stan zdrowia ludzi; warto by uwzględnić w obszarze wsparcia działania wychodzące temu problemowi naprzeciw.	częściowo przyjęta	Zakres interwencji wyinięty w ramach uwagi dotyczy celu szczegółowego 2.4, w ramach którego zakres wsparcia będzie doprecyzowany na poziomie szczegółowego opisu priorytetów (SzOP)
493	Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków		140-142	(1) usunięcie z listy: (a) budowy brakujących odcinków drogowych w ramach Via Carpatia wraz z odcinkami uzupełniającymi (b) poprawy parametrów eksploatacyjnych na Odrzańskiej Drodze Wodnej (2) dodanie do listy Krajowego Programu Renaturyzacji Wód Powierzchniowych	(1) oba przedsięwzięcia, o dużym zasięgu oddziaływania nie mają strategicznej oceny oddziaływania na środowisko; oba można wykluczyć ze wsparcia w oparciu o zasadę "do no significant harm" (a) forsowanie inwestycji o tak dużym zasięgu oddziaływania społeczno-środowiskowego bez analiz ruchowo-sieciowych, analiz rozwiązań alternatywnych w skali makro (a nie dla kilkunasto-kilkudziesięciu kilometrowych odcinków) wygeneruje problemy podobne do analogicznej sytuacji sprzed lat z Via Baltica, już możliwe do odnotowania - Mazury, Biebrzański Park Narodowy (b) przedsięwzięcie enigmatycznie nazwane "poprawą parametrów eksploatacyjnych" jest realizacją części rządowego programu rozwoju żeglugi śródlądowej stojącego w sprzeczności z zasadą "do no significant harm"; niemożliwość osiągnięcia trwałych efektów (poza trwałym zniszczeniem: rzeki, ekosystemów wodnych i od wód zależnych; zwiększeniem ryzyka powodzi i suszy) wykazano w opracowaniu WWF: Analiza uwarunkowań i efektywności ekonomicznej rozwoju odrzańskej drogi wodnej (2010); argumenty podnoszone w uwagach dot. wsparcia dla żeglugi transportowej mają tu zastosowanie (2) dodanie do listy Krajowego Programu Renaturyzacji Wód Powierzchniowych przyczyni się do realizacji celów zarówno w zakresie ochrony różnorodności biologicznej, ale przede wszystkim w zakresie adaptacji do zmian klimatu (zmniejszenie ryzyka powodzi i suszy, zwiększenie retencji krajobrazowej), łagodzenia skutków tych zmian	odrzucona	(1) Lista projektów o znaczeniu strategicznym ma inny charakter niż Wykaz Dużych Projektów z perspektywy 2014-2020 i jest zestawieniem dobrych przykładów inwestycji, co do których zgodnie z Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 będą miały zastosowanie dodatkowe obowiązki o charakterze informacyjno-promocyjnym. Co do zasadności inwestycji w ten sektor, odpowiedź została udzielona przy uwagach dotyczących zakresu wsparcia. (2) Wsparcie dla renaturyzacji przewidziane jest w ramach celu szczegółowego 2.4 Priorytet II jako jedno z priorytetowych działań. Niniejszy program nie ma określonego zakresu oraz budżetu w związku z tym nie przewiduje się umieszczenia go w ramach projektów startegicznych.
494	Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków	1.1 GŁÓWNE WYZWANIA PRZY UWZGLĘDNIENIU RÓŻNIC SPOŁECZNYCH, EKONOMICZNYCH I TERYTORIALNYCH	8	We fragmencie dotyczącym różnorodności biologicznej podano informację o gatunkach roślin i zwierząt zagrożonych wyginięciem w oparciu o czerwone księgi, w tym dla gatunków zwierząt publikację z 2001 roku (bardzo nieaktualną); należy skorzystać z jak najbardziej aktualnych danych a) raportów do Komisji Europejskiej (dostępne na stronie KE) z wykonania dyrektywy ptasiej i siedliskowej, zawierających oceny stanu ochrony gatunków i siedlisk będących przedmiotem ochrony na obszarach Natura 2000, b) Czerwonej listy ptaków Polski (OTOP, 2020), c) corocznych raportów z monitoringu ptaków – Monitoring Ptaków Polski w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska – dostępnych na www.monitoringptakow.gios.gov.pl Przedmiotowy fragment należy uzupełnić i informację o czynnikach i zjawiskach negatywnie oddziałujących na stan różnorodności biologicznej.	Aktualizacja informacji pozwoli na uzyskanie właściwej diagnozy, efektywny dobór narzędzi i wskaże priorytety wsparcia, co pozwoli na podjęcie skutecznych działań i przyczyni się do osiągnięcia celów stawianych w europejskim Zielonym Ładzie i Strategii Bioróżnorodności UE.	odrzucona	Ze względu na ograniczenia w liczbie znaków w tej części programu nie jest możliwe uwzględnienie wszystkich informacji diagnostycznych w zakresie bioróżnorodności.
495	Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków	1.1 GŁÓWNE WYZWANIA PRZY UWZGLĘDNIENIU RÓŻNIC SPOŁECZNYCH, EKONOMICZNYCH I TERYTORIALNYCH	9	Fragment „Niestabilne warunki nawigacyjne, będące wynikiem złej jakości infrastruktury sprawiają, że żegluga śródlądowa nie wykorzystuje swojego pełnego potencjału (ok. 0,3% w przewozie ładunków)” należy zmienić na "Zmienne warunki hydrologiczne (dynamika przepływów, zmiany klimatu pogłębiające zjawisko suszy i powodujące ekstremalne zjawiska pogodowe, w tym deszcze nawalne i powodzie błyskawiczne) sprawiają, że towarowa żegluga śródlądowa ma i będzie miała znaczenie marginalne, a użytkowanie dróg wodnych ograniczać się będzie przede wszystkim do wykorzystania turystycznego dostosowanego do warunków hydrologicznych."	Program FENIKS powinien być oparty o realia - warunki hydrologiczne Polski nie dają szans na funkcjonowanie dróg wodnych klasy IV i V. Nie zmienia tego nakłady na infrastrukturę, bo czynnikiem limitującym jest tu dostępność zasobów wodnych w czasie (vide np. Analiza uwarunkowań i efektywności ekonomicznej rozwoju odrzańskej drogi wodnej, WWF 2010). W planowaniu wsparcia i rozwoju transportu nie należy opierać się na wymyślnym potencjale, a na rzetelnych analizach m.in. ekonomicznych - aktualnie po polskich rzekach wozi się głównie materiał pochodzący z ich pogłębiania. Śródlądowy transport wodny śródlądowy jest sprzeczny z zasadą Do not significant harm. Dodatkowo, nie można uznać, że niestabilne warunki nawigacyjne są wynikiem złej jakości infrastruktury. W dobie zmian klimatu i niedoborów wody transport wodny śródlądowy, także w przypadku znaczących inwestycji, nie zapewni stabilności transportu.	odrzucona	Zmiana zapisów części diagnostycznej na proponowane w uwadze podważyłoby sens inwestycji w żeglugę śródlądową. Finansowanie zadań w transporcie wodnym śródlądowym ma dotyczyć inwestycji na Odrzańskiej Drodze Wodnej i stanowić kontynuację działań realizowanych dotychczas w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ). ODW jest szlakiem wodnym w ciągłej eksploatacji, wymagającym zarówno bieżącego utrzymania jak i modernizacji istniejącej infrastruktury w celu powstrzymania jej dalszej degradacji i przywrócenia parametrów żeglowności. Inwestycje w ramach FENIKS mają na celu kontynuację działań zrealizowanych w poprzednich perspektywach w celu osiągnięcia planowanego zwiększenia efektywności transportu na szlaku żeglugowym ODW. Nie jest planowane prowadzenie inwestycji na innych szlakach wodnych, szczególnie na których nie odbywa się regularna żegluga towarowa. Polskie plany inwestycyjne w zakresie transportu wodnego śródlądowego są zbieżne z kierunkami europejskich polityk oraz są zgodne z celami Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju. Aspekt ekonomiczny nie jest jedynym czynnikiem determinującym konieczność przeprowadzenia modernizacji śródlądowych dróg wodnych. Mają one na celu również powstrzymanie dalszej dekapitalizacji infrastruktury żeglugowej oraz poprawę bezpieczeństwa żeglugi. Pełnią również funkcję regulacyjną, co stanowi element zapobiegania powodziom i suszom. Każdy projekt będzie podlegał ocenie oddziaływania na środowisko oraz będzie musiał być z spójny z zasadą DNSH (Do No Significant Harm - , pol. Nie Czyni Poważnych Szkód). Biorąc pod uwagę istniejące regulacje prawne w zakresie ocen oddziaływania na środowisko jak również konieczność uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację poszczególnych inwestycji w zakresie wsparcia infrastruktury żeglugi śródlądowej podnoszone sprzeczności nie występują.
496	Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków	2.1.1.1 Powiązane rodzaje działań	32-33	Z zakresu interwencji należy w tym miejscu jednoznacznie wykluczyć wsparcie dla hydroenergetyki.	Spójność z zasadą "do no significant harm". Hydroenergetyka to nie „zielona” energia (vide np.: How Green is 'Green' Energy? Gibson L. et al. Trends In Ecology & Evolution Volume 32, Issue 12, December 2017, Pages 922-935). Przynosi znikome korzyści w osiągnięciu neutralności klimatycznej UE. Ma nieodwracalny wpływ na dostęp do wody, przyrodę i różnorodność biologiczną. Nie jest możliwe przeprowadzenie zrównoważonej transformacji energetycznej bez uwzględnienia potrzeb środowiska przyrodniczego. W świetle zobowiązań wynikających z Europejskiego Zielonego Ładu finansowe wspieranie inwestycji szkodliwych dla różnorodności biologicznej i ochrony przyrody jest nie do zaakceptowania. Infrastruktura hydrotechniczna m.in. przerywa ciągłość rzek jako korytarzy ekologicznych, wpływa negatywnie na hydromorfologię cieków oraz na stan ekosystemów wodnych i od wód zależnych. Wspieranie jej rozwoju jest sprzeczne z celami środowiskowymi Ramowej Dyrektywy Wodnej. Stoi również w sprzeczności z właściwą adaptacją do zmian klimatu, w której kluczową rolę odgrywają „zdrowe” ekosystemy wodne i od wód zależne (terenów podmokłych związanych z naturalnie funkcjonującymi rzekami), rozwiązania oparte o potencjał ekosystemów, renaturyzacja rzek i ich dolin (a nie ich przegradzanie).	odrzucona	Program nie wyklucza wsparcia dla energetyki wodnej. Wsparcie będzie dostosowane m.in. do wyników analizy DNSH dla programu. Hydroenergetyka została dopuszczona do wsparcia w ramach FENIKS w ograniczonym zakresie. Wsparcie projektów wykorzystujących energię wody możliwe będzie wyłącznie na istniejących budowach piętrzących, wyposażonych w hydroelektrownie, przy jednoczesnym zapewnieniu pełnej drożności budowli dla przemieszczeń fauny wodnej.

497	Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków	2.6.1.1 Powiązane rodzaje działań	114-117	Rozszerzenie zakresu interwencji o niezbędne działania adaptacyjne do zmian klimatu w sektorze zdrowia (vide SPA2020), w tym poprawy odporności infrastruktury sektora na te zmiany.	Uwzględnienie istotnych ustaleń SPA2020 i wykorzystanie funduszy UE do właściwej i pilnej adaptacji do zmian klimatu.	odrzucona	Wsparcie w zakresie adaptacji do zmian klimatu przewidziane jest w FEnIKS w innych obszarach, sektor zdrowia jest obszarem specyficznym, w którym wsparcie ma na celu poprawę skuteczności podejmowanych przez służbę zdrowia działań	
498	Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków	1.1 GŁÓWNE WYZWANIA PRZY UWZGLĘDNIENIU RÓŻNIC SPOŁECZNYCH, EKONOMICZNYCH I TERYTORIALNYCH	5	Informację dot. sektora transportu i jego udziału w emisji gazów cieplarnianych w Polsce (27%) trzeba uzupełnić - choćby w przypisie - o najnowsze dane Europejskiej Agencji Środowiska dot. emisyjności transportu kołowego, szynowego i wodnego śródlądowego	Uzupełnienie informacji pozwoli precyzyjnie wskazać priorytety wsparcia (kolej), również z uwzględnieniem zasady "do no significant harm".	odrzucona	Informacja dotycząca emisji z sektora transportu musi mieć charakter ogólny (bez określania emisyjności jego poszczególnych gałęzi), ponieważ ma charakter kontekstowy w części diagnozy dotyczącej sektora energetyki. Tym samym nie opisuje ona emisyjności transportu, a tylko podaje cały sektor jako przykład (element) opisu w innym niż transport sektorze. Tym samym nie powinno się na jej podstawie wskazać priorytetów wsparcia w transporcie, ponieważ nie miałyby to związku z tematyką tej części diagnozy.	
499	Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków	2.5.1.1 Powiązane rodzaje działań	102-104	Z zakresu interwencji należy usunąć wsparcie dla rozwoju żeglugi śródlądowej ("do no significant harm").	Wsparcie dla tego rodzaju transportu przewidziane w projekcie programu torpeduje cele szczegółowe 2.1, 2.4, 2.7. Poprawka służy zachowaniu spójności z unijną Strategią na rzecz Bioróżnorodności 2030. Stabilizacja poziomu wody i likwidacja niskich stanów wód w korytach rzek związana z „przystosowaniem” ich do żeglugi, ograniczenie zasięgu i głębokości wylewów, a także trwałe zaburzenia poziomu wód gruntowych terenów przyległych zagrożą realizacji celów środowiskowych określonych w Ramowej Dyrektywie Wodnej. Będą znacząco negatywnie wpływać także na wszystkie korytowe i dolinowe typy siedlisk przyrodniczych chronione prawem polskim i wspólnotowym (Natura 2000), w szczególności: zalewane muliste brzegi rzek 3270, starorzecza 3150, łąki selernicowe 6440, łąki trzęślicowe 6410 i niżowe łąki użytkowane ekstensywnie 6510, ziołorośla nadrzeczne 6430, grądy 9170 a także łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe 91E0, łęgi wiązowo-jesionowe 91F0, mające status siedlisk o znaczeniu priorytetowym dla Wspólnoty. Argumenty przeciwko rozwojowi transportu śródlądowego pojawiły się już w Prognozie oddziaływania na środowisko SOR: "Projekt ten może rodzić liczne wątpliwości zarówno pod kątem jego możliwych negatywnych oddziaływań na wody oraz środowisko przyrodnicze, w tym ekosystemy od wód zależne. Wątpliwości pojawiają się także od strony ekonomicznej (opłacalność tego środka transportu) oraz od strony technicznej, gdyż w dalszym ciągu nierozwiązana jest kwestia zabezpieczenia odpowiedniej ilości wód umożliwiających transport rzeczny. Kwestie te nabierają szczególnego znaczenia analizując prognozowane zmiany klimatu i natężenie zjawisk ekstremalnych. Z jednej strony zjawiska suszy (w tym hydrologicznej mającej wpływ na żeglugę), z drugiej strony zagrożenia powodziowe i konieczność utrzymywania pojemności zbiorników wodnych umożliwiających przejęcie nadmiaru opadu). Z tego względu, na dalszych etapach wdrażania SOR, zasadnym byłoby przeprowadzenie szczegółowego studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego, które określi optymalny rozkład i klasę dróg wodnych w Polsce z jednoczesnym wskazaniem odcinków, dla których jest to zasadne. Biorąc pod uwagę duży koszt środowiskowy związany z realizacją tego projektu jako alternatywę można by rozważyć szersze wsparcie transportu kolejowego." Program rozwoju transportu śródlądowego nie ma strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Transport śródlądowy nie ma w aktualnych warunkach ekonomicznych, technicznych oraz ekologicznych racjonalnych podstaw do rozwoju, ani jego rozwój nie wpłynie korzystnie na zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych, poprawę bezpieczeństwa powodziowego oraz odbudowę bioróżnorodności przyrodniczej kraju (vide: raport WWF Polska "Żegluga czy kolej"). Transport wodny śródlądowy, nie jest transportem odpornym na zmiany klimatu i zrównoważonym i jako taki nie powinien być więc wspierany w ramach Celu szczegółowego 3.1 Rozwój odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej, bezpiecznej, zrównoważonej i intermodalnej TEN-T.	Wsparcie dla tego rodzaju transportu przewidziane w projekcie programu torpeduje cele szczegółowe 2.1, 2.4, 2.7. Poprawka służy zachowaniu spójności z unijną Strategią na rzecz Bioróżnorodności 2030. Stabilizacja poziomu wody i likwidacja niskich stanów wód w korytach rzek związana z „przystosowaniem” ich do żeglugi, ograniczenie zasięgu i głębokości wylewów, a także trwałe zaburzenia poziomu wód gruntowych terenów przyległych zagrożą realizacji celów środowiskowych określonych w Ramowej Dyrektywie Wodnej. Będą znacząco negatywnie wpływać także na wszystkie korytowe i dolinowe typy siedlisk przyrodniczych chronione prawem polskim i wspólnotowym (Natura 2000), w szczególności: zalewane muliste brzegi rzek 3270, starorzecza 3150, łąki selernicowe 6440, łąki trzęślicowe 6410 i niżowe łąki użytkowane ekstensywnie 6510, ziołorośla nadrzeczne 6430, grądy 9170 a także łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe 91E0, łęgi wiązowo-jesionowe 91F0, mające status siedlisk o znaczeniu priorytetowym dla Wspólnoty. Argumenty przeciwko rozwojowi transportu śródlądowego pojawiły się już w Prognozie oddziaływania na środowisko SOR: "Projekt ten może rodzić liczne wątpliwości zarówno pod kątem jego możliwych negatywnych oddziaływań na wody oraz środowisko przyrodnicze, w tym ekosystemy od wód zależne. Wątpliwości pojawiają się także od strony ekonomicznej (opłacalność tego środka transportu) oraz od strony technicznej, gdyż w dalszym ciągu nierozwiązana jest kwestia zabezpieczenia odpowiedniej ilości wód umożliwiających transport rzeczny. Kwestie te nabierają szczególnego znaczenia analizując prognozowane zmiany klimatu i natężenie zjawisk ekstremalnych. Z jednej strony zjawiska suszy (w tym hydrologicznej mającej wpływ na żeglugę), z drugiej strony zagrożenia powodziowe i konieczność utrzymywania pojemności zbiorników wodnych umożliwiających przejęcie nadmiaru opadu). Z tego względu, na dalszych etapach wdrażania SOR, zasadnym byłoby przeprowadzenie szczegółowego studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego, które określi optymalny rozkład i klasę dróg wodnych w Polsce z jednoczesnym wskazaniem odcinków, dla których jest to zasadne. Biorąc pod uwagę duży koszt środowiskowy związany z realizacją tego projektu jako alternatywę można by rozważyć szersze wsparcie transportu kolejowego." Program rozwoju transportu śródlądowego nie ma strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Transport śródlądowy nie ma w aktualnych warunkach ekonomicznych, technicznych oraz ekologicznych racjonalnych podstaw do rozwoju, ani jego rozwój nie wpłynie korzystnie na zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych, poprawę bezpieczeństwa powodziowego oraz odbudowę bioróżnorodności przyrodniczej kraju (vide: raport WWF Polska "Żegluga czy kolej").	odrzucona	Finansowanie zadań w obszarze ODW stanowić ma kontynuację działań realizowanych dotychczas w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ). ODW jest szlakiem wodnym w ciągłej eksploatacji, wymagającym zarówno bieżącego utrzymania jak i modernizacji istniejącej infrastruktury w celu powstrzymania jej dalszej degradacji i przywrócenia parametrów żeglowności. Inwestycje w ramach FEnIKS, w tym rozbudowa systemu RIS, mają na celu kontynuację działań zrealizowanych w poprzednich perspektywach w celu realizacji docelowych rozwiązań transportowych, umożliwiających osiągnięcie planowanego celu transportowego, zwiększenie efektywności ekonomicznej transportu oraz jego dostępności na całym szlaku żeglugowym ODW. Z tego względu nie jest planowane prowadzenie inwestycji na innych szlakach wodnych, szczególnie na których nie odbywa się regularna żegluga towarowa. Polskie plany inwestycyjne w zakresie transportu wodnego śródlądowego są zbieżne z kierunkami europejskich polityk oraz są zgodne z celami Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju. Efektywność i trwałość wspieranych inwestycji każdorazowo podlega ocenie na podstawie kryteriów wyboru projektów oraz analiz ekonomiczno-finansowych stanowiących załącznik do dokumentacji aplikacyjnej. Inwestycje związane z transportem śródlądowym są przygotowywane i realizowane są zgodnie z prawodawstwem UE i polskim w zakresie ochrony środowiska. Każdy z projektów, który będzie realizowany z FEnIKS będzie musiał być zgodny z krajowymi i unijnymi przepisami dot. ochrony środowiska. Podczas przeprowadzania oceny oddziaływania inwestycji na środowisko, analiza zagadnień związanych z oddziaływaniem infrastruktury żeglugi śródlądowej na środowisko jest szczegółowo prowadzona i jest jednym z wymaganych jej elementów.
500	Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków	2.5.2.1 Powiązane rodzaje działań	107-109	Z zakresu interwencji należy usunąć wsparcie dla rozwoju żeglugi śródlądowej ("do no significant harm").	Wsparcie dla tego rodzaju transportu przewidziane w projekcie programu torpeduje cele szczegółowe 2.1, 2.4, 2.7. Poprawka służy zachowaniu spójności z unijną Strategią na rzecz Bioróżnorodności 2030. Stabilizacja poziomu wody i likwidacja niskich stanów wód w korytach rzek związana z „przystosowaniem” ich do żeglugi, ograniczenie zasięgu i głębokości wylewów, a także trwałe zaburzenia poziomu wód gruntowych terenów przyległych zagrożą realizacji celów środowiskowych określonych w Ramowej Dyrektywie Wodnej. Będą znacząco negatywnie wpływać także na wszystkie korytowe i dolinowe typy siedlisk przyrodniczych chronione prawem polskim i wspólnotowym (Natura 2000), w szczególności: zalewane muliste brzegi rzek 3270, starorzecza 3150, łąki selernicowe 6440, łąki trzęślicowe 6410 i niżowe łąki użytkowane ekstensywnie 6510, ziołorośla nadrzeczne 6430, grądy 9170 a także łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe 91E0, łęgi wiązowo-jesionowe 91F0, mające status siedlisk o znaczeniu priorytetowym dla Wspólnoty. Argumenty przeciwko rozwojowi transportu śródlądowego pojawiły się już w Prognozie oddziaływania na środowisko SOR: "Projekt ten może rodzić liczne wątpliwości zarówno pod kątem jego możliwych negatywnych oddziaływań na wody oraz środowisko przyrodnicze, w tym ekosystemy od wód zależne. Wątpliwości pojawiają się także od strony ekonomicznej (opłacalność tego środka transportu) oraz od strony technicznej, gdyż w dalszym ciągu nierozwiązana jest kwestia zabezpieczenia odpowiedniej ilości wód umożliwiających transport rzeczny. Kwestie te nabierają szczególnego znaczenia analizując prognozowane zmiany klimatu i natężenie zjawisk ekstremalnych. Z jednej strony zjawiska suszy (w tym hydrologicznej mającej wpływ na żeglugę), z drugiej strony zagrożenia powodziowe i konieczność utrzymywania pojemności zbiorników wodnych umożliwiających przejęcie nadmiaru opadu). Z tego względu, na dalszych etapach wdrażania SOR, zasadnym byłoby przeprowadzenie szczegółowego studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego, które określi optymalny rozkład i klasę dróg wodnych w Polsce z jednoczesnym wskazaniem odcinków, dla których jest to zasadne. Biorąc pod uwagę duży koszt środowiskowy związany z realizacją tego projektu jako alternatywę można by rozważyć szersze wsparcie transportu kolejowego." Program rozwoju transportu śródlądowego nie ma strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Transport śródlądowy nie ma w aktualnych warunkach ekonomicznych, technicznych oraz ekologicznych racjonalnych podstaw do rozwoju, ani jego rozwój nie wpłynie korzystnie na zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych, poprawę bezpieczeństwa powodziowego oraz odbudowę bioróżnorodności przyrodniczej kraju (vide: raport WWF Polska "Żegluga czy kolej").	odrzucona	Finansowanie zadań w transporcie wodnym śródlądowym ma dotyczyć inwestycji na Odrańskiej Drodze Wodnej i stanowić kontynuację działań realizowanych dotychczas w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ). ODW jest szlakiem wodnym w ciągłej eksploatacji, wymagającym zarówno bieżącego utrzymania jak i modernizacji istniejącej infrastruktury w celu powstrzymania jej dalszej degradacji i przywrócenia parametrów żeglowności. Inwestycje w ramach FEnIKS mają na celu kontynuację działań zrealizowanych w poprzednich perspektywach w celu osiągnięcia planowanego zwiększenia efektywności transportu na szlaku żeglugowym ODW. Nie jest planowane prowadzenie inwestycji na innych szlakach wodnych, szczególnie na których nie odbywa się regularna żegluga towarowa. Polskie plany inwestycyjne w zakresie transportu wodnego śródlądowego są zbieżne z kierunkami europejskich polityk oraz są zgodne z celami Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju. Aspekt ekonomiczny nie jest jedynym czynnikiem determinującym konieczność przeprowadzenia modernizacji śródlądowych dróg wodnych. Mają one na celu również powstrzymanie dalszej dekapitalizacji infrastruktury żeglugowej oraz poprawę bezpieczeństwa żeglugi. Pełnią również funkcję regulacyjną, co stanowi element zapobiegania powodziom i suszom. Każdy projekt będzie podlegał ocenie oddziaływania na środowisko oraz będzie musiał być z spójny z zasadą DNSH (Do No Significant Harm - , pol. Nie Czyni Poważnych Szkód). Biorąc pod uwagę istniejące regulacje prawne w zakresie ocen oddziaływania na środowisko jak również konieczność uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację poszczególnych inwestycji w zakresie wsparcia infrastruktury żeglugi śródlądowej podnoszone sprzeczności nie występują.	

501	Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków	2.1.5.8 INDYKATYWNY PODZIAŁ ALOKACJI UE WEDŁUG RODZAJU INTERWENCJI	55-56	Proponuje się zwiększenie alokacji na wsparcie tego celu szczegółowego do poziomu adekwatnego do wyzwań środowiskowych związanych z utratą różnorodności biologicznej, i skierowanie środków priorytetowo na ochronę gatunków i siedlisk, w celu zapewnienia właściwego stanu ich ochrony, w tym na obszarach natura 2000 (7,5% funduszy w ramach Programu).	Będzie to adekwatne do wyzwań związanych z utratą różnorodności biologicznej i celów Strategii Bioróżnorodności UE, europejskiego Zielonego Ładu oraz ambicji UE wyrażonych w motywie (11) ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r. ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego Plus, Funduszu Spójności, Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji i Europejskiego Funduszu Morskiego, Rybackiego i Akwakultury, a także przepisy finansowe na potrzeby tych funduszy oraz na potrzeby Funduszu Azylu, Migracji i Integracji, Funduszu Bezpieczeństwa Wewnętrznego i Instrumentu Wsparcia Finansowego na rzecz Zarządzania Granicami i Polityki Wizowej: „Odzwierciedlając znaczenie przeciwdziałania utracie różnorodności biologicznej, Fundusze powinny przyczynić się do uwzględnienia działań na rzecz różnorodności biologicznej w politykach Unii oraz do zrealizowania ambicji przeznaczenia 7,5 % rocznych wydatków w ramach wieloletnich ram finansowych (WRF) na cele dotyczące różnorodności biologicznej w 2024 r. oraz 10 % rocznych wydatków w ramach WRF na cele dotyczące różnorodności biologicznej w latach 2026 i 2027, przy uwzględnieniu faktu, że cele klimatyczne i cele dotyczące różnorodności biologicznej częściowo się pokrywają.”	przyjęta	
502	osoba fizyczna	2.2.2 Cel szczegółowy 2.2 Wspieranie energii odnawialnej zgodnie z dyrektywą (UE) 2018/2001, w tym określonymi w niej kryteriami zrównoważonego rozwoju 2.2.2.1 Powiązane rodzaje działań	63	Zmiana zdania: "Wsparcie przyłączania OZE do sieci uwzględniać będzie również przebudowę sieci w zakresie niezbędnym dla właściwego funkcjonowania przyłącza, tak aby możliwe było przyłączenie zgłoszonych operatorowi mocy OZE" poprzez przeformułowanie w kierunku umożliwienia także budowy przyłączy i także przez wytwórców OZE nie będących OSD lub OSP. Czyli: "Wsparcie przyłączania OZE do sieci uwzględniać będzie również budowę nowych przyłączy i przebudowę sieci w zakresie niezbędnym dla właściwego funkcjonowania przyłącza, tak aby możliwe było przyłączenie zgłoszonych operatorowi mocy OZE. Wparcie kierowane będzie także do wytwórców energii nie będących OSD lub OSP".	W poprzednim okresie programowym, w ramach działania POIiŚ 1.1.2, możliwe było pozyskanie funduszy na przyłącza dla OZE jedynie przez OSD i OSP. Wytwórca OZE nie posiadający odpowiedniej koncesji nie mógł skorzystać z tych środków mimo tego, że to w jego naturalnym interesie była budowa takiego przyłącza. Takie ograniczenie powoduje zwiększenie ryzyka związanego z terminowością wykonania przyłącza, jego w ogóle wykonaniem oraz istotnie zmniejsza zainteresowanie budową nowych OZE w miejscu, gdzie istniejąca infrastruktura uniemożliwia przyłączenie nowych źródeł - gdyż budowa przyłącza jest znaczącym kosztem inwestycji w źródło OZE. Wpisanie dofinansowania dla wytwórców w zakresie budowy własnego przyłącza i stacji rozdzielczych zwiększy potencjał do budowy nowych OZE bez uzależniania ich od działań OSD i OSP. Znacząco przyspieszy procesy decyzyjne i inwestycyjne, bo źródło i sieć będą budowane przez jednego inwestora.	częściowo przyjęta	Uwaga będzie podlegała dalszym analizom co do możliwości uwzględnienia w obecnym stanie prawnym. Zgłoszona uwaga jest nieprecyzyjna, nie jest pewne, czy chodzi o możliwość budowy projektu dot. instalacji OZE czy też o możliwość budowy projektu sieciowego (długiego przyłącza lub może nawet kawałka sieci OSD), który po wybudowaniu miałby zostać przekazany lokalnemu OSD. -Należy także podkreślić, że POIiŚ (zarówno 2007-2013 jak i 2014-2020) uwzględniał budowę przyłącza OZE. Przyłącza takie były dofinansowywane przy założeniu, że część przyłącza do granicy własności z operatorem jest kosztem kwalifikowanym w ramach instalacji OZE (tj. projektu realizowanego przez wytwórcę energii), zaś za tym punktem przyłącze i wzmocnienie sieci związane z przyłączeniem OZE jest kwalifikowalne po stronie operatora (w ramach innego działania). Wytwórcy korzystali z tej możliwości. Celem FEnIKS będzie zwiększenie udziału OZE w miksie energetycznym. Dlatego też w ramach programu przewiduje się finansowanie projektów, które umożliwią zarówno wytwarzanie energii z OZE, przyłączenie instalacji OZE do sieci jak i odbiór i dalszy transport tej energii w systemie. Wstępnie planujemy szerokie grono beneficjentów dla tego typu projektów. Niemniej doprecyzowanie potencjalnych beneficjentów nastąpi na etapie dokumentów uszczegóławiających do programu, po przeprowadzeniu stosownych analiz i konsultacji z resortem, który będzie odpowiedzialny za dystrybucję środków dla sektora energii.
503	osoba fizyczna	2.1.2.2 Główne grupy docelowe	39	Główne grupy docelowe - nie użytkownicy korzystający ze środowiska, tylko podmioty działające na rzecz ochrony środowiska	Wsparcie powinny dostać firmy, organizacje czy samorządy które prowadzą realne działania służące ochronie i zachowaniu środowiska, co przekłada się na ograniczenie zmian klimatu i ich skutkom.	częściowo przyjęta	W programie wskazano grupy docelowe wsparcia w ramach danego obszaru. Natomiast beneficjenci dla poszczególnych typów projektów zostaną wskazani w dokumentach uszczegóławiających tj. SzOP.
504	osoba fizyczna			Powinno się wspierać działania zapobiegające zmianom klimatu - zabezpieczenie i ochrona bagien, torfowisk, terenów zalewowych, ochrona naturalnych siedlisk bobrów, które doskonale regulują gospodarkę wodną. Wsparcie proekologicznych działań miast i wsi, zwłaszcza tworzenie nowych parków i łąk kwietnych w miastach, oraz Parków Narodowych zamiast lasów gospodarczych.		częściowo przyjęta	Projekt FEnIKS przewiduje wsparcie działań na rzecz ekosystemów wodnych i od wód zależnych, m.in. w ramach Celu szczegółowego 2.4 Wspieranie przystosowania się do zmian klimatu i zapobiegania ryzyku związanemu z klęskami żywiołowymi i katastrofami, a także odporności, z uwzględnieniem podejścia ekosystemowego przewidywane jest wsparcie działań dotyczących m.in. zwiększenia naturalnej retencji, renaturyzacji cieków wodnych i obszarów zależnych od wód. Ponadto, w ramach Celu szczegółowego 2.7 Wzmacnianie ochrony i zachowania przyrody, różnorodności biologicznej oraz zielonej infrastruktury, w tym na obszarach miejskich, oraz ograniczanie wszelkich rodzajów zanieczyszczenia podejmowane działania będą głównie zmierzały do odtwarzania zdegradowanych siedlisk i ich zachowania oraz wzmocnienia populacji zagrożonych gatunków, w tym w ekosystemach wodnych i od wód zależnych. FEnIKS nie przewiduje tworzenia nowych Parków Narodowych ani lasów gospodarczych, lecz koncentruje się na wsparciu dla istniejących Parków Narodowych. Tworzenie nowych Parków Narodowych jest procesem długoletnim, obejmującym niezliczone uzgodnienia, wykupy gruntów i rekompensaty, w związku z czym zarówno czasowo i fina
505	osoba fizyczna	1.2 GŁÓWNE WYZWANIA PRZY UWZGLĘDNIENIU NIEDOSKONAŁOŚCI RYNKU, POTRZEB INWESTYCYJNYCH ORAZ KOMPLEMENTARNOŚCI I SYNERGII Z INNYMI FORMAMI WSPARCIA	13	Weryfikacja zapisu "Wsparcie w ramach programu kierowane będzie głównie do podmiotów publicznych świadczących usługi publiczne", w kontekście możliwości skorzystania ze wsparcia przez jednostki organizacyjne Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy Państwowe.	Jednostki organizacyjne Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy Państwowe nie posiadają osobowości prawnej.	odrzucona	Zapis FEnIKS jest otwarty: "głównie", a ponadto osobowość prawna nie wyklucza świadczenia usług publicznych, w tym zleconych.

506	osoba fizyczna	1.3 WYZWANIA ZIDENTYFIKOWANE W ZALECENIACH UE I STRATEGIACH	14	Uzupełnienie zapisu dotyczącego zaleceń w obszarze transportu o kwestie mobilności aktywnej poprzez zmianę akapitu „Zalecenia KE w obszarze transportu dotyczą ukierunkowania inwestycji w szczególności na jego zrównoważony charakter. Wskazane obszary priorytetowe odnoszą się do rozwijania zrównoważonej multimodalnej mobilności, w tym do sieci TEN-T i połączeń transgranicznych” na „Zalecenia KE w obszarze transportu dotyczą ukierunkowania inwestycji w szczególności na jego zrównoważony charakter. Wskazane obszary priorytetowe odnoszą się do rozwijania zrównoważonej multimodalnej mobilności, w tym do sieci TEN-T i połączeń transgranicznych. Jednocześnie Komisja zauważyła, że obecnie stosowane zachęty do korzystania z transportu zbiorowego, niskoemisyjnego i z aktywnych sposobów przemieszczania się nie są wystarczające, aby sprostać tym wyzwaniom.”	Komisja Europejska zarówno w Zaleceniach Rady w sprawie krajowego programu reform Polski na 2019 r. oraz zawierające opinię Rady na temat przedstawionego przez Polskę programu konwergencji na 2019 r. (zalecenie nr 16), jak i Europejski semestr 2019: Ocena postępów w zakresie reform strukturalnych, zapobiegania zakłóceniom równowagi makroekonomicznej i ich korygowania oraz wyniki szczegółowych ocen sytuacji na mocy rozporządzenia (UE) nr 1176/2011 (Cel strategiczny 3: Lepiej połączona Europa – mobilność oraz regionalne sieci informacyjne i komunikacyjne) wprost wskazuje na potrzebę wspierania mobilności aktywnej, której istotnym składnikiem jest ruch rowerowy. Tak istotne dla kierunkowania wydatkowania środków wspólnotowych zalecenie Komisji winno znaleźć się także w programie operacyjnym określającym kierunki wdrażania polityki m.in. w zakresie transportu.	odrzucona	Proponowane uzupełnienie fragmentu wskazującego na Zalecenia KE dla Polski o kwestie transportu zbiorowego, niskoemisyjnego i z aktywnych sposobów przemieszczania, byłoby niezgodne z treścią samego dokumentu (Recommendation for a COUNCIL RECOMMENDATION on the 2020 National Reform Programme of Poland and delivering a Council opinion on the 2020 Convergence Programme of Poland. COM/2020/521 final), który nie wskazuje tych kwestii. Tym niemniej planuje się przeformułować te zapisy programu, tak by nie powieły one treści dokumentów UE, a wskazywały w jaki sposób będą one wypełniane w programie.
507	osoba fizyczna	2.3.1.1 Powiązane rodzaje działań	87	Uzupełnienie zapisu o kwestie wynikające z diagnozy celów na stronie 26-27 poprzez dodanie do akapitu: „Podstawowym celem wsparcia będzie dążenie do stworzenia warunków dla zrównoważonej mobilności poprzez zapewnienie sprawnego, efektywnego, inteligentnego i bezpiecznego systemu transportu publicznego w miastach dostępnego dla wszystkich użytkowników (w tym osób z ograniczoną mobilnością).” Sformułowania: „oraz rozwoju infrastruktury rowerowej oraz pieszej w miastach i w ich obszarach funkcjonalnych”. Jak również uzupełnienie zapisów dotyczących zrównoważenia opcji transportowych o kwestie mobilności aktywnej poprzez uzupełnienie zdania „Wymaga to rozwoju (budowy, rozbudowy i poprawy jakości) systemów inteligentnego transportu publicznego w miastach, w szczególności ich integracji funkcjonalnej i przestrzennej (obejmującej miasta i ich obszary funkcjonalne).” o zapis, „jak również tworzenia nowej infrastruktury rowerowej oraz pieszej spełniającej wymagania użytkowników w zakresie spójności, bezpośredniości, atrakcyjności, bezpieczeństwa i wygody (tzw. wymogi CROW)”	Transport rowerowy w pełni przyczynia się do realizacji celów środowiskowych i klimatycznych poprzez redukcję emisji substancji szkodliwych i hałasu. Jednocześnie korzystnie wpływa na odporność populacji w sytuacji pandemii ze względu na możliwość zachowania dystansu społecznego i korzystny wpływ na zdrowie populacji. W kontekście wyzwań, jakie przyniosła pandemia COVID-19 konieczne jest nie tylko zapewnienie niskoemisyjnego, ale także bezpiecznego z punktu widzenia zachowania dystansu społecznego transportu. Rower stanowi jedyny środek transportu, który jednocześnie umożliwia zachowanie dystansu społecznego i nie powoduje znacznego obciążenia środowiskowego. Zasadność tego rodzaju działań pokazują przykłady miast zachodniej Europy, gdzie tworzenie dróg i pasów rowerowych było wskazywane wprost jako recepta na szerzenie się pandemii. Powyższa zmiana zapisu jest konsekwencją całościowego podejścia do oczekiwanych rezultatów podejmowanych interwencji oraz zawartych w dokumencie diagnoz i wyzwań. W kontekście zrównoważenia mobilności i tworzenia warunków dla bezemisyjnego, a przy tym bezpiecznego z punktu widzenia pandemii transportu, nie można pominąć kwestii rozwoju transportu rowerowego. Większy udział rowerów w podróżach wpisuje się wprost w przytoczony Cel szczegółowy 2.8 Wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej.	odrzucona	Z uwagi na dostępną alokację, Program FEnIKS - jako interwencja z poziomu krajowego - koncentruje się na kluczowych wyzwaniach dla transportu zbiorowego w aglomeracjach (cel szczegółowy 2.8) i rozwoju podstawowej sieci transportowej kraju (cel szczegółowy 3.2). Istnieje szereg innych programów pozwalających na budowę ścieżek rowerowych. Dodatkowo podkreśliłyśmy, że w ramach celu 2.8 kwalifikowane będą wydatki w ramach projektów służące tworzeniu infrastruktury pieszo-rowerowej. Nie zakładamy jednak oddzielnych projektów w tym zakresie z poziomu FEnIKS. W transporcie miejskim, odpornym na niekorzystne zjawiska atmosferyczne i bardziej dostępnym dla szerszego grona odbiorców, w tym osób o ograniczonej mobilności, widzimy większy potencjał do przejęcia indywidualnego ruchu drogowego w miastach niż infrastruktura rowerowa. Podkreśliłyśmy, że brak oddzielnych inwestycji w infrastrukturę rowerową nie oznacza ignorowania tej formy transportu, a jest wyrazem zastosowania komplementarności wsparcia różnych elementów mobilności miejskiej z poszczególnych programów (nie tylko FEnIKS finansuje aktywność mobilną), w której każdy program inaczej rozkłada akcenty, zgodnie ze swoim charakterem. Ta komplementarność ma służyć unikaniu dublowania wsparcia tych samych elementów z różnych programów, co jest jedną z zasad udzielania pomocy ze środków Polityki Spójności UE. Wypełniając tą zasadę, tworzymy przejrzysty dla beneficjentów system wsparcia, z myślą o odbiorcach korzystających z owoców zrealizowanych projektów.
508	osoba fizyczna	1.1 GŁÓWNE WYZWANIA PRZY UWZGLĘDNIENIU RÓŻNIC SPOŁECZNYCH, EKONOMICZNYCH I TERYTORIALNYCH	9	Dodanie akapitu dotyczącego transportu rowerowego: Polskie miasta nie posiadają spójnych systemów tras rowerowych, co stanowi czynnik ograniczający rozwój potencjału w zakresie transportu rowerowego będącego w pełni zero-emisyjnym środkiem transportu. Miasta liderujące pod względem udziału ruchu rowerowego w podróżach osiągają poziom ok. 7%, w czasie, gdy potencjał (pod warunkiem powstania w miastach funkcjonalnego systemu tras) można szacować na poziom ok. 15-20% (na podstawie zbliżonych uwarunkowaniach miasto wschodnio niemieckich). Skokowy wzrost zainteresowania transportem rowerowym w sytuacji pandemii udowodnił odporność tego środka transportu na kolejne fale pandemii. Wyzwaniem w tym zakresie jest zwiększenie udziału rowerów w transporcie. Rozbudowie sieci dróg rowerowych powinna towarzyszyć budowa infrastruktury integrującej rower z innymi środkami transportu (kolej, miejski i regionalny transport zbiorowy) w postaci dróg rowerowych stanowiących dojazdy do węzłów przesiadkowych oraz parkingów lub boksów rowerowych w punktach węzłowych. Powstała synergia z inwestycjami rozwijającymi transport publiczny pozwoli na stworzenie zeroemisyjnej i bezpiecznej w kontekście pandemii alternatywy dla samochodów indywidualnych. Efektem działań polegających na budowie infrastruktury rowerowej i jej integracji z innymi środkami transportu będzie upowszechnienie roweru jako środka transportu, co pozwoli na poprawę jakości powietrza w szczególności w miastach i ich obszarach funkcjonalnych, a zatem miejscach szczególnie narażonych na występowanie tzw. smogu fotochemicznego pochodzącego ze spalania paliw i pylenia części eksploatacyjnych.	W kontekście wyzwań, jakie stoją przed ośrodkami miejskimi w kontekście zmian klimatycznych, troski o jakość powietrza oraz zmian, jakie przyniosła pandemia COVID-19 konieczne jest nie tylko zapewnienie niskoemisyjnego, ale także bezpiecznego z punktu widzenia zachowania dystansu społecznego transportu. Rower stanowi jedyny środek transportu, który jednocześnie umożliwia zachowanie dystansu społecznego i nie powoduje znacznego obciążenia środowiskowego. Zasadność tego rodzaju działań pokazują przykłady miast zachodniej Europy, gdzie tworzenie dróg i pasów rowerowych było wskazywane wprost jako recepta na szerzenie się pandemii.	odrzucona	Z uwagi na dostępną alokację, Program FEnIKS - jako interwencja z poziomu krajowego - koncentruje się na kluczowych wyzwaniach dla transportu zbiorowego w aglomeracjach (cel szczegółowy 2.8) i rozwoju podstawowej sieci transportowej kraju (cel szczegółowy 3.2). Istnieje szereg innych programów pozwalających na budowę ścieżek rowerowych. Dodatkowo podkreśliłyśmy, że w ramach celu 2.8 kwalifikowane będą wydatki w ramach projektów służące tworzeniu infrastruktury pieszo-rowerowej. Nie zakładamy jednak oddzielnych projektów w tym zakresie z poziomu FEnIKS.
509	osoba fizyczna	1.1 GŁÓWNE WYZWANIA PRZY UWZGLĘDNIENIU RÓŻNIC SPOŁECZNYCH, EKONOMICZNYCH I TERYTORIALNYCH	9	Dodanie akapitu dotyczącego transportu rowerowego: Polskie miasta nie posiadają spójnych systemów tras rowerowych, co stanowi czynnik ograniczający rozwój potencjału w zakresie transportu rowerowego będącego w pełni zero-emisyjnym środkiem transportu. Miasta liderujące pod względem udziału ruchu rowerowego w podróżach osiągają poziom ok. 7%, w czasie, gdy potencjał (pod warunkiem powstania w miastach funkcjonalnego systemu tras) można szacować na poziom ok. 15-20% (na podstawie zbliżonych uwarunkowaniach miasto wschodnio niemieckich). Skokowy wzrost zainteresowania transportem rowerowym w sytuacji pandemii udowodnił odporność tego środka transportu na kolejne fale pandemii. Wyzwaniem w tym zakresie jest zwiększenie udziału rowerów w transporcie. Rozbudowie sieci dróg rowerowych powinna towarzyszyć budowa infrastruktury integrującej rower z innymi środkami transportu (kolej, miejski i regionalny transport zbiorowy) w postaci dróg rowerowych stanowiących dojazdy do węzłów przesiadkowych oraz parkingów lub boksów rowerowych w punktach węzłowych. Powstała synergia z inwestycjami rozwijającymi transport publiczny pozwoli na stworzenie zeroemisyjnej i bezpiecznej w kontekście pandemii alternatywy dla samochodów indywidualnych. Efektem działań polegających na budowie infrastruktury rowerowej i jej integracji z innymi środkami transportu będzie upowszechnienie roweru jako środka transportu, co pozwoli na poprawę jakości powietrza w szczególności w miastach i ich obszarach funkcjonalnych, a zatem miejscach szczególnie narażonych na występowanie tzw. smogu fotochemicznego pochodzącego ze spalania paliw i pylenia części eksploatacyjnych.	W kontekście wyzwań, jakie stoją przed ośrodkami miejskimi w kontekście zmian klimatycznych, troski o jakość powietrza oraz zmian, jakie przyniosła pandemia COVID-19 konieczne jest nie tylko zapewnienie niskoemisyjnego, ale także bezpiecznego z punktu widzenia zachowania dystansu społecznego transportu. Rower stanowi jedyny środek transportu, który jednocześnie umożliwia zachowanie dystansu społecznego i nie powoduje znacznego obciążenia środowiskowego. Zasadność tego rodzaju działań pokazują przykłady miast zachodniej Europy, gdzie tworzenie dróg i pasów rowerowych było wskazywane wprost jako recepta na szerzenie się pandemii.	odrzucona	Z uwagi na dostępną alokację, Program FEnIKS - jako interwencja z poziomu krajowego - koncentruje się na kluczowych wyzwaniach dla transportu zbiorowego w aglomeracjach (cel szczegółowy 2.8) i rozwoju podstawowej sieci transportowej kraju (cel szczegółowy 3.2). Istnieje szereg innych programów pozwalających na budowę ścieżek rowerowych. Dodatkowo podkreśliłyśmy, że w ramach celu 2.8 kwalifikowane będą wydatki w ramach projektów służące tworzeniu infrastruktury pieszo-rowerowej. Nie zakładamy jednak oddzielnych projektów w tym zakresie z poziomu FEnIKS.

510	osoba fizyczna	1.6 WNIOSKI Z DOTYCZĄCYCH ASPEKTÓW DOŚWIADCZEŃ		Proponuję dodać do programu punkt, w którym zostaną przeznaczone pieniądze na rozwój, modernizację i przebudowę wodociągów wiejskich jak i budowę sieci kanalizacyjnej i modernizację oczyszczalni ścieków także na terenach wiejskich. Budowa instalacji do przetwarzania osadów ściekowych, instalacji do zmniejszenia zużycia energii elektrycznej oraz zbiorników i instalacji służących zatrzymaniu wody na danym terenie. (Wszystkie te punkty dotyczą gospodarki wodno-ściekowej) Dobrze by było aby projekty obejmowały także możliwości zaprojektuj i wybuduj.	W związku z tym, że kładzie się duży nacisk na ochronę środowiska warto zwrócić uwagę na zapomniane tematy jak gospodarka wodno-ściekowa. Pierwszym punktem jest potrzeba budowy nowych sieci wodociągowych i przebudowa starych, gdzie straty wody ze względu na wiek wodociągów są największe. Szczelne wodociągi to mniej wód pobranych z warstw wodonośnych. Do tego wdrożenie systemów kontroli wycieków, przez budowę studni wodomierzowych sekcyjnych, a także zdalny odczyt wodomierzy. Budowa nowych oraz modernizacja starych ujęć wody i studni celem zaspokojenia potrzeb mieszkańców oraz kampanie informacyjne celem ograniczenia zużycia niepotrzebnej wody. Drugim punktem jest budowa nowych sieci kanalizacyjnych w miejscowościach, które nie są skanalizowane celem obowiązkowego przyłączenia się do sieci kanalizacyjnej i zaprzestania użytkowania zbiorników bezodpływowych na szambo, które w 80% są nieszczelne i mogą powodować skażenia wód gruntowych. Następnie przebudowa i modernizacja istniejących sieci kanalizacyjnych oraz budowa nowych i przebudowa, modernizacja starych oczyszczalni ścieków. Do tej pory pieniądze przeznaczone na ten cel były bardzo niewielkie. Dużą część oczyszczalni na terenie kraju jest stara i wymaga modernizacji i ulepszenia. Dostosowania do norm i wymagań stawianych przez prawo. Bez możliwości pozyskania środków takie modernizacje w małych gminach są praktycznie niemożliwe. Program powinien móc każdej gminie w Polsce, która tego potrzebuje dać dostęp do pieniędzy celem modernizacji swoich obiektów. Kolejnym punktem jest gospodarka osadowa, która powinna iść w kierunku zagospodarowania osadów ściekowych jak np. Budowa biogazowni, kompostowni lub systemów do produkcji polepszacza glebowego. Takie obiekty powinny być w każdym powiecie celem łatwego dostępu każdej z gmin do przetwarzania swoich odpadów z oczyszczalni i zaprzestanie wywożenia ich na pola. Tylko żeby zaprzestać ich wywożenia trzeba stworzyć system ich przetwarzania. Polepszacz glebowy, kompostowanie i ich produkty po higienizacji można sprzedawać i tym samym pokrywać koszty działalności. Kolejnym punktem jest budowa instalacji solarnych, wiatrowych czy pomp ciepła gruntowych celem ograniczenia zużycia energii na obiektach jakim są ujęcia wody i oczyszczalnie ścieków. Ostatnim punktem na które powinny zostać przeznaczone pieniądze jest zagospodarowanie wód odpływających z oczyszczalni jako wody oczyszczone poprzez budowę instalacji podczyszczających, zbiorników, instalacji rozsiąkających celem zatrzymania wody na danym terenie. Woda wydobyta na terenie gminy powinna wrócić do obiegu także na terenie danej gminy, a nie odprowadzana do rzek. W tym wypadku bezpowrotnie pozbywamy się wody na danym terenie, której same opady atmosferyczne nie mogą wyrównać. W razie potrzeby proszę dzwonić. 793768756	odrzucona	W sektorze gospodarki wodno-ściekowej priorytetowe jest realizowane inwestycji w obszarach aglomeracji, dlatego tam zostaną skierowane środki polityki spójności. W FENIKS planuje się wsparcie inwestycji z zakresu gospodarki wodno-ściekowej w ramach celu szczegółowego 2.5. Podobnie jak w perspektywie 2014 -2021, w FENIKS będą kwalifikowały się do realizacji projekty z zakresu gospodarki wodno-ściekowej w aglomeracjach powyżej 10 tys. RLM uwzględnionych w Krajowym Programie Oczyszczania Ścieków Komunalnych (KPOŚK). Należy podkreślić, że inwestycje ujęte w KPOŚK przyczyniają się do wypełnienia przez Polskę zobowiązań wynikających z Dyrektywy 91/271/EWG dotyczącej oczyszczania ścieków komunalnych. Natomiast wsparcie dla obszarów wiejskich w zakresie gospodarki wodno - ściekowej planowane jest w ramach Krajowego Planu Odbudowy, a także ze środków przejściowych w PROW 2021-2022. W ramach tych środków będą mogły być realizowane inwestycje dot.zaopatrzenia w wodę oraz zakresu gospodarki ściekowej.
511	osoba fizyczna	1.8 UZASADNIENIE WYBORU CELÓW POLITYKI I CELÓW SZCZEGÓŁOWYCH	26	Zmiana zapisu z „Polska posiada wartościowe zasoby przyrodnicze, w tym dużą różnorodność biologiczną, jednak nadal niezbędne jest przeciwdziałanie czynnikom i zjawiskom negatywnie oddziałującym na jej stan” na „Polska posiada wartościowe zasoby przyrodnicze, w tym dużą różnorodność biologiczną, jednak niezbędne jest przeciwdziałanie czynnikom i zjawiskom negatywnie oddziałującym na jej stan oraz działań w stosunku do już występujących zagrożeń (np. poprzez ochronę zasobów genetycznych w bankach genów i ogrodach botanicznych, z wykorzystaniem istniejącej i tworzonej infrastruktury)”.	Występujące zagrożenia dla różnorodności wymagają nie tylko przeciwdziałania negatywnym czynnikom i zjawiskom, ale także działań o charakterze ratunkowym, w postaci np. ochrony ex situ i restytucji.	odrzucona	część proponowanego uzupełnienia: "oraz [podjęcie] działań w stosunku do już występujących zagrożeń" jest zbędna, gdyż obecny zapis FENIKS już obejmuje ten zakres: "Głównym wyzwaniem w zakresie różnorodności biologicznej jest przeciwdziałanie czynnikom i zjawiskom negatywnie oddziałującym na jej stan". W FENIKS nie jest napisane, że chodzi o zagrożenia przyszłe, a przy tym zapis mówi o różnorodności biologicznej, a nie o wybranych gatunkach. Zapis ten nie wyklucza więc też działań o charakterze ratunkowym, o których napisano w uzasadnieniu uwagi. Natomiast zakres II części propozycji: " (np. poprzez ochronę zasobów genetycznych w bankach genów i ogrodach botanicznych, z wykorzystaniem istniejącej i tworzonej infrastruktury)" będzie mógł być dofinansowany z RPO, zgodnie z linią demarkacyjną.
512	osoba fizyczna	1.1 GŁÓWNE WYZWANIA PRZY UWZGLĘDNIENIU RÓŻNIC SPOŁECZNYCH, EKONOMICZNYCH I TERYTORIALNYCH	8	Zmiana zapisu "Głównym wyzwaniem w zakresie różnorodności biologicznej jest przeciwdziałanie czynnikom i zjawiskom negatywnie oddziałującym na jej stan" na "Głównym wyzwaniem w zakresie różnorodności biologicznej jest przeciwdziałanie czynnikom i zjawiskom negatywnie oddziałującym na jej stan oraz podejmowanie aktywnych działań w stosunku do już występujących zagrożeń (np. w postaci ochrony ex situ zasobów genetycznych w bankach genów i ogrodach botanicznych, z wykorzystaniem istniejącej i tworzonej infrastruktury)".	Występujące zagrożenia różnorodności biologicznej wymagają nie tylko przeciwdziałania negatywnym czynnikom i zjawiskom, ale także działań ratunkowych w stosunku do wybranych gatunków/populacji.	odrzucona	I część proponowanego uzupełnienia: "oraz [podjęcie] działań w stosunku do już występujących zagrożeń" jest zbędna, gdyż obecny zapis FENIKS już obejmuje ten zakres: "Głównym wyzwaniem w zakresie różnorodności biologicznej jest przeciwdziałanie czynnikom i zjawiskom negatywnie oddziałującym na jej stan". W FENIKS nie jest napisane, że chodzi o zagrożenia przyszłe, a przy tym zapis mówi o różnorodności biologicznej, a nie o wybranych gatunkach. Zapis ten nie wyklucza więc też działań o charakterze ratunkowym, o których napisano w uzasadnieniu uwagi. Natomiast zakres II części propozycji: " (np. poprzez ochronę zasobów genetycznych w bankach genów i ogrodach botanicznych, z wykorzystaniem istniejącej i tworzonej infrastruktury)" będzie mógł być dofinansowany z RPO, zgodnie z linią demarkacyjną.
513	osoba fizyczna	1.1 GŁÓWNE WYZWANIA PRZY UWZGLĘDNIENIU RÓŻNIC SPOŁECZNYCH, EKONOMICZNYCH I TERYTORIALNYCH	8	Zmiana zapisu "Głównym wyzwaniem w zakresie różnorodności biologicznej jest przeciwdziałanie czynnikom i zjawiskom negatywnie oddziałującym na jej stan" na "Głównym wyzwaniem w zakresie różnorodności biologicznej jest przeciwdziałanie czynnikom i zjawiskom negatywnie oddziałującym na jej stan oraz podejmowanie aktywnych działań w stosunku do już występujących zagrożeń (np. w postaci ochrony ex situ zasobów genetycznych w bankach genów i ogrodach botanicznych, z wykorzystaniem istniejącej i tworzonej infrastruktury)".	Występujące zagrożenia różnorodności biologicznej wymagają nie tylko przeciwdziałania negatywnym czynnikom i zjawiskom, ale także działań ratunkowych w stosunku do wybranych gatunków/populacji.	odrzucona	I część proponowanego uzupełnienia: "oraz [podjęcie] działań w stosunku do już występujących zagrożeń" jest zbędna, gdyż obecny zapis FENIKS już obejmuje ten zakres: "Głównym wyzwaniem w zakresie różnorodności biologicznej jest przeciwdziałanie czynnikom i zjawiskom negatywnie oddziałującym na jej stan". W FENIKS nie jest napisane, że chodzi o zagrożenia przyszłe, a przy tym zapis mówi o różnorodności biologicznej, a nie o wybranych gatunkach. Zapis ten nie wyklucza więc też działań o charakterze ratunkowym, o których napisano w uzasadnieniu uwagi. Natomiast zakres II części propozycji: " (np. poprzez ochronę zasobów genetycznych w bankach genów i ogrodach botanicznych, z wykorzystaniem istniejącej i tworzonej infrastruktury)" będzie mógł być dofinansowany z RPO, zgodnie z linią demarkacyjną.

514	osoba fizyczna	2.3.1.7 WSKAŹNIKI	89	Uzupełnienie zapisów Programu o wskaźnik produktu: RCO 58 – Infrastruktura przeznaczona specjalnie dla rowerów objęta wsparciem. Oraz wskaźnik rezultatu: RCR 64 – Roczna liczba użytkowników infrastruktury przeznaczonej specjalnie dla rowerów	Zmiana stanowi konsekwencję całościowego podejścia do kwestii równoważenia mobilności w ramach celu szczegółowego 2.8. Wsparcie infrastruktury rowerowej wymaga określenia wskaźnika zgodnie z załącznikiem do wniosku dotyczącego Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności (COM(2018) 372 final) „Wspólne wskaźniki produktu i rezultatu dla EFRR i Funduszu Spójności „ W kontekście równoważenia mobilności i tworzenia warunków dla bezemisyjnego, a przy tym bezpiecznego z punktu widzenia pandemii transportu, nie można pominąć kwestii rozwoju transportu rowerowego. Większy udział rowerów w podróżach wpisuje się wprost w przytoczony Cel szczegółowy 2.8 Wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej.	odrzucona	Program nie zakłada realizacji projektów dedykowanych stricte infrastrukturze rowerowej (Tabela finansowa dla celu szczegółowego 2.8. również nie wskazuje, że w programie wykorzystywane będą środki z kategorii "Infrastruktura rowerowa"). Wsparcie infrastruktury rowerowej przewidywane jest jako element projektu, a nie dedykowany typ projektu.
515	osoba fizyczna	2.3.1.8 INDYKATYWNY PODZIAŁ ALOKACJI UE WEDŁUG RODZAJU INTERWENCJI	90	Uzupełnienie zapisów Programu o zakres interwencji: 83 - Infrastruktura rowerowa, przeznaczenie kwoty 350 mln euro	Zmiana stanowi konsekwencję całościowego podejścia do kwestii równoważenia mobilności w ramach celu szczegółowego 2.8. Wsparcie to określone jest kodem interwencji Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r. nr 083. Należy przy tym wskazać, że zgodnie z ww. Rozporządzeniem Współczynnik zarówno do obliczania wsparcia na cele związane ze zmianami klimatu, jak i Współczynnik do obliczania wsparcia na cele związane ze środowiskiem wynoszą 100%. Jest to więc bardziej efektywne wsparcie niż infrastruktura transportu miejskiego, gdzie współczynnik do obliczania wsparcia na cele związane ze środowiskiem wynosi 40%. Infrastruktura rowerowa w większym stopniu przyczynia się więc do osiągnięcia celu polityki nr 2 „Bardziej przyjazna dla środowiska, niskoemisyjna i przechodząca w kierunku gospodarki zeroemisyjnej oraz odporna Europa dzięki promowaniu czystej i sprawiedliwej transformacji energetycznej, zielonych i niebieskich inwestycji, gospodarki o obiegu zamkniętym, łagodzenia zmian klimatu i przystosowania się do nich, zapobiegania ryzyku i zarządzania ryzykiem, oraz zrównoważonej mobilności miejskiej” oraz celu szczegółowego 2.8 „Wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej”. W kontekście równoważenia mobilności i tworzenia warunków dla bezemisyjnego, a przy tym bezpiecznego z punktu widzenia pandemii transportu, nie można pominąć kwestii rozwoju transportu rowerowego. Większy udział rowerów w podróżach wpisuje się wprost w przytoczony Cel szczegółowy 2.8 Wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej. Kwota 350 mln EUR stanowi 20% całości przeznaczanej na realizację celu szczegółowego 2.8 i przyjmując założenie, że 1 km drogi dla rowerów kosztuje 2 mln zł pozwoli na wybudowanie około 780 km nowych dróg rowerowych. Będzie to istotna zmiana w miksie transportowym miast i obszarów funkcjonalnych, która istotnie przełoży się na realizację zarówno celów środowiskowych, jak i klimatycznych. Warto przy tym wskazać, że kwoty, jakie należy przeznaczyć na inwestycje w transport rowerowy, aby zyskał on istotne znaczenie w miastach i odgrywał ważną rolę w redukowaniu emisji szkodliwych z transportu są niepomierne niższe niż kwoty, które przeznaczają się na transport miejski, który traci na znaczeniu na rzecz motoryzacji indywidualnej. Stąd przeznaczenie środków na zakres interwencji „Infrastruktura rowerowa” jest dalece bardziej efektywne w porównaniu z infrastrukturą, taborem, czy cyfryzacją transportu miejskiego. Należy przy tym zaznaczyć, że budowa dróg rowerowych, w przeciwieństwie do nakładów na transport miejski, w szczególności tabor, nie wymaga ponoszenia dalszych znacznych nakładów utrzymaniowych lub amortyzacyjnych przez potencjalnych beneficjentów Programu.	odrzucona	Niemożliwe jest uzupełnienie zapisów o kod interwencji dotyczącej infrastruktury rowerowej, ponieważ Program nie przewiduje odrębnych projektów poświęconych transportowi rowerowemu. Z uwagi na charakter programu, interwencja jest skupiona na wsparciu transportu szynowego w miastach. Nie wyklucza to realizacji działań związanych z budową infrastruktury rowerowej, ale będzie to możliwe tylko jako element większego projektu infrastrukturalnego. Na rozwój systemu rowerowego w miastach należy patrzeć z szerszej perspektywy niż tylko wsparcie jednego z programów krajowych. Zgodnie z projektem Umowy Partnerstwa przewiduje się takie inwestycje. Będą one realizowane - jako oddzielne projekty - w innych programach. Tym samym w ramach programów objętych Umową Partnerstwa zostanie zapewnione wsparcie różnych gałęzi transportu, a podział tego wsparcia będzie odpowiadał charakterowi poszczególnych programów. Zachęcamy zatem do aktywnego uczestnictwa w procesie programowania pozostałych programów, które w odróżnieniu od programu FEnKS nie wspierają transportu szynowego, a np. drogowy publiczny i rowerowy w miastach.
516	osoba fizyczna		140	Brak formularza zgłaszania uwag do pkt. 8 Załącznik: Wykaz planowanych operacji o znaczeniu strategicznym wraz z harmonogramem		przyjęta	
517	osoba fizyczna		140	Brak formularza zgłaszania uwag do pkt. 8 Załącznik: Wykaz planowanych operacji o znaczeniu strategicznym wraz z harmonogramem		przyjęta	
518	osoba fizyczna		140	Brak formularza zgłaszania uwag do pkt. 8 Załącznik: Wykaz planowanych operacji o znaczeniu strategicznym wraz z harmonogramem		przyjęta	
519	PGE S.A.		68	Czy linie kablowe będą w jakiś sposób preferowane, dodatkowo punktowane? Czy będzie oddzielny budżet dla takich projektów. W kryterium dot. efektywności kosztowej dostaną najprawdopodobniej mniej punktów niż linie napowietrzne co może wykluczyć projekty kablowe ze wsparcia.	Koszt budowy linii kablowych jest znacznie wyższy niż napowietrznych. Zastosowanie jednych kryteriów wyboru projektów dla obu rodzajów projektów spowoduje, że projekty budowy sieci kablowych będą „przegrywać” w punktacji z projektami linii napowietrznych	częściowo przyjęta	Na poziomie programu dopuszczono możliwość realizacji zarówno projektów polegających na budowie linii napowietrznych jak i kablowych. Ewentualne preferencje oraz kryteria zostaną dopracowane w dokumencie Szczegółowy Opis Priorytetów (SzOP).
520	PGE S.A.		68	Proponujemy uzupełnić zapis: „W ramach inwestycji dotyczących sieci elektroenergetycznych na wszystkich poziomach napięć kluczowe jest zastosowanie rozwiązań technicznych oraz cyfrowych umożliwiających rozwijanie inteligentnych systemów elektroenergetycznych w tym budowa sieci łączności krytycznej w technologii LTE450. Sieci inteligentne pozwalają na lepsze zarządzanie pracą źródeł rozproszonych, tworzenie potencjału dla rozwoju elektromobilności, ograniczanie strat w przesyłach, podniesienie niezawodności przesyłu i dystrybucji przy zapewnieniu bezpieczeństwa cyfrowego oraz tworzenie bodźców do oszczędzania energii elektrycznej dzięki wyposażeniu odbiorców w inteligentne liczniki umożliwiające śledzenie poziomu zużycia energii w czasie rzeczywistym.” Natomiast inteligentne systemy, dedykowane dla energetyki, pozwalają budować i rozwijać narzędzia służące do monitorowania bezpieczeństwa, zbierania, analizy i wymiany informacji o zagrożeniach, podatnościach sieci energetycznych na incydenty, które wywołują zakłócenia w dostarczaniu energii."	Należy dołączyć do wybranych zagadnień elementy dotyczące budowy systemu łączności krytycznej w technologii LTE450. Budowa tego systemu jest przewidziana w dokumencie Strategii na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju oraz PEP 2040. Obszary jakie może zaspokoić dedykowany system łączności specjalnej dla energetyki to min.: nowoczesna łączność dyspozytorska (połączenia głosowe, wiadomości tekstowe i multimedialne, transmisja danych, video), priorytetowa transmisja danych (telesygnalizacja, telesterowanie, telepomiar, SCADA, liczniki bilansujące), systemy pomiarowe (zdalny odczyt, sterowanie, koncentratory, AMI), usługi dla Prosumentów/OZE/Stacje ładowania (pomiar parametrów, sterowanie, OZE, mikroinstalacje), usługi związane z zarządzaniem majątkiem technicznym (cyfrowy paszport/ ewidencja Infrastruktury/ monitoring floty technicznej/ Inne).	częściowo przyjęta	Zakres wsparcia zostanie doprecyzowany w dokumencie Szczegółowy Opis Priorytetów (SzOP).
521	PGE S.A.	2.1.4.1 Powiązane rodzaje działań	47/48	Proponujemy uwzględnić w zakresie wsparcia projekty dot. przetwarzania odpadów przemysłowych.	Odpady przemysłowe są dużym problemem o czym wspomina się na stronie 8 dokumentu, Stanowią one ok. 90% odpadów wytworzonych w Polsce. Dodatkowo są to często odpady niebezpieczne dlatego też nie powinny być pomijane w Programie.	częściowo przyjęta	Cele UE w obszarze gospodarki odpadami (m.in. w zakresie selektywnego zbierania czy recyklingu) dotyczą przede wszystkim odpadów komunalnych. Z tego względu interwencja finansowana ze środków UE skupia się w głównej mierze na tym strumieniu odpadów. Niemniej jednak w projekcie FEnKS nie wykluczono możliwości wsparcia w obszarze odpadów przemysłowych. Wsparte instalacje będą mogły przetwarzać zarówno odpady komunalne jak również częściowo także inne rodzaje odpadów – w zakresie zgodnym z procesem technologicznym. Dodatkowo projekt FEnKS zawiera również komponent dotyczący wsparcia obszaru odpadowego w procesach produkcyjnych – poprzez wzrost efektywności gospodarowania zasobami i odpadami po stronie producentów.

522	PGE S.A.		68	Uzupełnienie zapisu: "Sieci inteligentne pozwalają na lepsze zarządzanie pracą źródeł rozproszonych, tworzenie potencjału dla rozwoju elektromobilności, ograniczanie strat w przesyłce i dystrybucji, podniesienie niezawodności przesyłu i dystrybucji przy zapewnieniu bezpieczeństwa cyfrowego oraz tworzenie bodźców do oszczędzania energii elektrycznej poprzez produkty umożliwiające wykorzystanie potencjału elastyczności aktywnych klientów, na bazie wyposażenia odbiorców w inteligentne liczniki umożliwiające śledzenie poziomu zużycia energii w czasie rzeczywistym. W przypadku projektów liniowych możliwa będzie budowa sieci kablowych zamiast linii napowietrznych. "	Śledzenie zużycia energii w czasie rzeczywistym, bez dedykowanych produktów skłaniających do oszczędzania energii, raczej nie prowadzi do jej oszczędzania. Samo posiadanie licznika inteligentnego nie jest bodźcem do oszczędzania energii.	częściowo przyjęta	Zakres wsparcia zostanie doprecyzowany w dokumencie Szczegółowy Opis Priorytetów (SzOP)
523	PGE S.A.		68	Prosimy o wyjaśnienie, czy w ramach FEnKS planowane jest wsparcie zakupu inteligentnych liczników (AMI), którego Beneficjentami byłiby OSD.	Zapisy Programu są w tym zakresie niejasne.	częściowo przyjęta	Zakres wsparcia zostanie doprecyzowany w dokumencie Szczegółowy Opis Priorytetów (SzOP). Podobnie jak w POIS 204-2020 program dopuszcza inwestycje w inteligentne liczniki, ale wyłącznie jako element projektu.
524	PGE S.A.	2.2.3.2 Główne grupy docelowe	70	Rozszerzenie opisu grup docelowych poprzez dopisanie „oraz przedsiębiorcy” – docelowo opis brzmi: „Z uwagi na to, że interwencja będzie miała charakter horyzontalny i dotyczyła całego kraju, grupami docelowymi wsparcia będą użytkownicy korzystający ze wspartej infrastruktury oraz przedsiębiorcy.”	Niedyskryminowanie przedsiębiorców	odrzucona	Przedsiębiorstwo także jest użytkownikiem infrastruktury, która powstanie w wyniku realizacji interwencji..
525	PGE S.A.	2.2.1.1 Powiązane rodzaje działań	57	Proponujemy przededagować zapis odnoszący się do z art. 24 nowej Dyrektywy OZE termin na osiągnięcie ww. statusu został wyznaczony na 31 grudnia 2025.	Nie powinno się postrzegać kwestii spełniania warunku efektywnego energetycznie systemu ciepłowniczego, jako obowiązku. Samo posiadanie tego statusu lub nie rodzić może wyłącznie określone konsekwencje dla danego podmiotu, w związku z czym użyte odwołanie do dyrektywy OZE jest nieadekwatne. Należy zauważyć, że wymóg osiągnięcia statusu efektywnego systemu ciepłowniczego wynika z przepisów pomocy publicznej i w takim też trybie zostanie udzielone wsparcie na ewentualne projekty dofinansowane w ramach programu FEnKS.	przyjęta	
526	PGE S.A.	2.1.1.1 Powiązane rodzaje działań	32	Nie jest jasne jakie modernizacje będą brane pod uwagę oraz w jakiej perspektywie czasu. Uwaga dot. zapisu: "Osiągnięte poziomy efektywności energetycznej liczone będą kumulatywnie, tj. uwzględniając dotychczas przeprowadzone modernizacje podnoszące klasę energetyczną".	Zapis niejasny	przyjęta	Zapis został usunięty.
527	PGL LP Regionalna Dyrekcja Lasów Państwowych w Katowicach	2.2.2.1 Powiązane rodzaje działań	62	Zwiększenie udziału biomasy leśnej w energetyce. Zrozumienie roli drewna jako ekologicznego zielonego paliwa w gospodarstwach domowych.	Drewno jako surowiec całkowicie odnawialny powinien być traktowany jako jedno z podstawowych Odnawialnych Źródeł Energii. Odpowiednia forma jego spalania daje gwarancje pozytywnego efektu ekologicznego.	częściowo przyjęta	Uwaga jest niezrozumiała, nie jest jasne do jakich zapisów programu się odnosi. Wszystkie typy OZE mogą uzyskać wsparcie. Doprecyzowany zakres wsparcia oraz preferowane rozwiązania zostaną określone na poziomie SzOP oraz kryteriów.
528	PGL LP Regionalna Dyrekcja Lasów Państwowych w Katowicach	2.2.4.1 Powiązane rodzaje działań	75	Uwzględnienie dostosowania składników gatunkowych polskich lasów do zmian klimatu.	Jest to kluczowy aspekt konieczny do priorytetowego wdrożenia w celu zapewnienia bezpieczeństwa ochrony przyrody i klimatu.	częściowo przyjęta	Wsparcie ochrony gatunków i siedlisk na terenach parków narodowych, rezerwatów przyrody i obszarów Natura 2000 będzie realizowana w ramach celu szczegółowego 2.7.
529	PGL LP Regionalna Dyrekcja Lasów Państwowych w Katowicach	2.1.5.1 Powiązane rodzaje działań	53	Działania powinny skierowane na ochronę zasobów przyrodniczych także poza parkami narodowymi, rezerwatami przyrody, czy obszarami Natura 2000. Powinno włączyć się też zadania polegające na odtworzeniu terenów zdegradowanych np. przez niewybuchy, które są potężnym problemem Polski jeszcze po II WŚ, do dziś w pełni nie naprawionym.	Potężne obszary kraju na których konieczne jest odtwarzanie zdegradowanych siedlisk i ich zachowania oraz wzmacniania populacji zagrożonych gatunków leżą na cennych obszarach, jednak nie posiadających statutu rezerwatu/parku itp. Np. tereny leśne zdegradowane zalegającymi niewybuchami zagrażającymi zdrowiu i życiu społeczeństwa (tylko w woj. śląskim i opolskim to ponad 2 tys. ha).	częściowo przyjęta	Zapisy FEnKS nie wykluczają rekultywacji terenów degradowanych przez niewybuchy, gdyż uszczegółowienie zakresu nastąpi w SzOP.
530	PGL LP Regionalna Dyrekcja Lasów Państwowych w Katowicach	2.2.4.1 Powiązane rodzaje działań	74	Potrzeba uwzględnienia walki ze szkodami w lasach (abiotyczne, biotyczne i antropogeniczne), a także wsparcia dla zalesień i odnowień drzewostanu jako elementów zwiększających odporność ekosystemu.	Szkody abiotyczne (np. silne wiatry, obfite opady śniegu i deszczu), biotyczne (np. szkodliwe owady i grzyby), antropogeniczne (np. związane z działalnością człowieka) swoją skalą wpływają na ryzyko katastrof ekologicznych oraz osłabienia odporności ekosystemu leśnego. Corocznie walka z ww. szkodami pochłania dziesiątki milionów złotych, a brak wsparcia może spowodować straty w środowisku przyrodniczym.	częściowo przyjęta	Wsparcie ochrony gatunków i siedlisk na terenach parków narodowych, rezerwatów przyrody i obszarów Natura 2000 będzie realizowana w ramach celu szczegółowego 2.7.
531	PGL LP Regionalna Dyrekcja Lasów Państwowych w Katowicach	2.1.2.1 Powiązane rodzaje działań	38	Wykorzystanie potencjału lasów do zwiększenia absorpcji dwutlenku węgla.	Wykorzystanie potencjału lasów do absorpcji dwutlenku węgla pozwala zwiększyć ilość CO2 pochłanianą z atmosfery przez lasy, co znacząco może wpłynąć na ochronę klimatu i powstrzymanie jego zmian.	częściowo przyjęta	Wsparcie ochrony gatunków i siedlisk na terenach parków narodowych, rezerwatów przyrody i obszarów Natura 2000 będzie realizowana w ramach celu szczegółowego 2.7.
532	PGL LP Regionalna Dyrekcja Lasów Państwowych w Katowicach	2.2.4.1 Powiązane rodzaje działań	74	Dołączenie wykorzystania potencjału lasów do absorpcji dwutlenku węgla.	Wykorzystanie potencjału lasów do absorpcji dwutlenku węgla pozwala zwiększyć ilość CO2 pochłanianą z atmosfery przez lasy, co znacząco może wpłynąć na ochronę klimatu i powstrzymanie jego zmian.	częściowo przyjęta	Wsparcie ochrony gatunków i siedlisk na terenach parków narodowych, rezerwatów przyrody i obszarów Natura 2000 będzie realizowana w ramach celu szczegółowego 2.7.
533	PGL LP Regionalna Dyrekcja Lasów Państwowych w Katowicach	2.7.1.1 Powiązane rodzaje działań	121	Wyposażenie turystycznej przestrzeni w infrastrukturę umożliwiającą wspólne spędzanie czasu przez mieszkańców oraz integrację społeczności na terenach leśnych.	Polskie lasy zajmując około 30% powierzchni kraju stanowią niesamowity potencjał do rozwoju w zakresie zrównoważonej turystyki.	odrzucona	Głównym celem interwencji podejmowanych w ramach celu szczegółowego 4.6 jest wzmacnianie roli kultury i turystyki w rozwoju gospodarczym i społecznym. W wyniku podejmowanych działań, w oparciu o obiekty kultury, zakłada się wzrost atrakcyjności kraju i jego regionów, co może przyczynić się do wzrostu ruchu turystycznego. Działania będą ograniczać się do obiektów, w których prowadzona jest obecnie działalność kulturalna lub taka działalność zostanie rozpoczęta w wyniku przeprowadzonej interwencji.
534	PGL LP Regionalna Dyrekcja Lasów Państwowych w Katowicach	2.1.5.7 WSKAŹNIKI	55	Wskaźnik powierzchni powinien być poszerzony na wszelkie tereny zielone i zalesione, nie tylko Nature 2000.	Potężne obszary kraju na których konieczne jest odtwarzanie zdegradowanych siedlisk i ich zachowania oraz wzmacniania populacji zagrożonych gatunków leżą poza granicami NATURY 2000, a jednostki nimi zarządzające nie posiadają wystarczających środków na ich eliminację (np. tereny leśne zdegradowane niewybuchami zagrażającymi zdrowiu i życiu społeczeństwa, tylko w woj. śląskim i opolskim to ponad 2 tys. ha).	odrzucona	Zakres wskaźnika określa Załącznik nr 1 do Rozporządzenia 1058 z 2021 ws. EFRR i FS oraz definicje opracowane przez Komisję Europejską. Brak możliwości modyfikacji zakresu wskaźnika.
535	PGL LP Regionalna Dyrekcja Lasów Państwowych w Katowicach	2.1.2.1 Powiązane rodzaje działań	38	Propozycja rozszerzenia obszaru wsparcia poza obszary miejskie (w tym o obszary leśne).	Adaptacja do zmian klimatu jest kluczowa na terenach leśnych, gdzie w sposób skuteczny i efektywny należy realizować cele programu, spowalnianie spływu wód oraz ich retencjonowanie.	częściowo przyjęta	W ramach FEnKS przewidziano 2 typy projektów dot. retencji: tj. zagospodarowywanie wody opadowej na obszarach miejskich oraz systemów małej retencji na obszarach leśnych. Należy podkreślić, że wsparcie dot. systemów małej retencji nie jest zawężone tylko do miast.

536	PGL LP Regionalna Dyrekcja Lasów Państwowych w Katowicach	2.2.4.1 Powiązane rodzaje działań	74	Konieczność poszerzenia obszaru wsparcia o tereny leśne.	Adaptacja do zmian klimatu jest kluczowa przede wszystkim na terenach leśnych, gdzie w sposób skuteczny i efektywny można realizować minimalizację negatywnych skutków zmian klimatycznych i ich oddziaływania na gospodarkę, środowisko oraz społeczeństwo, w tym spowalnianie spływu wód oraz jej retencjonowanie.	częściowo przyjęta	Zapisy Programu nie wykluczają wsparcia terenów leśnych. W ramach Priorytetu II Wsparcie sektorów energetyka i środowisko z EFRR, Cel szczegółowy 2.4 Wspieranie przystosowania się do zmian klimatu i zapobiegania ryzyku związanemu z klęskami żywiołowymi i katastrofami, a także odporności, z uwzględnieniem podejścia ekosystemowego przewidywane są m.in. działania związane ze zwiększaniem naturalnej retencji, w tym rozwojem systemów małej retencji oraz renaturyzacją przekształconych cieków wodnych i obszarów od wód zależnych. Dodatkowo w treści projektu FENIKS zostanie dodany następujący zapis: "Na obszarach leśnych należy kontynuować działania związane z adaptacją lasów do zmian klimatu poprzez wzmocnienie odporności na zagrożenia wynikające z tych zmian. Działania te polegać będą na dalszej rozbudowie systemów małej retencji oraz przeciwdziałaniu zbyt intensywnym spływom wody powodującym nadmierną erozję wodną. Równie ważne będą działania polegające na przywróceniu właściwych stosunków wodnych na siedliskach bagiennych i łęgowych, zwłaszcza na glebach organicznych." Ponadto, projekty Lasów Państwowych dot. małej retencji zostaną uwzględnione w Załączniku 8 Wykaz planowanych operacji o znaczeniu strategicznym wraz z harmonogramem, poprzez dodanie następującego zapisu: "Grupa projektów PGL LP dot. adaptacji lasów i leśnictwa do zmian klimatu – mała retencja i przeciwdziałanie erozji wodnej, zapobieganie, przeciwdziałanie i ograniczanie skutków zagrożeń związanych z pożarami lasów (kontynuacja) III kw. 2022 – IV kw. 2029"
537	PGL LP Regionalna Dyrekcja Lasów Państwowych w Katowicach	2.1.2.2 Główne grupy docelowe	39	Propozycja dodania do głównych grup docelowych Jednostek PGL LP	PGL LP zarządza 1/3 powierzchni całego kraju i posiada na swoim terenie możliwości budowy odpowiedniej infrastruktury zapewniającej realizację celów.	częściowo przyjęta	W programie wskazano grupy docelowe wsparcia w ramach danego obszaru. Natomiast beneficjenci dla poszczególnych typów projektów zostaną wskazani w dokumentach uszczegółwiających tj. SzOP.
538	PGL LP Regionalna Dyrekcja Lasów Państwowych w Katowicach	2.1.2.1 Powiązane rodzaje działań	38	Propozycja poszerzenia działań w zakresie wspierania przystosowania się do zmian klimatu i zapobiegania ryzyku związanemu z klęskami żywiołowymi i katastrofami o ochronę przeciwpożarową lasów.	Pożary lasów wpływają na zmiany klimatyczne uwalniając niebezpieczne ilości CO2 do atmosfery, niszcząc cenne siedliska przyrodnicze i powodując katastrofy ekologiczne. Przykładem może być ostatni wielki pożar w Biebrzańskim Parku Narodowym w 2020 r., który nie zostałby opanowany bez sprzętu lotniczego PGL LP.	częściowo przyjęta	Działania dotyczące ochrony przeciwpożarowej lasów są przewidywane do wsparcia w ramach Priorytetu II: Wsparcie sektorów energetyka i środowisko z EFRR, Celu szczegółowego 2.4 Wspieranie przystosowania się do zmian klimatu (...). Dodatkowo w treści projektu FENIKS zostanie dodany następujący zapis: "Należy również kontynuować zadania związane z rozwojem służb ratownictwa pożarowego Lasów Państwowych, w tym rozwój systemów wczesnego ostrzegania i prognozowania zagrożeń związanych z pożarami lasów oraz wsparciem systemów szybkiego reagowania na tego rodzaju zagrożenia." Ponadto, projekty Lasów Państwowych dot. małej retencji zostaną uwzględnione w Załączniku 8 Wykaz planowanych operacji o znaczeniu strategicznym wraz z harmonogramem, poprzez dodanie następującego zapisu: "Grupa projektów PGL LP dot. adaptacji lasów i leśnictwa do zmian klimatu – mała retencja i przeciwdziałanie erozji wodnej, zapobieganie, przeciwdziałanie i ograniczanie skutków zagrożeń związanych z pożarami lasów (kontynuacja) III kw. 2022 – IV kw. 2029"
539	PGL LP Regionalna Dyrekcja Lasów Państwowych w Katowicach	2.1.5.1 Powiązane rodzaje działań	53	Propozycja poszerzenia działań w zakresie wzmocnienia ochrony i zachowania przyrody, różnorodności biologicznej oraz zielonej infrastruktury o ochronę przeciwpożarową lasów.	Pożary lasów wpływają na zmiany klimatyczne uwalniając niebezpieczne ilości CO2 do atmosfery, niszcząc cenne siedliska przyrodnicze i powodując katastrofy ekologiczne. Przykładem może być ostatni wielki pożar w Biebrzańskim Parku Narodowym w 2020 r., który nie zostałby opanowany bez sprzętu lotniczego PGL LP.	częściowo przyjęta	Działania dotyczące ochrony przeciwpożarowej lasów są przewidywane do wsparcia w ramach Priorytetu II: Wsparcie sektorów energetyka i środowisko z EFRR, Celu szczegółowego 2.4 Wspieranie przystosowania się do zmian klimatu (...). Dodatkowo w treści projektu FENIKS zostanie dodany następujący zapis: "Należy również kontynuować zadania związane z rozwojem służb ratownictwa pożarowego Lasów Państwowych, w tym rozwój systemów wczesnego ostrzegania i prognozowania zagrożeń związanych z pożarami lasów oraz wsparciem systemów szybkiego reagowania na tego rodzaju zagrożenia." Ponadto, projekty Lasów Państwowych dot. małej retencji zostaną uwzględnione w Załączniku 8 Wykaz planowanych operacji o znaczeniu strategicznym wraz z harmonogramem, poprzez dodanie następującego zapisu: "Grupa projektów PGL LP dot. adaptacji lasów i leśnictwa do zmian klimatu – mała retencja i przeciwdziałanie erozji wodnej, zapobieganie, przeciwdziałanie i ograniczanie skutków zagrożeń związanych z pożarami lasów (kontynuacja) III kw. 2022 – IV kw. 2029"

540	PGL LP Regionalna Dyrekcja Lasów Państwowych w Katowicach	2.2.4.1 Powiązane rodzaje działań	74	Propozycja poszerzenia działań w zakresie wspierania przystosowania się do zmian klimatu i zapobiegania ryzyku związanemu z klęskami żywiołowymi i katastrofami o ochronę przeciwpożarową lasów.	Pożary lasów wpływają na zmiany klimatyczne uwalniając niebezpieczne ilości CO2 do atmosfery, niszcząc cenne siedliska przyrodnicze i powodując katastrofy ekologiczne. Przykładem może być ostatni wielki pożar w Biebrzańskim Parku Narodowym w 2020 r., który nie zostałby opanowany bez sprzętu lotniczego PGL LP.	częściowo przyjęta	Działania dotyczące ochrony przeciwpożarowej lasów są przewidywane do wsparcia w ramach Priorytetu II: Wsparcie sektorów energetyka i środowisko z EFRR, Celu szczegółowego 2.4 Wspieranie przystosowania się do zmian klimatu (...). Dodatkowo w treści projektu FENiKS zostanie dodany następujący zapis: "Należy również kontynuować zadania związane z rozwojem służb ratownictwa pożarowego Lasów Państwowych, w tym rozwój systemów wczesnego ostrzegania i prognozowania zagrożeń związanych z pożarami lasów oraz wsparciem systemów szybkiego reagowania na tego rodzaju zagrożenia." Ponadto, projekty Lasów Państwowych dot. małej retencji zostaną uwzględnione w Załączniku 8 Wykaz planowanych operacji o znaczeniu strategicznym wraz z harmonogramem, poprzez dodanie następującego zapisu: "Grupa projektów PGL LP dot. adaptacji lasów i leśnictwa do zmian klimatu – mała retencja i przeciwdziałanie erozji wodnej, zapobieganie, przeciwdziałanie i ograniczanie skutków zagrożeń związanych z pożarami lasów (kontynuacja) III kw. 2022 – IV kw. 2029"
541	PGL LP Regionalna Dyrekcja Lasów Państwowych w Katowicach	2.1.5.1 Powiązane rodzaje działań	53	Nie należy zawężać obszaru głównie do terenów parków narodowych, rezerwatów przyrody i obszarów Natura 2000.	Wzmacnianie populacji zagrożonych gatunków odbywa się w ośrodkach np. reintrodukcji, rehabilitacji, czy ochrony tych gatunków (jak np. Ośrodek Ochrony Żubrów w Jankowicach, czy Ośrodek Ochrony Głuszca w Wiśle). Same ośrodki nie znajdują się w rezerwach, chociaż gatunki są w rezerwach przywracane do przyrody.	częściowo przyjęta	Zapisy Programu dot. celu szczegółowego 2.7 nie wykluczają wsparcia innych terenów, w tym leśnych: "Planowana jest także realizacja kompleksowych działań na rzecz ochrony gatunkowej o ponadregionalnej skali oddziaływania (populacji przemieszczających się pomiędzy obszarami Natura 2000 zasiedlających zarówno obszary Natura 2000 jak i siedliska poza nimi)". Wsparcie przyrody będzie realizowane także w ramach celu 2.4 Wspieranie przystosowania się do zmian klimatu i zapobiegania ryzyku związanemu z klęskami żywiołowymi i katastrofami, a także odporności, z uwzględnieniem podejścia ekosystemowego, przewidywane są m.in. działania związane ze zwiększaniem naturalnej retencji, w tym rozwojem systemów małej retencji oraz renaturyzacją przekształconych cieków wodnych i obszarów od wód zależnych. Szczegółowy zakres terytorialny ustalony jest w Linii demarkacyjnej.
542	PGL LP Regionalna Dyrekcja Lasów Państwowych w Katowicach	2.7.1.2 Główne grupy docelowe	123	Bezwzględna konieczność włączenia jednostek PGL LP mającej odpowiedzialność za 1/3 terenu kraju, a także poszerzenia działań o renowację obiektów zabytkowych.	Na terenie PGL LP znajduje się wiele zabytków i obiektów kultury wymagających wsparcia programu. Jednostki PGL LP pozbawione są możliwości wsparcia z innych źródeł jak np. dotacji z Min. Kultury. Ponadto jednostki PGL LP prowadzą na co dzień zadania z zakresu turystyki.	odrzucona	Projekty realizowane w programie muszą przyczyniać się do osiągnięcia celów polityki spójności określonych w rozporządzeniu UE - tym samym interwencja w VII priorytecie powinna prowadzić do lepszego wykorzystania potencjału kultury i turystyki na rzecz rozwoju społecznego, gospodarczego i integracji społecznej. Stąd istotny jest nie tyle status beneficjenta, co spodziewane efekty wsparcia. Typy beneficjentów zostaną doprecyzowane w dokumentach uszczegóławiających.
543	PGL LP Regionalna Dyrekcja Lasów Państwowych w Katowicach	2.1.2.7 WSKAŹNIKI	41	Usunięcie przy wskaźniku zawężenia "(other than floods and wildfire)" tj. "inne niż powódzie i pożary)	Powódzie i pożary np. występujące na terenach leśnych są czynnikami znacznie wpływającymi na negatywne zmiany klimatu i występowanie klęsk żywiołowych i katastrof, a także spadek odporności. Należy wspomagać budowę zbiorników wodnych będących punktami czerpania wody, jako infrastruktury niezbędnej do ochrony przed katastrofami lub obiektów hydrotechnicznych ochraniających przed powodzią.	odrzucona	Nazwy wskaźników wspólnych, którym jest RCR 37 – Ludność odnosząca korzyści ze środków ochrony przed klęskami żywiołowymi związanymi z klimatem (oprócz powodzi lub niekontrolowanych pożarów) określa Rozporządzenie ws. EFRR i FS 2021/1058, nie ma możliwości modyfikacji nazwy wskaźnika.
544	PKN Orlen	2.1.4.1 Powiązane rodzaje działań	48-49	1. Konieczne jest uwzględnienie jako jednego z typów projektów przetwarzania odpadów w kierunku produkcji wodoru, węglowodorów, biopaliw doskonale wpisujących się w GOZ i w ideę gospodarki nisko/zeroemisyjnej. 2. Bezpośrednie wskazanie możliwości finansowania projektów pilotażowych w zakresie instalacji do recyklingu i odzysku dla dużych przedsiębiorstw.	1. Produkcja paliw alternatywnych z odpadów staje się jednym z najlepszych rozwiązań, które wspierają GOZ i rozwój gospodarki zero/niskoemisyjnej. 2. Pilotaż jest efektywną i racjonalną kosztowo metodą przetestowania opracowanych rozwiązań	częściowo przyjęta	Nie jest jasne jakiego konkretnie rodzaju odpadów dotyczy przedmiotowa uwaga. Niemniej jednak, w kontekście demarkacji pomiędzy programami operacyjnymi przyjętej na poziomie Umowy Partnerstwa, wydaje się, że bardziej właściwym programem do uwzględnienia tego typu interwencji jest program Fundusze Europejskie na Nowoczesną Gospodarkę. Potencjalnie można rozważyć finansowanie projektu pilotażowego w przedmiotowym obszarze z innych środków europejskich nie objętych polityką spójności – np. w ramach instrumentu LIFE.
545	PKN Orlen	2.2.2.1 Powiązane rodzaje działań	62-63	Uwzględniono jako typ projektów magazyny energii. Jako magazyn energii/stabilizator pracy sieci elektroenergetycznej powinna zostać również uwzględniona, poza magazynami baterijnymi, produkcja wodoru z OZE w instalacjach elektrolizy. Ponadto, uwzględniony powinien zostać sector coupling (łączenie sektorów) jako jeden z najważniejszych elementów transformacji.	W związku z rozwojem różnych technologii magazynowania energii należy również uwzględnić technologie oparte na nowym paliwie wodorze. Jest to nowa branża, która zaczyna się rozwijać wsparcie publiczne może przyspieszyć rozwój i poprawić opłacalność takich inwestycji.	częściowo przyjęta	Kwalifikowalne formy magazynowania energii zostaną określone w dokumentach szczegółowych. Na obecnym etapie w programie zapisano wsparcie wykorzystania rozwiązań mających na celu wdrożenie technologii wodorowych w energetyce i ciepłownictwie, wykorzystania wodoru jako paliwa alternatywnego w transporcie, dekarbonizacji przemysłu, produkcji wodoru w nowych instalacjach, magazynowanie wodoru.
546	PKN Orlen	2.2.3.2 Główne grupy docelowe	68-70	Uwzględniono jako typ projektów magazyny energii. Jako magazyn energii/stabilizator pracy sieci elektroenergetycznej powinna zostać również uwzględniona, poza magazynami baterijnymi, produkcja wodoru z OZE w instalacjach elektrolizy. Ponadto, uwzględniony powinien zostać sector coupling (łączenie sektorów) jako jeden z najważniejszych elementów transformacji. Ponadto, powinny zostać uwzględnione nie tylko przedsiębiorstwa energetyczne, ale również inni przedsiębiorcy rozwijający magazynowanie energii z wykorzystaniem np. produkcji wodoru.	W związku z rozwojem różnych technologii magazynowania energii należy również uwzględnić technologie oparte na nowym paliwie wodorze. Jest to nowa branża, która zaczyna się rozwijać wsparcie publiczne może przyspieszyć rozwój i poprawić opłacalność takich inwestycji.	częściowo przyjęta	Produkcję wodoru z OZE przewidziano w ramach c.s. 2.2. W c.s.2.3. natomiast przewidziano wsparcia dla infrastruktury dedykowanej dla przesyłu lub dystrybucji gazów zdekarbonizowanych, w tym biometanu lub wodoru.

547	PKN Orlen	2.4.1.1 Powiązane rodzaje działań	91-93	Konieczność uwzględnienia taboru kolejowego napędzanego wodorem wraz z infrastrukturą tankowania, gdzie beneficjentami powinni być również przedsiębiorcy, nie tylko zarządcy i przewoźnicy.	Wodór wydaj się być niskoemisyjnym paliwem, które ma szansę na wykorzystanie w kolejnictwie. Ujęcie wsparcia dla taboru kolejowego napędzanego wodorem oraz infrastruktury do tankowania w ramach celu umożliwi rozwój tej branży.	częściowo przyjęta	W ramach programu możliwe jest wsparcie taboru zeroemisyjnego, zatem w przypadku kolei możliwe będzie dofinansowanie taboru kolejowego napędzanego wodorem. Natomiast nie przewiduje się wsparcia infrastruktury do tankowania wodorem ze względu na jej potencjalnie komercyjny charakter. W programie nie wskazuje się możliwych typów beneficjentów wsparcia, nastąpi to na etapie przygotowania Szczegółowego Opisu Priorytetów.
548	PKN Orlen	2.4.2.1 Powiązane rodzaje działań	98-99	Konieczność uwzględnienia taboru kolejowego napędzanego wodorem wraz z infrastrukturą tankowania, gdzie beneficjentami powinni być również przedsiębiorcy, nie tylko zarządcy i przewoźnicy.	Wodór wydaj się być niskoemisyjnym paliwem, które ma szansę na wykorzystanie w kolejnictwie. Ujęcie wsparcia dla taboru kolejowego napędzanego wodorem oraz infrastruktury do tankowania w ramach celu umożliwi rozwój tej branży.	częściowo przyjęta	W ramach programu możliwe jest wsparcie taboru zeroemisyjnego, zatem w przypadku kolei możliwe będzie dofinansowanie taboru kolejowego napędzanego wodorem. Natomiast nie przewiduje się wsparcia infrastruktury do tankowania wodorem ze względu na jej potencjalnie komercyjny charakter. W programie nie wskazuje się możliwych typów beneficjentów wsparcia, nastąpi to na etapie przygotowania Szczegółowego Opisu Priorytetów.
549	PKN Orlen	2.5.1.1 Powiązane rodzaje działań	102-104	Konieczność uwzględnienia taboru kolejowego napędzanego wodorem wraz z infrastrukturą tankowania, gdzie beneficjentami powinni być również przedsiębiorcy, nie tylko zarządcy i przewoźnicy.	Wodór wydaj się być niskoemisyjnym paliwem, które ma szansę na wykorzystanie w kolejnictwie. Ujęcie wsparcia dla taboru kolejowego napędzanego wodorem oraz infrastruktury do tankowania w ramach celu umożliwi rozwój tej branży.	częściowo przyjęta	W ramach programu możliwe jest wsparcie taboru zeroemisyjnego, zatem w przypadku kolei możliwe będzie dofinansowanie taboru kolejowego napędzanego wodorem. Natomiast nie przewiduje się wsparcia infrastruktury do tankowania wodorem ze względu na jej potencjalnie komercyjny charakter. W programie nie wskazuje się możliwych typów beneficjentów wsparcia, nastąpi to na etapie przygotowania Szczegółowego Opisu Priorytetów.
550	PKN Orlen		107-109	Konieczność uwzględnienia taboru kolejowego napędzanego wodorem wraz z infrastrukturą tankowania, gdzie beneficjentami powinni być również przedsiębiorcy, nie tylko zarządcy i przewoźnicy.	Wodór wydaj się być niskoemisyjnym paliwem, które ma szansę na wykorzystanie w kolejnictwie. Ujęcie wsparcia dla taboru kolejowego napędzanego wodorem oraz infrastruktury do tankowania w ramach celu umożliwi rozwój tej branży.	częściowo przyjęta	W ramach programu możliwe jest wsparcie taboru zeroemisyjnego, zatem możliwe będzie dofinansowanie taboru napędzanego wodorem. Nie przewiduje się wsparcia infrastruktury do tankowania taboru kolejowego wodorem. W programie nie wskazuje się możliwych typów beneficjentów wsparcia, nastąpi to na etapie przygotowania Szczegółowego Opisu Osi Priorytetowych.
551	PKN Orlen	2.3.1.1 Powiązane rodzaje działań	87-88	Poza wskazanymi typami projektów konieczne jest uwzględnienie taboru drogowego oraz przede wszystkim infrastruktury do tankowania zeroemisyjnych środków transportu, w tym infrastruktury tankowania wodoru oraz ładowania. Beneficjentami tych środków powinni być również przedsiębiorcy, którzy będą operatorami infrastruktury tankowania.	Wsparcie zakupu taboru drogowego korzystającego z przyjaznych dla środowiska paliw oraz infrastruktury umożliwiającej funkcjonowanie taboru wprost wspiera dążenie do gospodarki niskoemisyjnej i odpowiada aktualnym trendom rozwoju transportu.	odrzucona	Cel szczegółowy 2.8 dedykowany jest dla publicznego transportu zbiorowego i nie obejmuje wsparcia zakupu pojazdów drogowych o napędach alternatywnych oraz infrastruktury ładowania/tankowania dla pojazdów indywidualnych. Infrastruktura taka będzie mogła być elementem projektów drogowych. Natomiast traktując tą uwagę jako postulat finansowania bezemisyjnego taboru autobusowego, to rozumiemy potrzebę rozwijania tej formy przewozów biorąc pod uwagę ilościowe cele dot. wielkości udziału taboru bezemisyjnego we flocie, wynikające z krajowych dokumentów. Tym niemniej występuje tu demarkacja pomiędzy wsparciem autobusów w KPO a transportu szynowego FEnIKS. KPO jest instrumentem dla którego okres kwalifikowalności już się rozpoczął, jednocześnie reżim czasowy jest tam krótszy niż w ramach polityki spójności. Dublowanie w jednym czasie naborów z różnych źródeł na poziomie krajowym nie jest wskazane, z założenia więc te dwa instrumenty: KPO oraz FEnIKS powinny się uzupełniać. Tabor autobusowy w pierwszej kolejności finansowany będzie więc ze środków KPO. Ewentualne zmiany FENiKS będą mogły zostać dokonane na późniejszym etapie wdrażania Programu, jeżeli będą występowały jeszcze potrzeby w zakresie wsparcia wymiany (zakupu) taboru autobusowego.
552	PKN Orlen	2.1.3.1 Powiązane rodzaje działań	43-44	Powinny zostać uwzględnione projekty polegające na ponownym wykorzystaniu wody uzyskanej po oczyszczeniu ścieków np. do celów przemysłowych.	Zrównoważona gospodarka wodna polega również na zmniejszeniu pozyskiwania wody ze źródeł naturalnych i wykorzystaniu wody już raz zużytej. Służy to oszczędzaniu wody i bezpieczne jej ponowne wykorzystanie w procesach przemysłowych.	przyjęta	Doprecyzowanie klauzul nastąpi na poziomie szczegółowego opisu osi, czyli SzOP. Ponowne wykorzystanie wody szarej i oczyszczonych ścieków jest istotnym działaniem ograniczającym zużycie wody, co jest szczególnie istotne w świetle działań adaptacyjnych do zmian klimatu. Proponowane uzupełnienie zapisu dot. wody szarej w ramach rozdziału 1.7: "We wszystkich projektach, w których będzie to zasadne i możliwe, zostaną zastosowane rozwiązania w zakresie gospodarki o obiegu zamkniętym (w tym wykorzystanie wody szarej, ścieków oczyszczonych, efektywności energetycznej i użycia energii ze źródeł odnawialnych), jak również elementy sprzyjające adaptacji do zmian klimatu (w szczególności zielona i niebieska infrastruktura) oraz działania dotyczące kwestii ochrony, promowania i przywracania zdrowych ekosystemów, zielonej infrastruktury i rozwiązań opartych na rodzimych zasobach przyrody. Elementem projektów będą mogły być również dodatkowe inwestycje, jeżeli będą miały za zadanie realizację szerszych celów polityki spójności (np. zieleni, usuwanie barier architektonicznych i ekologicznych, czy elementy budownictwa wynikające z konieczności dostosowania do zmian klimatu)".

553	PKN Orlen	2.2.5.1 Powiązane rodzaje działań	82-84	Powinny zostać uwzględnione projekty polegające na ponownym wykorzystaniu wody uzyskanej po oczyszczeniu ścieków np. do celów przemysłowych.	Zrównoważona gospodarka wodna polega również na zmniejszeniu pozyskiwania wody ze źródeł naturalnych i wykorzystaniu wody już raz zużytej. Służy to oszczędzaniu wody i bezpieczne jej ponowne wykorzystanie w procesach przemysłowych.	przyjęta	Doprecyzowanie klauzul nastąpi na poziomie szczegółowego opisu osi, czyli SzOP. Ponowne wykorzystanie wody szarej i oczyszczonych ścieków jest istotnym działaniem ograniczającym zużycie wody, co jest szczególnie istotne w świetle działań adaptacyjnych do zmian klimatu. Proponowane uzupełnienie zapisu dot. wody szarej w ramach rozdziału 1.7: "We wszystkich projektach, w których będzie to zasadne i możliwe, zostaną zastosowane rozwiązania w zakresie gospodarki o obiegu zamkniętym (w tym wykorzystanie wody szarej, ścieków oczyszczonych, efektywności energetycznej i użycia energii ze źródeł odnawialnych), jak również elementy sprzyjające adaptacji do zmian klimatu (w szczególności zielona i niebieska infrastruktura) oraz działania dotyczące kwestii ochrony, promowania i przywracania zdrowych ekosystemów, zielonej infrastruktury i rozwiązań opartych na rodzimych zasobach przyrody. Elementem projektów będą mogły być również dodatkowe inwestycje, jeżeli będą miały za zadanie realizację szerszych celów polityki spójności (np. zieleni, usuwanie barier architektonicznych i ekologicznych, czy elementy budownictwa wynikające z konieczności dostosowania do zmian klimatu)".
554	PKP Intercity S.A.	2.5.2.8 INDYKATYWNY PODZIAŁ ALOKACJI UE WEDŁUG RODZAJU INTERWENCJI	112-113	Zwracamy się z prośbą o zwiększenie alokacji środków przeznaczonych na bezemisyjny/zasilany energią elektryczną tabor kolejowy. 107 - Bezemisyjny zasilany energią elektryczną tabor kolejowy - 400 000 000 EUR	Przewozy kolejowe są jednym z najbardziej niskoemisyjnych środków transportu. Chcąc zachęcić społeczeństwo do zmiany preferencji w wyborze środków transportu (z tr. samochodowego na tr. kolejowy) istotnym jest zapewnienie potencjalnym pasażerom odpowiedniego komfortu, dostępności oraz czasu przejazdu. Dlatego też, zdaniem PKP IC, warto inwestować w nowoczesny tabor, w tym m.in. w komfortowe wagony, przystosowane dla osób o różnych potrzebach oraz lokomotywy, których możliwości będą mogły zostać w pełni wykorzystane na odnowionych liniach kolejowych. Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom pasażerów, zasadnym jest, aby przewoźnicy kolejowi mogli rozbudowywać swój zasób taborowy, jak i odnawiać posiadane już pojazdy, w celu zapewnienia jak najlepszej oferty przewozowej w możliwie najwyższym standardzie. Wyznaczona na chwilę obecną alokacja na poziomie 400 MLN EUR na bezemisyjny/zasilany energią elektryczną tabor kolejowy, zgodnie z projektem Programu FEnIKS, ma być dostępna do wykorzystania zarówno w sektorze pasażerskim jak i towarowym. Projekty taborowe są bardzo kosztowne, a niska pula środków przeznaczona na ten cel uniemożliwi wsparcie inwestycji, które nie dość, że charakteryzują się wysokimi oczekiwaniami społecznymi, to również wpisują się bezpośrednio w strategię UE na rzecz ochrony środowiska oraz przeciwdziałania zmianom klimatycznym, tj. Europejski Zielony Ład.	częściowo przyjęta	Podział alokacji na gałęzi transportu uwzględni szereg czynników, w tym o charakterze środowisko-klimatycznym i rozwoju sieci TEN-T. Będzie on przedmiotem (jako element Programu) dalszych ustaleń na poziomie negocjacji z KE.
555	PKP Intercity S.A.	2.5.2.1 Powiązane rodzaje działań	108	Prośba o zmianę treści zapisu z: „Kontynuowane będą działania w celu unowocześnienia pasażerskiego i towarowego taboru kolejowego, obejmujące zakup nowego taboru, w tym specjalistycznego sprzętu technicznego oraz modernizację istniejącej bazy. Efektem tych inwestycji powinna być poprawa jakości, bezpieczeństwa, dostępności kolei. Przewoźnicy kolejowi uzyskają wsparcie w zakresie montażu urządzeń ETCS/GSM-R oraz tzw. „cichych hamulców”, prowadzące do redukcji hałasu podczas przejazdu.” na: „Kontynuowane będą działania w celu unowocześnienia pasażerskiego i towarowego taboru kolejowego, obejmujące zakup nowego i modernizację posiadanego taboru do obsługi sieci TEN-T, jak i poza nią, w tym specjalistycznego sprzętu technicznego oraz modernizację istniejącej bazy. Efektem tych inwestycji powinna być poprawa jakości, bezpieczeństwa, dostępności kolei. Przewoźnicy kolejowi uzyskają także wsparcie w zakresie m.in. montażu urządzeń ETCS/GSM-R oraz tzw. „cichych hamulców”, prowadzące do redukcji hałasu podczas przejazdu.”	Zdaniem PKP IC, obecne brzmienie przedmiotowego zapisu dotyczącego wsparcia taboru kolejowego, jak i jego umiejscowienie (PRIORYTET V, cel szczegółowy 3.2), może sugerować, że działania w programie dotyczą jedynie obszarów poza siecią TEN-T. Podczas konferencji konsultacyjnej z dnia 9 lipca 2021 r. w formule on-line w części pytań i odpowiedzi prelegenci przekazali informację, że zakupiony tabor nie jest dedykowany jedynie do połączeń poza siecią TEN-T. Ponadto, zdaniem Spółki istnieje konieczność doprecyzowania użytego pojęcia „unowocześnienie” jako zakup nowego i modernizacja posiadanego już przez przewoźników kolejowych taboru. Dodatkowo, wnosimy o uzupełnienie zapisu dotyczącego, możliwego do uzyskania przez przewoźników kolejowych, wsparcia o słowa „także” oraz „m.in.” Zaproponowany w przekazanym do konsultacji projekcie zapis sugeruje, że istnieje zamknięty katalog działań, na które przewoźnicy kolejowi mogą otrzymać wsparcie. Zmiana brzmienia zapisu na zaproponowane przez PKP IC zniweluje opisaną sytuację poprzez uzyskanie katalogu otwartego dla działań mogących owe wsparcie uzyskać.	częściowo przyjęta	Alokacja przeznaczona na tabor jest ograniczona, dlatego aby zmaksymalizować efekt ograniczono wsparcie jedynie do zakupu taboru zeroemisyjnego. Unowocześnienie taboru należy rozumieć poprzez unowocześnienie floty posiadanej przez przewoźnika poprzez zakup nowego taboru, zaś modernizacja starego taboru nie będzie możliwa w ramach programu. Dopuszczalnym wsparciem będzie doposażenie taboru o tzw. „ciche hamulce” oraz urządzenia ERTMS on-board. Potwierdzamy, że zakupiony tabor nie jest dedykowany jedynie do połączeń poza siecią TEN-T. W związku z tym zapis zostanie doprecyzowany jak poniżej: "Kontynuowane będą działania w celu unowocześnienia pasażerskiego i towarowego taboru kolejowego do obsługi sieci TEN-T jak i poza nią, obejmujące..."
556	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	2.4.1.1 Powiązane rodzaje działań	93, 95,096	Str. 93 POWIĄZANE RODZAJE DZIAŁAŃ Prosimy o uzupełnienie informacji dot. dofinansowania infrastruktury obsługi pasażerów o stacje kolejowe. Str. 95 WSKAŹNIKI Prosimy o uszczegółowienie jednostki miary wskaźników produktu dot. budowy i modernizacji linii kolejowych (Length of rail reconstructed or modernised - TEN-T, Length of new or upgraded rail - TEN-T) - km toru. Str. 96 INDYKATYWNY PODZIAŁ ALOKACJI UE WEDŁUG RODZAJU INTERWENCJI Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko na lata 2021-2027, Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zgłasza uwagę dotyczącą wielkości środków finansowych przeznaczonych na inwestycje w sektorze kolejowym. W opinii Spółki, założone środki finansowe nie będą w stanie zabezpieczyć finansowania wszystkich niezbędnych inwestycji w zakresie planowanych kolejowych projektów infrastrukturalnych. Zasadne jest, możliwie jak największe zwiększenie dostępnych środków, w szczególności na działania w zakresie infrastruktury kolejowej. Należy mieć na uwadze, że transport kolejowy jest znacznie bardziej przyjazny środowisku spośród innych gałęzi transportu lądowego. Jego rozwój, w tym także rozwój infrastruktury kolejowej, doskonale wpisuje się w cele wyznaczone przez Komisję Europejską, do osiągnięcia w perspektywie finansowej 2021-2027.		częściowo przyjęta	Stacje kolejowe: w sekcji odnoszącej się do projektów multilokalizacyjnych wskazano możliwość realizacji stacji kolejowych. Stacje kolejowe planowane są do dofinansowania analogicznie analogicznie do programów POIiŚ 7-13 i 14-20. Jednostka miary wskaźnika produktu (km toru zamiast km): zgodnie z COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT Performance, monitoring and evaluation of the European Regional Development Fund, the Cohesion Fund and the Just Transition Fund in 2021-2027, jednostkami miary wszystkich liniowych wskaźników produktu dla inwestycji kolejowych są [km]. Fakt wykazywania we wskaźnikach torów wskazany jest natomiast w definicjach wskaźników ('The indicator measures the length of tracks'). Zwiększenie alokacji na kolej: podział alokacji dostępnej dla FEnIKS ma charakter wstępny i może jeszcze ulec zmianie w toku konsultacji społecznych Programu, a następnie jego negocjacji z Komisją Europejską.

557	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	2.5.2.1 Powiązane rodzaje działań	108, 110, 112	<p>Str. 108 POWIĄZANE RODZAJE DZIAŁAŃ Prosimy o uzupełnienie informacji dot. dofinansowania infrastruktury obsługi pasażerów o stacje kolejowe.</p> <p>Str. 110 WSKAŹNIKI Prosimy o uszczegółowienie jednostki miary wskaźników produktu dot. budowy i modernizacji linii kolejowych (Length of rail reconstructed or modernised - nonTEN-T, Length of new or upgraded rail - non TEN-T) - km toru.</p> <p>Str. 112 INDYKATYWNY PODZIAŁ ALOKACJI UE WEDŁUG RODZAJU INTERWENCJI Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko na lata 2021-2027, Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zgłasza uwagę dotyczącą wielkości środków finansowych przeznaczonych na inwestycje w sektorze kolejowym. W opinii Spółki, założone środki finansowe nie będą w stanie zabezpieczyć finansowania wszystkich niezbędnych inwestycji w zakresie planowanych kolejowych projektów infrastrukturalnych. Zasadne jest, możliwie jak największe zwiększenie dostępnych środków, w szczególności na działania w zakresie infrastruktury kolejowej. Należy mieć na uwadze, że transport kolejowy jest znacznie bardziej przyjazny środowisku spośród innych gałęzi transportu lądowego. Jego rozwój, w tym także rozwój infrastruktury kolejowej, doskonale wpisuje się w cele wyznaczone przez Komisję Europejską, do osiągnięcia w perspektywie finansowej 2021-2027.</p> <p>Dokument nie zawiera informacji na temat dofinansowania projektów związanych z kampaniami na temat bezpieczeństwa na kolei - prosimy o uzupełnienie zwłaszcza, że w udostępnionej prezentacji https://www.pois.gov.pl/media/101812/2021_06_18_Konsultacje_FEnIKS_2.pptx, na slajdzie nr 31 dot. transportu kolejowego - jest taka informacja.</p>		częściowo przyjęta	<p>Stacje kolejowe: Zapisy zostaną uzupełnione zgodnie z poniższym: Dofinansowana zostanie infrastruktura obsługi pasażerów w tym przystanków, stacji oraz dworców kolejowych. "</p> <p>Wskaźniki: Zgodnie z COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT Performance, monitoring and evaluation of the European Regional Development Fund, the Cohesion Fund and the Just Transition Fund in 2021-2027, jednostkami miary wszystkich liniowych wskaźników produktu dla inwestycji kolejowych są [km]. Fakt wykazywania we wskaźnikach torów wskazany jest natomiast w definicjach wskaźników ('The indicator measures the length of tracks').</p> <p>Alokacja na koleje: Podział alokacji w programie stanowi propozycję, która podlega ocenie zarówno w ramach konsultacji społecznych, jak i na dalszym etapie prac związanych z przyjęciem dokumentu przez Radę Ministrów, a następnie jego negocjacjami z Komisją Europejską. Stąd może on jeszcze ulec zmianie. Uwzględnia on cele i wyzwania związane rozwojem do 2030 r. drogowej i kolejowej sieci TEN-T. Biorąc pod uwagę priorytety UE w zakresie polityki klimatycznej (Europejski Zielony Ład, pakiet Fit for 55) oraz licznę zgłaszane uwagi dotyczące potrzeby szerszego wsparcia kolei, aktualnie trwają prace mające na celu zapewnienie w Programie adekwatnego do ww. wyzwań finansowania dla sektora kolei, przy zapewnieniu racjonalnego wsparcia innych gałęzi transportu w ramach dostępnych w Programie środków. Decyzja będzie jednak uzależniona od ostatecznej alokacji przeznaczanej na Fundusz Spójności (zatwierdzenie przez KE transferu z EFS+ do FS w pełnej wysokości).</p> <p>Kampanie o bezpieczeństwie na kolei: Zwracamy uwagę, że w treści programu operacyjnego znajduje się już następujące zdanie: "Finansowane będą mogły być także projekty o charakterze edukacyjno-promocyjnym, skierowane do różnych grup społecznych oraz wiekowych mające na celu podnoszenie świadomości obywateli w zakresie zagrożeń i eliminację nieprawidłowych zachowań na obszarach kolejowych."</p>
558	PKP S.A.	2.5.1.1 Powiązane rodzaje działań	102, 103, 111	<p>Uwaga nr 1: Przeformułowanie akapitu: Priorytetami w zakresie transportu intermodalnego będą: - budowy lub przebudowy (w tym rozbudowy) terminali intermodalnych umożliwiających przeładunki towarów niebezpiecznych, w tym zwłaszcza obiektów w lokalizacjach określonych dla terminali sieci TEN-T (preferencja dla lokalizacji na sieci bazowej) po jej rewizji zaplanowanej na rok 2023 oraz terminali mających być wykorzystywanych przede wszystkim do kolejowo-drogowych przeładunków naczeł siodłowych nieprzystosowanych do unoszenia przy zastosowaniu centralnie zarekomendowanej/ych technologii (najpierw trzeba ją/je wybrać, więc należy zapewnić finansowanie, także na potrzeby ewaluacji dostępnych rozwiązań i przygotowania merytorycznej rekomendacji dla wyboru jednej lub paru z nich, których wdrożenie byłoby warunkiem koniecznym pozyskania dofinansowania publicznego), - zakupy lub modernizacje względnie przyjaznych środowisku naturalnemu i społeczeństwu urządzeń niezbędnych do obsługi terminali intermodalnych, - budowy lub przebudowy dedykowanej infrastruktury kolejowej (m. in. bocznice) / drogowej, niezbędnej do ich włączenia w sieć linii kolejowych/ sieć drogową/ sieć transportu wodnego śródlądowego, - tworzenie i wdrażanie rozwiązań publicznie dostępnych na niedyskryminujących zasadach na potrzeby organizacji i sterowania przepływami intermodalnymi w czasie zbliżonym do rzeczywistego, - zakupy lub modernizacje taboru kolejowego i specjalistycznych intermodalnych jednostek ładunkowych oraz sprzętu wykorzystywanych w przewozach intermodalnych, w tym zwłaszcza na potrzeby kolejowego przewozu naczeł siodłowych nieprzystosowanych do unoszenia, dostosowanych do przeładunków z zastosowaniem centralnie zarekomendowanej/ych technologii (patrz powyżej), - tworzenie i wdrażanie rozwiązań publicznie na niedyskryminujących zasadach wspomagających współpracę operacyjną lub handlową w ramach sieci terminali oraz pomiędzy operatorami terminali intermodalnych a ich kooperantami, przy czym pierwszeństwo w dostępie do środków wsparcia powinny mieć przedsięwzięcia na potrzeby współpracy w ramach postulowanej do stworzenia Ogólnokrajowej Sieci Terminali Intermodalnych mającej być dobrowolnym stowarzyszeniem operatorów terminali intermodalnych, w którym członkostwo wymuszałyby przynajmniej podstawowe współdziałanie operacyjne na sprecyzowanych zasadach pomiędzy terminalami będącymi jego członkami (istotne zwłaszcza dla sprawności obsługi logistycznej przesyłek w przypadkach zidentyfikowania problemów z przepustowością pierwotnie wybranych terminali lub prowadzących do nich tras), - stworzenie koncepcji i zasad funkcjonowania Ogólnokrajowej Sieci Terminali Intermodalnych jako dobrowolnego stowarzyszenia operatorów terminali intermodalnych skłonnych do współpracy na jednolitych dla sieci niedyskryminujących zasadach, a następnie udzielanie wsparcia dla podmiotu wyznaczonego do zarządzania jej funkcjonowaniem i rozwijaniem terminali w miejscach strategicznie istotnych z perspektywy realizacji celów publicznych, - zakupy lub modernizacje systemów telematycznych i satelitarnych związanych z transportem intermodalnym. Uwaga nr 2: 2.5.1.2 Główne grupy docelowe Dodanie grupy: przedsiębiorcy świadczący lub zamierzający świadczyć usługi w zakresie transportu intermodalnego. Uwaga nr 3: 2.5.2.7. Wskaźniki Zwiększenie wskaźnika dotyczącego Liczby wybudowanych/zmodernizowanych dworców kolejowych w zakresie celu końcowego do 67.</p>	<p>Uwaga nr 1: Biorąc pod uwagę potrzebę wybudowania terminali sieci TEN-T w rejonach finalnie uzgodnionych z Komisją Europejską (czyli uwzględniając zmiany mające zostać wprowadzone w ramach rewizji założeń dla tej sieci mającej zostać sfinalizowanej w 2023 roku) należy rozważyć uruchomienie konkursu na dofinansowanie przedsięwzięć budowy terminali TEN-T w zaaprobowanych przez KR rejonach, gdzie żaden terminal intermodalny jeszcze nie funkcjonuje ani nie jest budowany z dofinansowaniem UE. Zdolność obsługi ładunków niebezpiecznych powinna być wymagana dla każdego terminalu intermodalnego powstającego z dofinansowaniem unijnym, ponieważ ryzyko wypadków komunikacyjnych w transporcie samochodowym jest znacznie większe niż przy przewozie koleją. Wartość oczekiwana związanych z takimi wypadkami strat ludzkich, środowiskowych i majątkowych jest znacznie niższa w przypadku transportowania ich koleją, natomiast w przypadku towarów niebezpiecznych ich skutki są często katastrofalne. Warunkiem koniecznym dla uzyskania znaczących korzyści społecznych i środowiskowych z wewnątrzdrogowego intermodalnego transportu towarów niebezpiecznych jest bliskość terminali przeładunkowych względem miejsc pierwotnego nadawania przesyłek i ich destynacji docelowych. Udział ładunków w kontenerach wielkich w samochodowym transporcie towarowym w Polsce wynosi jedynie około 1%, zarówno z perspektywy wolumenu, jak i masy przewiezionych ładunków czy też wykonanej pracy przewozowej na drogach samochodowych. Stanowią one, natomiast ponad 97% wolumenu przewozu intermodalnych jednostek ładunkowych koleją (ponad połowa nie jest związana z przeładunkami samochodowo-kolejowymi na terenie Polski). Wysokie koszty konteneryzacji sprawiają, że kontenery wielkie mają marginalne znaczenie dla frachtu nieprzechodzącego przez porty morskie ani nie przesyłanego kolejowym Jedwabnym Szlakiem. Dużo więcej ładunków może być przechwyconych z dróg samochodowych na kolej pod warunkiem rozwinięcia szeroko dostępnej na terenie całego kraju kompatybilnej technologicznie infrastruktury do przeładunków samochodowo-kolejowych nieodpornych na unoszenie naczeł siodłowych. Wspieranie rozwoju infrastruktury do przeładunku „pionowego” naczeł przystosowanych do unoszenia może być zasadne (zarząd DB apelował już do decydentów unijnej polityki transportowej o wprowadzenie legislacji uzależniającej możliwość wykorzystywania nowych naczeł siodłowych od ich odporności na unoszenie), niemniej priorytetem powinno być tworzenie infrastruktury na potrzeby przeładunków naczeł siodłowych nieodpornych na unoszenie, ponieważ stanowią one obecnie 97% wszystkich naczeł siodłowych w Unii Europejskiej. Naczeł tych nie można przeładowywać za pomocą reach stackerów ani suwnic bez uprzedniego umieszczenia ich w kolejowych „koszach” transportowych. Do czasu zarekomendowania przez UE/ rząd RP na unijny/ogólnokrajowy standard konkretnej/ych technologii przeładunku poziomego naczeł siodłowych dofinansowanie systemów intermodalnych wykorzystujących przeładunek koszowy naczeł wydaje się bardziej potrzebne, niż budowa terminali dedykowanych obsłudze kontenerów wielkich. Bez rozwinięcia pokrywającego dużą część kraju systemu skoordynowanych masowych przewozów naczeł siodłowych koleją nie wydaje się możliwa realizacja priorytetowego celu unijnej polityki transportowej zapisanego w Białej Księdze z 2011 roku w postaci ograniczenia do poziomu poniżej 70% do roku 2030 i poniżej 50% do roku 2050 udziału transportu wysokoemisyjnego (samochodowego) w transporcie wewnątrzdrogowym na dystans powyżej 300 km. Należy uzależnić</p>	częściowo przyjęta	<p>Ad. 1 Nie negując zasadności proponowanego ukierunkowania wsparcia dla transportu intermodalnego, to z uwagi na ogólny charakter programu, w tym ograniczenia liczby znaków, to takie zapisy, określające szczegółowe zasady wsparcia, w tym typy projektów zostaną sprecyzowane w SzOP oraz programie pomocowym dla transportu intermodalnego.</p> <p>Ad. 2. W odróżnieniu do perspektywy 2014-2020, w programie nie przewiduje się wskazania beneficjentów (wspomnianych w uwadze przedsiębiorców świadczących lub zamierzających świadczyć usługi w zakresie transportu intermodalnego), a ostatecznych odbiorców, rozumianych jako osoby/podmioty korzystające z efektów zrealizowanych projektów. Beneficjenci zostaną określani w innym dokumencie o charakterze wdrożeniowym, tj. w Szczegółowym Opisie Priorytetów.</p> <p>Ad. 3. Wskazana liczba dworców jest pochodną podziału alokacji pomiędzy typy projektów (wynik po podziale wstępnej alokacji przeznaczanej na ten typ inwestycji przez jednostkowy koszt budowy/modernizacji budynku dworca kolejowego). Jej ewentualna zmiana musiałaby być związana ze zmianą podziału alokacji na poszczególne typy projektów.</p>

559	PKP S.A.	2.4.1.1 Powiązane rodzaje działań	92,95	<p>Uwaga nr 1: Dodanie działania nakierowanego na przywracanie do użytkowania bocznic kolejowych poprzez: - budowę lub rozbudowę bocznic kolejowych w zakresie układu torowego, dróg dojazdowych i infrastruktury towarzyszącej, - zakupy lub modernizację urządzeń niezbędnych do obsługi bocznic kolejowych, - zakupy lub modernizację bądź wdrożenia systemów telematycznych niezbędnych do obsługi procesów związanych z przeładunkami prowadzonymi na bocznicach, - zakupy lub modernizację maszyn lub urządzeń, w tym taboru kolejowego służącego wyłącznie do wykonywania prac na bocznicach kolejowych.</p> <p>Uwaga nr 2: Uzupełnienie w zakresie działań w obszarze bezpieczeństwa kolejowego o wsparcie działań (zarówno na dworcach, jak i w pociągach) zapewniających bezpieczeństwo pod kątem zapobiegania zagrożeniom terrorystycznym.</p> <p>Uwaga nr 3: Uzupełnienie w zakresie projektów realizowanych na styku z innymi gałęziami transportu, dotyczących wspierania usług "door to door", w tym m.in. w oparciu o sharingowe systemy mikro-mobilności (bike-sharing) w ramach usługi tzw. ostatniej mili dla pasażerów transportu kolejowego.</p> <p>Uwaga nr 4: Wprowadzenie wsparcia działań upowszechniających pozytywne wyobrażenie o transporcie kolejowym, m.in. poprzez kampanie medialne, jako zrównoważonego środka transportu, z uwagi na względy środowiskowe.</p> <p>Uwaga nr 5: 2.4.1.7. Wskaźniki Zwiększenie wskaźnika dotyczącego Liczby wybudowanych/zmodernizowanych dworców kolejowych w zakresie celu końcowego do 83.</p>	<p>Uwaga nr 1: Liczba bocznic przypadająca na jednostkę powierzchni jest w Polsce zbliżona do średniej dla krajów UE o rozwiniętej sieci kolejowej, jednak ich rozmieszczenie jest bardzo nierównomierne pod względem geograficznym i niedostosowane do współczesnej struktury gospodarczej kraju. Infrastruktura bocznic oraz tabor na nich wykorzystywany są przestarzałe i wymagają znacznego dofinansowania. Wysokie koszty inwestycji, nieadekwatna względem potrzeb rynku jakość oferty przewozowej przedsiębiorstw kolejowych, a także brak planowania strategicznego w minionych latach odnoszącego się do kolei spowodowały, że znaczna część obszaru kraju jest wykluczona z możliwości wykorzystania tej gałęzi transportu we wsparciu logistycznym działalności przedsiębiorstw produkcyjnych i handlowych. Modernizacja infrastruktury liniowej oraz polepszenie oferty przewozowej w wyniku większej konkurencyjności na rynku nie wystarczą. Konieczny jest równoczesny rozwój infrastruktury punktowej jaką są bocznicie kolejowe oraz zwiększenie dostępności efektywnego sprzętu i infrastruktury przeładunkowej, bez których nie osiągnie się dużych korzyści społeczno-środowiskowych z nakładów na rewitalizację, modernizację lub tworzenie bocznic kolejowych.</p> <p>Uwaga nr 2: Rozszerzenie zapisów w obszarze zapewnienia bezpieczeństwa transportu kolejowego.</p> <p>Uwaga nr 3: Rozszerzenie zapisów w obszarze wspierania przepływu pasażerów.</p> <p>Uwaga nr 4: Działania podnoszące świadomość społeczną w zakresie zrównoważonych środków transportu.</p> <p>Uwaga nr 5: Zgodnie ze zgłaszanymi wskaźnikami, łączna liczba wybudowanych/zmodernizowanych dworców wyniesie 150.</p>	częściowo przyjęta	<p>Ad. 1. W przypadku inwestycji kolejowych priorytetem jest finansowanie projektów, dzięki którym osiągnięty zostanie cel ukończenia do 2030 r. budowy w Polsce sieci bazowej TEN-T. W związku z tym istnieje potrzeba dokonania strategicznych wyborów w zakresie podziału alokacji UE z punktu widzenia stopnia przyczyniania się poszczególnych typów projektów do realizacji celów programu. Ponadto, nowe rygorystyczne przepisy UE (zasada "Do No Significant Harm, Taksonomia), wykluczają z finansowania projekty związane m.in. z transportem paliw kopalnych, co mogłoby mieć miejsce w przypadku przeznaczenia (wykorzystania) bocznic kolejowych.</p> <p>Ad. 2. Zapisy dotyczące bezpieczeństwa są wystarczające. Wskazane w programie przykłady projektów nie stanowią katalogu zamkniętego a jedynie pokazują część najbardziej charakterystycznych inwestycji/działań. Szczegółowe typy realizowanych projektów zostaną wskazane na późniejszym etapie przygotowania programu i zostaną umieszczone w dokumentach szczegółowych, tj. w Szczegółowym Opisie Priorytetów.</p> <p>Ad. 3. W programie znajdują się zapisy umożliwiające realizację tego typu inwestycji "...systemów służących jej integracji z innymi rodzajami transportu i osiągnięciu multimodalności..." Nie ma zatem uzasadnienia dla rozszerzenia aktualnych zapisów o konkretne typy projektów. Szczegółowe typy realizowanych projektów zostaną wskazane na późniejszym etapie przygotowania programu i zostaną umieszczone w dokumentach szczegółowych, tj. w Szczegółowym Opisie Priorytetów.</p> <p>Ad. 4. W ramach Programu będą dofinansowywane działania edukacyjno-promocyjne, skierowane do różnych grup społecznych oraz wiekowych mające na celu podnoszenie świadomości obywateli w zakresie zagrożeń i eliminację nieprawidłowych zachowań na obszarach kolejowych i jest to już w treści dokumentu.</p> <p>Ad. 5. Podana wartość jest wynikiem przeliczeń wstępnej alokacji poprzez szacowany koszt budowy dworca kolejowego. Należy przy tym zaznaczyć, że podział alokacji ma charakter wstępny i może jeszcze ulec zmianie w toku konsultacji społecznych Programu, a następnie jego</p>
560	PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o. o.		89,9	<p>2.3.1.7 WSKAŹNIKI, strona 89 Na stronie 87 mowa jest o rodzajach projektów wpisujących się w ten cel, inwestycje "w infrastrukturę i tabor szynowy publicznego transportu zbiorowego, węzły przesiadkowe, miejskie systemy ITS dla uprzywilejowania, usprawnienia usług publicznego transportu miejskiego, rozwiązania IT. W ramach realizowanych projektów transportu publicznego możliwe będzie też sfinansowanie wydatków związanych z obsługą integracji usług transportu publicznego dostosowanego do potrzeb wszystkich użytkowników (zaplecza techniczne dla taboru, dostosowanie infrastruktury miejskiej do obsługi transportu publicznego i pasażerów, infrastruktura wspierająca rozwój aktywnej mobilności i mikromobilności)." Kolej aglomeracyjna jest jednym z elementów publicznego transportu zbiorowego w miastach i aglomeracjach. 2.3.1.8 INDYKATYWNY PODZIAŁ ALOKACJI UE WEDŁUG RODZAJU INTERWENCJI, strona 90 Wnioskujemy o zwiększenie alokacji w tabeli 2.3.1.8 INDYKATYWNY PODZIAŁ ALOKACJI UE WEDŁUG RODZAJU INTERWENCJI</p>	<p>2.3.1.7 WSKAŹNIKI, strona 89 Zwracamy uwagę, że transport kolejowy dotyczy obsługi obszarów aglomeracyjnych i stanowi formę transportu publicznego. W związku z planowanymi zamierzeniami Spółki w zakresie realizacji projektów infrastrukturalnych, w tym m.in. budowy węzła przesiadkowego (budowa peronu wraz z przebudową niezbędnej infrastruktury drogowej), modernizacji linii kolejowej nr 250, modernizacji zaplecza technicznego dla taboru, a także planowanego zakupu taboru, wnioskujemy o modyfikację zapisów w zakresie wskaźników produktu i rezultatu dla celu 2.8. Ze względu na fakt trwania konsultacji Feniksa wnioskujemy również o zmianę Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie ERRF i FS (oraz innych niezbędnych aktów prawnych), niezbędnych dla realizacji opisanych wyżej inwestycji infrastrukturalnych, modernizacji zaplecza technicznego dla taboru i zakupu taboru. 2.3.1.8 INDYKATYWNY PODZIAŁ ALOKACJI UE WEDŁUG RODZAJU INTERWENCJI, strona 90 Ze względu na zaproponowaną modyfikację zakresu działania, wnioskujemy o zwiększenie alokacji przedstawionej w tabeli 2.3.1.8.</p>	odrzucona	<p>Projekty kolei aglomeracyjnej przewidziane są do wsparcia w ramach alokacji dla sektora kolejowego. Nie przewiduje się projektów tego typu w celu 2.8 FENIKS. Tym samym nie jest możliwe zwiększenie alokacji na tego typu wsparcie w ramach celu 2.8. Ponadto zaznaczamy, że pakiet legislacyjny dla PS 2021-2027, w tym Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie ERRF i FS, został już przyjęty i nie ma możliwości ich zmiany.</p>
561	PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o. o.		108,110, 111,113	<p>2.5.2.1 Powiązane rodzaje działań, strona 108 „W sektorze kolejowym projekty na liniach poza siecią TEN-T będą dotyczyć budowy i modernizacji linii kolejowych i węzłów transportowych dla przewozów o charakterze ponadregionalnym. Kontynuowana będzie elektryfikacja linii kolejowych” Powinno być: „W sektorze kolejowym projekty na liniach poza siecią TEN-T będą dotyczyć budowy i modernizacji linii kolejowych i węzłów transportowych dla przewozów o charakterze ponadregionalnym, regionalnym i aglomeracyjnym. Kontynuowana będzie elektryfikacja linii kolejowych”</p> <p>2.5.2.4 Wskazanie konkretnych terytoriów objętych wsparciem, z uwzględnieniem planowanego wykorzystania narzędzi terytorialnych, strona 110 „Działania przewidziane w ramach celu szczegółowego będą miały w głównej mierze na celu realizację postanowień wynikających z właściwych strategii rozwojowych o charakterze krajowym – Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030 oraz Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku.” Zwracamy się z prośbą o rozszerzenie katalogu wyżej wymienionych dokumentów strategicznych o Strategię ZIT.</p> <p>2.5.2.7 WSKAŹNIKI, strona 111 RCO 53 Jednostka miary - stations and stops Powinno być Jednostka miary - stations and stops/dworce kolejowe „New or modernised railway stations and stops*/ Liczba wybudowanych/zmodernizowanych dworców kolejowych”. W dokumencie brak jest wytłumaczenia dla (*)</p> <p>2.5.2.8 INDYKATYWNY PODZIAŁ ALOKACJI UE WEDŁUG RODZAJU INTERWENCJI, strona 113 Kwota przeznaczona na realizację w ramach kodu 103 wydaje się być niewystarczająca. Kwota przeznaczona na realizację w ramach kodu 107 wydaje się być niewystarczająca.</p>	<p>2.5.2.1 Powiązane rodzaje działań, strona 108 Brak wskazania na charakter aglomeracyjny projektów przewidzianych do realizacji w niniejszym działaniu, eliminuje możliwość pozyskania finansowania przez zarządców i operatorów kolejowych o charakterze aglomeracyjnym Działanie ma charakter wsparcia dla inwestycji kolejowych poza TEN-T, zatem skupi się głównie na przedsięwzięciach lokalnych. W opisie działań dla sektora kolejowego wskazano wstępnie „projekty o charakterze ponadregionalnym”, jednakże w dalszej części opisu sektora kolejowego, w zakresie kolei miejskich, wskazano również na charakter lokalny przewozów. Prosimy o ujednoczenie zapisów w tym zakresie, tak aby opis dla całego sektora kolejowego odnosił się do wszystkich wskazanych w dalszej części rodzajów przewozów, tzn. ponadregionalnych, regionalnych i aglomeracyjnych. 2.5.2.4 Wskazanie konkretnych terytoriów objętych wsparciem, z uwzględnieniem planowanego wykorzystania narzędzi terytorialnych, strona 110 Działanie ma na celu wsparcie dla transportu kolejowego poza siecią TEN-T, w tym dla kolei miejskich, zatem w ramach niniejszego działania należy przewidzieć realizację postanowień wynikających także ze Strategii ZIT. 2.5.2.7 WSKAŹNIKI, strona 111 Wskazujemy na uzupełnienie jednostki miary oraz błąd pisarski w zakresie odniesienia (*) 2.5.2.8 INDYKATYWNY PODZIAŁ ALOKACJI UE WEDŁUG RODZAJU INTERWENCJI, strona 113 Biorąc pod uwagę kwotę tj. 800 000 000 przewidzianą dla kodu 103, alokacja jest zdaniem Spółki niewystarczająca. Spółka widzi obawę związaną z ograniczeniem możliwości realizacji własnych przedsięwzięć w Priorytecie V, z uwagi na zagrożenie skonsumowania środków przewidzianych w tym działaniu przez projekty fazowane przez PKP PLK oraz zagrożenie wynikające z niedoszacowania projektów w odniesieniu do doświadczenia z poprzedniej perspektywy finansowej – zaproponowana kwota wydaje się być niedoszacowana. Biorąc pod uwagę kwotę tj. 400 000 000 przewidzianą dla kodu 107 oraz wysokość wskaźnika produktu SPP03 – 144szt., średnie dofinansowanie jednego pojazdu to ok. 2,7 mln EUR. Zakładając szacunkową wartość zakupu jednego EZT na poziomie ok. 40 mln zł, dofinansowanie UE kształtować się będzie na poziomie ok 32% wartości pojazdu. Zaproponowana alokacja jest rażąco niska, Spółka widzi ryzyko nawet braku możliwości ubiegania się o dofinansowanie z uwagi na konieczność pozyskania wysokiego wkładu własnego na realizację projektu.</p>	odrzucona	<p>Kolej regionalna: Uwaga nieuwzględniona na obecnym etapie. Środki finansowe FENIKS alokowane na wsparcie transportu kolejowego pozwalają na realizację projektów fazowanych i etapowanych z perspektywy 2014-2020 oraz najważniejszych priorytetów wynikających ze Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030. Linia demarkacyjna nie przesądza o finansowaniu linii regionalnych na poziomie krajowym, czy regionalnym. Ewentualne uszczegółowienie dotyczące kontynuacji/realizacji projektów kolejowych o znaczeniu regionalnym zostanie wprowadzone po uzgodnieniu odpowiednich zapisów w UP.</p> <p>Kolej poza TEN-T i kolej miejska: opis celu szczegółowego 3.2 w osi V wyraźnie wyodrębnił dwa typy/obszary projektów kolejowych: kolej poza TEN-T o charakterze ponadregionalnym i kolej miejska. Zastosowany podział jest analogiczny jak w przypadku POIiŚ 2014-2020.</p> <p>Strategia ZIT: Odniesienie się na poziomie celu szczegółowego do strategii ZIT jest niemożliwe ponieważ cel obejmuje dwa obszary, tj. poza koleją miejską także kolej poza TEN-T o charakterze ponadregionalnym, co do której ten dokument nie miałby zastosowania. Będzie ono możliwe na etapie przygotowywania kryteriów wyboru projektów pod konkretny typ projektu (kolej miejską).</p> <p>Alokacja: priorytetem w realizacji projektów kolejowych są projekty fazowane, dla których należy zapewnić finansowanie. Tym niemniej podział alokacji w programie, w tym w ramach transportu stanowi propozycję i będzie jeszcze mógł ulec zmianom w ramach prac nad Programem na etapie Rady Ministrów, a następnie negocjacji z Komisją Europejską.</p>

562	PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o. o.	2.1.1.7 WSKAŹNIKI	34,35	RCO 19 Budynki publiczne o lepszej udoskonalonej Charakterystyce energetycznej Zwracamy się z prośbą o modyfikację zapisu Budynki oraz obiekty publiczne o lepszej udoskonalonej charakterystyce energetycznej. RCR 26 Roczne zużycie energii pierwotnej (w tym: w lokalach mieszkalnych, budynkach publicznych, przedsiębiorstwach, innych) Zwracamy się z prośbą o modyfikację zapisu Roczne zużycie energii pierwotnej (w tym: w lokalach mieszkalnych, budynkach publicznych oraz obiektach publicznych, przedsiębiorstwach, innych)	Wnosimy o modyfikację opisu działania i wskaźnika, tak aby możliwym była realizacji inwestycji związanych z budową instalacji nowych, niskoemisyjnych lub odnawialnych źródeł energii elektrycznej na potrzeby własne, wymiany oświetlenia na bardziej energooszczędne na obiektach użyteczności publicznej takich jak perony.	odrzucona	Wskaźnik RCO 19 – Budynki publiczne o lepszej charakterystyce energetycznej i RCR 26 – Roczne zużycie energii pierwotnej (w tym: w lokalach mieszkalnych, budynkach publicznych, przedsiębiorstwach, innych) są wskaźnikami o nazwach i definicjach określonych przez Komisję Europejską. Zgodnie z definicją, w przypadku wskaźnika RCO19 ulepszenie charakterystyki energetycznej budynku musi być potwierdzone certyfikatem efektywności energetycznej.
563	politechnika warszawska	2.2.1.2 Główne grupy docelowe	58	Grupa docelowa: Z uwagi na to, że interwencja będzie miała charakter horyzontalny i dotyczyła całego kraju, grupami docelowymi wsparcia będą użytkownicy korzystający ze wspartej infrastruktury, zarówno przedsiębiorcy, jak i osoby fizyczne.	Modernizacja budynków tj. poprawa efektywności energetycznej jak również rozwój systemów ciepłowniczych jest również bardzo ważna dla takich instytucji publicznych jak Uczelnia Wyższa. W przykładowych beneficjentach wskazano m.in. administrację rządową/państwową. Uczelnie Wyższe nie odbiegają od powyższych liczbą osób korzystających z infrastruktury.	częściowo przyjęta	Katalog beneficjentów oraz doprecyzowany zakres wsparcia zostaną określone na poziomie SzOP.
564	POLREGIO sp. z o.o.	2.5.2.8 INDYKATYWNY PODZIAŁ ALOKACJI UE WEDŁUG RODZAJU INTERWENCJI	113	Niewystarczająca alokacja na tabor pasażerski i towarowy	Zgodnie z wizją przedstawioną w Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do roku 2030 powinna nastąpić likwidacja zjawiska wykluczenia transportowego poprzez zwiększenie regionalnej i międzyregionalnej dostępności transportowej. Realizacja tego celu związana będzie z uruchomieniem dodatkowych połączeń regionalnych/międzywojewódzkich, co wpłynie na zwiększenie zapotrzebowania przewoźników kolejowych na tabor. Zgodnie z danymi Urzędu Transportu Kolejowego za rok 2019 pasażerscy przewoźnicy kolejowi dysponują ok. 1200 elektrycznymi zespołami trakcyjnymi do obsługi relacji wojewódzkich oraz międzywojewódzkich, przy średniej wieku tego typu pojazdów na poziomie prawie 25 lat. Znaczną część EZT stanowią pojazdy serii EN57, z których jedynie 395 sztuk zostało zmodyfikowanych lub zmodernizowanych w trakcie swojej eksploatacji. Część z eksploatowanych EZT jest niedostatecznie wyposażona – w zakresie klimatyzacji, zamkniętych toalet, automatów biletowych, udogodnień dla osób z niepełnosprawnościami czy dostępu do sieci WIFI oraz elektronicznej informacji pasażerskiej, co może mieć bezpośredni wpływ na rezygnację pasażerów z podróży koleją. Przewoźnicy coraz częściej decydują się na likwidację EZT starej generacji, których naprawa lub dalsza eksploatacja jest ekonomicznie i wizerunkowo nieopłacalna lub do czego zobowiązani zostali przez organizatorów publicznego transportu zbiorowego w ramach podpisanych umów PSC. Pokazuje to, że planowana w projekcie Programu alokacja w wysokości 400 mln euro jest nieproporcjonalnie niska, zarówno do potrzeb rynku przewozów pasażerskich w zakresie modernizacji bądź wyposażania przewoźników w nowe jednostki, jak i przewozów towarowych ze względu na rosnące znaczenie gałęzi transportu intermodalnego.	częściowo przyjęta	Podział alokacji na gałęzi transportu uwzględni szereg czynników, w tym o charakterze środowisko-klimatycznym i rozwoju sieci TEN-T. Będzie on przedmiotem (jako element Programu) dalszych negocjacji z KE.
565	POLREGIO sp. z o.o.	2.5.2.1 Powiązane rodzaje działań	108	Zapis aktualny: Kontynuowane będą działania w celu unowocześnienia pasażerskiego i towarowego taboru kolejowego, obejmujące zakup nowego taboru, w tym specjalistycznego sprzętu technicznego oraz modernizację istniejącej bazy. Zapis proponowany: Kontynuowane będą działania w celu unowocześnienia pasażerskiego i towarowego taboru kolejowego, obejmujące zakup nowego i modernizację istniejącego taboru oraz specjalistycznego sprzętu technicznego, a także inwestycji w zaplecza utrzymaniowe posiadane lub tworzone przez przewoźników kolejowych.	Obecny zapis niejasny – doprecyzowanie możliwości modernizacji taboru kolejowego oraz uzupełnienie wnoszonych uwag.	odrzucona	Alokacja przeznaczona na tabor jest ograniczona, dlatego aby zmaksymalizować efekt ograniczono wsparcie jedynie do zakupu taboru zeroemisyjnego. Modernizacja starego taboru nie będzie możliwa w ramach programu. W związku z zastrzeżeniami Komisji Europejskiej w perspektywie 2014-2020 do finansowania zapleczy taboru kolejowego w kontekście zgodności z zasadami pomocy publicznej tego typu działania nie są planowane do wsparcia w ramach programu. Dlatego inne działania infrastrukturalne związane z obsługą taboru także nie będą finansowane.
566	POLREGIO sp. z o.o.	2.5.2.1 Powiązane rodzaje działań	108	Specjalistyczny sprzęt techniczny to zagadnienie nie obejmujące infrastruktury oraz wyposażenia punktów naprawy taboru kolejowego. FEnIKS nie przewiduje inwestycji w zaplecza taborowe.	Specjalistyczny sprzęt techniczny stanowi kategorię wysoce niewystarczającą i wykluczającą szereg inwestycji komplementarnych do realizacji prawidłowego procesu utrzymania po zakupie nowego bądź modernizacji taboru kolejowego. Zarówno towarzysząca infrastruktura, jak i wyposażenie techniczne (maszyny i urządzenia oraz stanowiska diagnostyczne) punktów utrzymania taboru kolejowego są inwestycjami niezbędnymi dla prawidłowego utrzymania i napraw nowych pojazdów, o znacznie wyższym stopniu zaawansowania technologicznego w stosunku do dotychczas eksploatowanego taboru. Brak możliwości realizacji inwestycji w zaplecza taborowe, spowoduje zatem uzależnienie się przewoźników w zakresie utrzymania od podmiotów zewnętrznych ograniczając tym samym konkurencyjność własnych zapleczy taborowych, co w konsekwencji wygeneruje istotny wzrost kosztów eksploatacji i utrzymania pojazdów. Ponadto, zgodnie ze Strategią Zrównoważonego Rozwoju Transportu do roku 2030, elementem inwestycji w unowocześnienie parku taborowego powinna być także budowa systemów tankowania i ładowania pojazdów i jednostek niskoemisyjnych, pozwalając na kompleksowe przygotowanie składów/pociągów dla ruchu pasażerskiego przy wykorzystaniu napędów bateryjnych i wodorowych. Równolegle, argumentacja o braku możliwości rozliczenia dofinansowania inwestycji zapleczych z powodu realizowanych w nich równolegle usług komercyjnych stanowi nieuzasadnione uproszczenie. W przypadku przewozów regionalnych, naprawy i utrzymanie taboru realizowane są w podstawowym zakresie, jako istotny element umów PSC, więc ich rozliczenie możliwe jest w ramach przysługującej przewoźnikowi rekompensacji. Z drugiej strony, odrębna ewidencja księgową usług realizowanych komercyjnie powinna stanowić obowiązek beneficjenta w okresie trwałości projektu, a dopuszczalna wysokość przychodów z tego tytułu powinna zostać określona w dokumentacji aplikacyjnej beneficjenta.	odrzucona	Alokacja przeznaczona na tabor jest ograniczona, dlatego aby zmaksymalizować efekt ograniczono wsparcie jedynie do zakupu taboru zeroemisyjnego. Modernizacja starego taboru nie będzie możliwa w ramach programu. W związku z zastrzeżeniami Komisji Europejskiej w perspektywie 2014-2020 do finansowania zapleczy taboru kolejowego w kontekście zgodności z zasadami pomocy publicznej tego typu działania nie są planowane do wsparcia w ramach programu. Dlatego inne działania infrastrukturalne związane z obsługą taboru także nie będą finansowane.

567	POLREGIO sp. z o.o.	2.5.2.8 INDYKATYWNY PODZIAŁ ALOKACJI UE WEDŁUG RODZAJU INTERWENCJI	113	Dofinansowany będzie wyłącznie tabor bezemisyjny/elektryczny. Nie planuje się dofinansowania hybrydy spalinowo-elektrycznej.	Zgodnie z danymi Urzędu Transportu Kolejowego zamieszczonymi w Sprawozdaniu z funkcjonowania rynku transportu kolejowego 2019 aż 38 % linii kolejowych eksploatowanych w Polsce pozostaje niezelektryfikowana. Połączenia na tych liniach obsługują spalinowe autobusy szynowe, spalinowe zespoły trakcyjne lub elektryczno-spalinowe pojazdy hybrydowe, jeżeli trasa przejazdu przebiega przez odcinki częściowo zelektryfikowane. Zgodnie z danymi Urzędu Transportu Kolejowego za rok 2019 spośród pasażerskich przewoźników kolejowych pod względem wykonanej pracy eksploatacyjnej zespołów trakcyjnych w przeliczeniu na jeden sprawny pojazd trakcyjny – najwięcej pojazdów-kilometrów w 2019 r. przejechały dwuczłonowe pojazdy serii SA137, wyprodukowane w latach 2010-2014. Wszystkie pojazdy tej serii znajdują się w dyspozycji POLREGIO. Zastosowanie wyłącznie pojazdów o napędzie spalinowym na liniach częściowo zelektryfikowanych, powoduje, iż w relacjach mieszanych zostają generowane w niepotrzebnej i nadmiernej ilości do atmosfery szkodliwe czynniki spalania oleju napędowego. Należy wyraźnie podkreślić, że na okres najbliższych kilku lat zastosowanie rozwiązań dwunapędowych (spalinowo-elektrycznych) jest jedyną skuteczną możliwością ograniczenia emisji spalin w transporcie kolejowym, do czasu elektryfikacji kolejnych kilometrów linii kolejowych lub rozwoju i dostępności rozwiązań zeroemisyjnych (tj. wykorzystania na szeroką skalę ogniw wodorowych w transporcie wraz z infrastrukturą towarzyszącą (stacje tankowania, dystrybucja wodoru, punkty ładowania itp.)). Takie rozwiązanie pozwoli na zredukowanie emisji właśnie na odcinkach obsługiwanych wyłącznie przez pojazdy spalinowe (nawet 70 % danej relacji w trakcji mieszanej będzie mogła być obsługiwana przy wykorzystaniu modułu elektrycznego). Należy również nadmienić, że podobnie, jak w transporcie samochodowym, nowoprodukowane pojazdy kolejowe, wyposażone w silniki wysokoprężne muszą spełnić wysokie wymagania stawiane w tym zakresie przez przepisy i normy EURO, co dodatkowo w przypadku pojazdów hybrydowych umieszcza je w przedziale najlepiej dostosowanych pojazdów dla relacji mieszanych w okresie przejściowym dla pełnego zastosowania pojazdów zeroemisyjnych, które przez okres najbliższych lat ze względu na czynniki wskazane powyżej, będą dostępne w bardzo ograniczonym zakresie i nie mogą w żaden sposób stanowić jedynego wyboru w przypadku programów pomocowych dla transportu kolejowego, gdyż w konsekwencji na przypadający aktualnie czas zakupu pojazdów dla linii i odcinków niezelektryfikowanych z udziałem środków pomocowych UE – wywoła skutek odwrotny do zamierzonego. Co najistotniejsze – beneficjentów programów pomocowych, w tym organizatorów i operatorów przewozów kolejowych, pozostawi bez sensownego wyboru taborowego, gdyż rynek pojazdów zeroemisyjnych w Polsce zaledwie raczkuje i w najbliższych latach nie daje żadnej gwarancji, a wręcz możliwości prawidłowego i sprawnego prowadzenia procesu przewozowego.	odrzucona	W programie FENIKS nie będzie możliwości wsparcia taboru spalinowego (w tym hybryd spalinowo-elektrycznych), wynika to z wymogów jakie zostały nałożone na kraje członkowskie oraz konieczność spełnienia warunków klimatycznych dot. ograniczenia spalin pochodzących z transportu. Kolej już teraz jest postrzegana jako najbardziej przyjazny środowisku naturalnemu środek transportu, inwestycje umożliwiające zakup/modernizację taboru spalinowego byłby sprzeczne z powyższą ideą. Modernizacja linii kolejowych jest procesem ciągłym, większość realizowanych obecnie inwestycji zakłada elektryfikację linii kolejowych. W kolejnych latach również są przewidziane projekty dot. m.in. elektryfikacji. Należy zatem przewidywać, że przy niezachwianym procesie modernizacyjnym % niezelektryfikowanych linii kolejowych w najbliższych latach będzie stopniowo się zmniejszał. Dodatkowo biorąc pod uwagę założenia projektowe dla inwestycji taborowych okres eksploatacji pojazdu wynosi ok 30 lat. Zatem brak jest uzasadnienia dla inwestycji w tabor spalinowy. Program umożliwia dofinansowanie taboru o napędzie wodorowym, który może być użytkowany na liniach niezelektryfikowanych.
568	POLREGIO sp. z o.o.	2.5.2.8 INDYKATYWNY PODZIAŁ ALOKACJI UE WEDŁUG RODZAJU INTERWENCJI	113	Dofinansowany będzie wyłącznie tabor bezemisyjny/elektryczny. Nie planuje się dofinansowania hybrydy spalinowo-elektrycznej.	Zgodnie z danymi Urzędu Transportu Kolejowego zamieszczonymi w Sprawozdaniu z funkcjonowania rynku transportu kolejowego 2019 aż 38 % linii kolejowych eksploatowanych w Polsce pozostaje niezelektryfikowana. Połączenia na tych liniach obsługują spalinowe autobusy szynowe, spalinowe zespoły trakcyjne lub elektryczno-spalinowe pojazdy hybrydowe, jeżeli trasa przejazdu przebiega przez odcinki częściowo zelektryfikowane. Zgodnie z danymi Urzędu Transportu Kolejowego za rok 2019 spośród pasażerskich przewoźników kolejowych pod względem wykonanej pracy eksploatacyjnej zespołów trakcyjnych w przeliczeniu na jeden sprawny pojazd trakcyjny – najwięcej pojazdów-kilometrów w 2019 r. przejechały dwuczłonowe pojazdy serii SA137, wyprodukowane w latach 2010-2014. Wszystkie pojazdy tej serii znajdują się w dyspozycji POLREGIO. Zastosowanie wyłącznie pojazdów o napędzie spalinowym na liniach częściowo zelektryfikowanych, powoduje, iż w relacjach mieszanych zostają generowane w niepotrzebnej i nadmiernej ilości do atmosfery szkodliwe czynniki spalania oleju napędowego. Należy wyraźnie podkreślić, że na okres najbliższych kilku lat zastosowanie rozwiązań dwunapędowych (spalinowo-elektrycznych) jest jedyną skuteczną możliwością ograniczenia emisji spalin w transporcie kolejowym, do czasu elektryfikacji kolejnych kilometrów linii kolejowych lub rozwoju i dostępności rozwiązań zeroemisyjnych (tj. wykorzystania na szeroką skalę ogniw wodorowych w transporcie wraz z infrastrukturą towarzyszącą (stacje tankowania, dystrybucja wodoru, punkty ładowania itp.)). Takie rozwiązanie pozwoli na zredukowanie emisji właśnie na odcinkach obsługiwanych wyłącznie przez pojazdy spalinowe (nawet 70 % danej relacji w trakcji mieszanej będzie mogła być obsługiwana przy wykorzystaniu modułu elektrycznego). Należy również nadmienić, że podobnie, jak w transporcie samochodowym, nowoprodukowane pojazdy kolejowe, wyposażone w silniki wysokoprężne muszą spełnić wysokie wymagania stawiane w tym zakresie przez przepisy i normy EURO, co dodatkowo w przypadku pojazdów hybrydowych umieszcza je w przedziale najlepiej dostosowanych pojazdów dla relacji mieszanych w okresie przejściowym dla pełnego zastosowania pojazdów zeroemisyjnych, które przez okres najbliższych lat ze względu na czynniki wskazane powyżej, będą dostępne w bardzo ograniczonym zakresie i nie mogą w żaden sposób stanowić jedynego wyboru w przypadku programów pomocowych dla transportu kolejowego, gdyż w konsekwencji na przypadający aktualnie czas zakupu pojazdów dla linii i odcinków niezelektryfikowanych z udziałem środków pomocowych UE – wywoła skutek odwrotny do zamierzonego. Co najistotniejsze – beneficjentów programów pomocowych, w tym organizatorów i operatorów przewozów kolejowych, pozostawi bez sensownego wyboru taborowego, gdyż rynek pojazdów zeroemisyjnych w Polsce zaledwie raczkuje i w najbliższych latach nie daje żadnej gwarancji, a wręcz możliwości prawidłowego i sprawnego prowadzenia procesu przewozowego.	odrzucona	W programie FENIKS nie będzie możliwości wsparcia taboru spalinowego (w tym hybryd spalinowo-elektrycznych), wynika to z wymogów jakie zostały nałożone na kraje członkowskie oraz konieczność spełnienia warunków klimatycznych dot. ograniczenia spalin pochodzących z transportu. Kolej już teraz jest postrzegana jako najbardziej przyjazny środowisku naturalnemu środek transportu, inwestycje umożliwiające zakup/modernizację taboru spalinowego byłby sprzeczne z powyższą ideą. Modernizacja linii kolejowych jest procesem ciągłym, większość realizowanych obecnie inwestycji zakłada elektryfikację linii kolejowych. W kolejnych latach również są przewidziane projekty dot. m.in. elektryfikacji. Należy zatem przewidywać, że przy niezachwianym procesie modernizacyjnym % niezelektryfikowanych linii kolejowych w najbliższych latach będzie stopniowo się zmniejszał. Dodatkowo biorąc pod uwagę założenia projektowe dla inwestycji taborowych okres eksploatacji pojazdu wynosi ok 30 lat. Zatem brak jest uzasadnienia dla inwestycji w tabor spalinowy. Program umożliwia dofinansowanie taboru o napędzie wodorowym, który może być użytkowany na liniach niezelektryfikowanych.

569	Polska Izba Gospodarcza „Ekorozwój	2.2 Promowanie energii odnawialnej zgodnie z dyrektywą (UE) 2018/2001, w tym określonymi w niej kryteriami zrównoważonego rozwoju.	<p>Hydroenergetyka</p> <p>Brak zabudowy hydrotechnicznej największych polskich rzek i drastyczny brak dużych zbiorników wodnych (w Polsce retencja obejmuje ca 6% odpływów, podczas gdy niezbędne minimum wynosi 15%), zmusza do koncentrowania się na budowie małych elektrowni wodnych (mini i mikroinstalacje) o mocy od kilkudziesięciu do kilkuset KW. Wg szacunków Towarzystwa Rozwoju Małych Elektrowni wodnych, w Polsce istnieje ca 7,5 tys. lokalizacji po jazach, zaporach, młynówkach, które spiętrzały lub nadal spiętrzają różnej wielkości ciekły wodne. Ich zabudowa dla potrzeb hydroenergetycznych jest możliwa, zwłaszcza w przypadku lokalizacji po starych, niszczonej młynach wodnych. Ich potencjał można ocenić na ca 1000 MW możliwej do zainstalowania mocy. Należy przy tym uwzględnić wszechstronne znaczenie odbudowy istniejących niedługo małych zbiorników wodnych dla regulacji stosunków wodnych na całym obszarze Polski, która coraz bardziej odczuwa deficyty wody. Małym elektrowniom wodnym należy stworzyć sprzyjające warunki prawne dla ich budowy oraz zabezpieczyć preferencyjne warunki finansowania inwestycji i opłacalność eksploatacyjną. Mała hydroenergetyka, która znacząco wpłynie na stabilizację dostaw energii do sieci może być realizowana w bardzo różnych formach – od państwowej, gminnej, spółdzielczej, wspólnotowej do indywidualnej. W tych różnych formach mogą działać również hydroelektrownie przydomowe, których efektywność będzie szybko rosła wraz z pojawianiem się nowych generacji turbin.</p>	<p>1. Biogazownie, oraz mała energetyka wodna są domeną prywatnych inwestorów lub ich związków. Stworzenie dla nich preferencji inwestycyjnych i stabilnych warunków funkcjonowania, może przynieść wielomiliardowe oszczędności w wydatkach budżetu państwa i państwowych jednostkach gospodarczych.</p> <p>2. Stopniowe wyłączenie bloków w elektrowniach węglowych i zstępowanie ich niesterowanymi rodzajami energetyki odnawialne tj. przez wiatraki i fotowoltaikę doprowadzi do wzrostu napięć w węzłach energetycznych i będzie skutkować awariami sieci i przerwami w dostawach prądu.</p> <p>3. Administrację rządową i samorządową należy obarczyć obowiązkiem określenia miejsc lokalizacji dla obiektów biogazowych i hydroenergetycznych oraz uproszczonych wymagań w zakresie budowy obiektów technicznych, a zwłaszcza wymagań środowiskowych. Oceny oddziaływania na środowisko winny być opracowywane i zatwierdzone w okresie 6-miesięcznym i nie stanowić kilkuset stronicowych, zbędnych elaboratów. Kilkudziesięcio-stronicowe operaty dotyczące spraw zasadniczych będą w zupełności wystarczające. Zakłady energetyczne winny być zobowiązane do zabezpieczenia odbioru energii do sieci lub do wprowadzania oczyszczonego gazu do sieci gazowniczej.</p>	częściowo przyjęta	Wsparcie inwestycyjne dla instalacji OZE wykorzystujących energię wody zostało przewidziane w II priorytecie w c.s. 2.2. Niemniej zakres wsparcia oraz demarkacja pomiędzy poziomem krajowym i regionalnym zostanie doprecyzowany w dokumentach szczegółowych, w tym w Szop. Należy podkreślić, że w perspektywie 2014-2020 w programie krajowym wsparcie zostało przewidziane dla instalacji wykorzystujących wodę powyżej 5 MWe. Przewiduje się kontynuację tego rozwiązania w perspektywie 2021-2027.
570	Polska Izba Gospodarcza „Ekorozwój	2.2 Promowanie energii odnawialnej zgodnie z dyrektywą (UE) 2018/2001, w tym określonymi w niej kryteriami zrównoważonego rozwoju.	<p>BIOGAZOWANIE</p> <p>Uznając zasadę gospodarki obiegu zamkniętego za kanon obowiązujący w postępowaniu z odpadami i biomasą, zaskoczenie budzi uznanie za mało istotny, rozwój biogazowania, które w sposób naturalny winno w znacznym stopniu wypełniać lukę powstającą po stopniowym ograniczeniu wydobycia zasobów węgla.</p> <p>Pomijając możliwości upraw roślin energetycznych na biomasę, wielkość odpadów organicznych możliwych do stosowania w procesach fermentacji jest olbrzymia. Nie zastąpi jej nierównomiernie działające fotowoltaika, czy morskie wiatraki, ani też, przed 2040 rokiem energetyka jądrowa czy wodorowa.</p> <p>Zasoby materiału organicznego w Polsce w odpadach rodzimych obejmują:</p> <ul style="list-style-type: none"> ☒ odpady komunalne (frakcja organiczna) – 5,0 mln ton ☒ gnojowica i obornik – 90 mln ton ☒ różne słomy – 12 mln ton ☒ odpady żywnościowe – 25 mln ton ☒ osady z oczyszczalni ścieków oraz z rewitalizacji jezior i zbiorników wodnych – 5,0 mln ton <p>Wg obliczeń Instytutu Inżynierii Biosystemów Uniwersytetu Przyrodniczego w Poznaniu, możliwa jest w Polsce produkcja ponad 13 mld m³ biogazu rocznie i to bez uwzględnienia odpadów komunalnych i upraw celowych oraz dennych osadów jeziorowych. W potencjale energetycznym pozwala to na osiągnięcie mocy nie mniejszej niż 4-5 tys. MW. Potencjał ten pokryłby w całości krajowe potrzeby gazu, którego roczne zużycie wynosi aktualnie ca 18 m³. Wskazać również należy na fakt, że biogaz może być paliwem w instalacjach energetycznych, bądź może zasilać sieć gazowniczą. Ważną kwestią jest produkcja biogazu podkreśla ostatnia, dywersyjna decyzja rządu duńskiego, który cofnął pozwolenie na budowę gazociągu Baltic Pipe na odcinku przechodzącym przez teren Danii.</p>	<p>1. Biogazownie, oraz mała energetyka wodna są domeną prywatnych inwestorów lub ich związków. Stworzenie dla nich preferencji inwestycyjnych i stabilnych warunków funkcjonowania, może przynieść wielomiliardowe oszczędności w wydatkach budżetu państwa i państwowych jednostkach gospodarczych.</p> <p>2. Stopniowe wyłączenie bloków w elektrowniach węglowych i zstępowanie ich niesterowanymi rodzajami energetyki odnawialne tj. przez wiatraki i fotowoltaikę doprowadzi do wzrostu napięć w węzłach energetycznych i będzie skutkować awariami sieci i przerwami w dostawach prądu.</p> <p>3. Administrację rządową i samorządową należy obarczyć obowiązkiem określenia miejsc lokalizacji dla obiektów biogazowych i hydroenergetycznych oraz uproszczonych wymagań w zakresie budowy obiektów technicznych, a zwłaszcza wymagań środowiskowych. Oceny oddziaływania na środowisko winny być opracowywane i zatwierdzone w okresie 6-miesięcznym i nie stanowić kilkuset stronicowych, zbędnych elaboratów. Kilkudziesięcio-stronicowe operaty dotyczące spraw zasadniczych będą w zupełności wystarczające. Zakłady energetyczne winny być zobowiązane do zabezpieczenia odbioru energii do sieci lub do wprowadzania oczyszczonego gazu do sieci gazowniczej.</p>	częściowo przyjęta	Wsparcie inwestycyjne dla instalacji OZE wykorzystujących biogaz zostało przewidziane w II priorytecie w c.s. 2.2. Niemniej zakres wsparcia oraz demarkacja pomiędzy poziomem krajowym i regionalnym zostanie doprecyzowany w dokumentach szczegółowych, w tym w Szop.
571	Polska Izba Gospodarcza „Ekorozwój	2.2 Promowanie energii odnawialnej zgodnie z dyrektywą (UE) 2018/2001, w tym określonymi w niej kryteriami zrównoważonego rozwoju.	Izba pragnie podkreślić potencjalną rolę biogazowni i małych elektrowni wodnych (MEW) w realizacji prawdziwego wyzwania jakim jest osiągnięcie celu redukcji emisji GC w sektorach non-ETS objętych ESR w 2030 roku w odniesieniu do obecnego miks energetyczny. W nawiązaniu do kwestii podnoszonych na spotkaniach Grupy Roboczej przez przedstawicieli MFIRR i Ministerstwa Rolnictwa, rozwój biogazowni i MEW może w istotny sposób załagodzić ubóstwu energetycznemu na terenach wiejskich, a samych MEW, włącznie z formułą spółdzielni lub spółek energetycznych – dać także bardzo istotne wsparcie dla małej retencji, przyczyniając się tym samym do łagodzenia skutkom zmian klimatu.		częściowo przyjęta	Uwaga przyjęta do wiadomości. W programie pozostawiono zapisy ogólne.

572	Polska Izba Gospodarcza „Ekorozwój”	2.2 Promowanie energii odnawialnej zgodnie z dyrektywą (UE) 2018/2001, w tym określonymi w niej kryteriami zrównoważonego rozwoju.	<p>Polska Izba Gospodarcza „Ekorozwój” uznaje, że pominięcie w priorytetach rozwojowych hydroenergetyki i biogazowania jest nieporozumieniem i kosztownym błędem, zwłaszcza jeśli dojdzie do dalszych opóźnień we wprowadzaniu energetyki jądrowej i wodorowej. Szczególne względy jakimi cieszy się polski projekt budowy bardzo kosztownych wiatraków morskich, również zdaniem Izby nie zastąpi źródeł sterowalnych, mimo że ich efektywność będzie nieco wyższa niż wiatraków lądowych. Nie będą one w stanie stabilizować dostaw do polskich sieci energetycznych, zwłaszcza przy zwiększonym zapotrzebowaniu w ekstremalnych, sezonowych zmianach pogodowych.</p> <p>W planach rozwoju polskiej energetyki do 2040 r. pomija się element efektywności poszczególnych branż O.Z.E., operując ogólnymi pojęciami i miliardowymi kwotami nakładów. Nasuwa wątpliwości celowość oszacowanych na 265 mld. zł. do 2040 roku wydatków na odnawialne źródła energii i energetykę jądrową, wskazując, że za tą olbrzymią kwotą powstaną głównie wiatraki na morzu oraz pierwsza elektrownia atomowa.</p> <p>Zdecydowane preferencje w rozwoju odnawialnych źródeł energii winny uzyskać biogazownie i hydro-energetyka, zabezpieczające sterowalne, stałe zasilanie krajowych sieci energetycznych. Dokumentują to następujące wielkości sprawności produkcyjnych poszczególnych branż O.Z.E.:</p> <ul style="list-style-type: none"> ☒ biogazowanie – 95% ☒ hydroenergetyka – 70 – 100% ☒ wiatraki morskie – 40% ☒ wiatraki lądowe – 20 – 25% ☒ fotowoltaika z panelami krystalicznymi – 14% <p>Polska Izba Gospodarcza „Ekorozwój” uznaje, że pominięcie w priorytetach rozwojowych hydroenergetyki i biogazowania jest nieporozumieniem i kosztownym błędem, zwłaszcza jeśli dojdzie do dalszych opóźnień we wprowadzaniu energetyki jądrowej i wodorowej. Szczególne względy jakimi cieszy się polski projekt budowy bardzo kosztownych wiatraków morskich, również zdaniem Izby nie zastąpi źródeł sterowalnych, mimo że ich efektywność będzie nieco wyższa niż wiatraków lądowych. Nie będą one w stanie stabilizować dostaw do polskich sieci energetycznych, zwłaszcza przy zwiększonym zapotrzebowaniu w ekstremalnych, sezonowych zmianach pogodowych.</p> <p>W planach rozwoju polskiej energetyki do 2040 r. pomija się element efektywności poszczególnych branż O.Z.E., operując ogólnymi pojęciami i miliardowymi kwotami nakładów. Nasuwa wątpliwości celowość oszacowanych na 265 mld. zł. do 2040 roku wydatków na odnawialne źródła energii i energetykę jądrową, wskazując, że za tą olbrzymią kwotą powstaną głównie wiatraki na morzu oraz pierwsza elektrownia atomowa.</p> <p>Zdecydowane preferencje w rozwoju odnawialnych źródeł energii winny uzyskać biogazownie i hydro-energetyka, zabezpieczające sterowalne, stałe zasilanie krajowych sieci energetycznych. Dokumentują to następujące wielkości sprawności produkcyjnych poszczególnych branż O.Z.E.:</p> <ul style="list-style-type: none"> ☒ biogazowanie – 95% ☒ hydroenergetyka – 70 – 100% 		częściowo przyjęta	Wsparcie inwestycyjne dla instalacji OZE wykorzystujących biogaz oraz dla instalacji OZE wykorzystujących wodę zostało przewidziane w II priorytecie w c.s. 2.2. Niemniej zakres wsparcia oraz demarkacja pomiędzy poziomem krajowym i regionalnym zostanie doprecyzowany w dokumentach szczegółowych, w tym w Szop
573	Polska Izba Informatyki i Telekomunikacji		62 W opisie działania w pkt 2.2.2.1 postulujemy wskazanie na możliwość wsparcia instalacji OZE także w przedsiębiorstwach. Jednocześnie postulujemy rozważenie możliwości przeniesienia tego zakresu wsparcia do części finansowanej w ramach funduszu spójności. Planowane wsparcie będzie dotyczyło instalacji do produkcji energii elektrycznej, instalacji do produkcji ciepła oraz wytwarzania paliw alternatywnych z oze wraz z magazynami energii działającymi na potrzeby danego źródła OZE oraz przyłączeniem do sieci . Wsparcie będzie mogło być udzielane także przedsiębiorstwom wykorzystującym energię z OZE przede wszystkim na potrzeby własne. W ramach działań związanych z inwestycjami w odnawialne źródła energii planuje się skierować wsparcie także na realizację projektów inwestycyjnych dotyczących instalacji OZE do produkcji energii elektrycznej w budynkach jednorodzinnych wraz z infrastrukturą towarzyszącą (m.in. magazynów energii, przydomowych punktów ładowania dla samochodów elektrycznych oraz systemów zarządzania energią w domach). Realizacja projektów z zakresu produkcji ciepła przyczyni się do doprowadzenia systemów ciepłowniczych do uzyskania statusu systemów efektywnych.	Doprecyzowanie zakresu podmiotowego potencjalnego wsparcia o przedsiębiorstwa nie będące podmiotami, których podstawowa działalność polega na wytwarzaniu energii elektrycznej na potrzeby krajowego systemu elektroenergetycznego. Kompleksowo do kwestii technik cyfrowych na rzecz redukcji emisji, a także własnych wyzwań związanych z celami klimatycznymi, w tym potrzeb w zakresie przejścia na OZE, odnosi się raport PIIT pt. „Nowy cyfrowy zielony ład” dostępny na naszej stronie: https://www.piiit.org.pl/wazne/raport-nowy-cyfrowy-zielony-lad	częściowo przyjęta	Katalog beneficjentów zostanie doprecyzowany w dokumencie Szczegółowy Opis Priorytetów (SzOP). Jednocześnie zapisy programu nie wykluczają wsparcia w ramach CS 2.2. przedsiębiorstw nie będących podmiotami, których podstawowa działalność polega na wytwarzaniu energii elektrycznej na potrzeby krajowego systemu elektroenergetycznego
574	Polska Izba Informatyki i Telekomunikacji		47 W ramach działania wymienia się potrzebę dalszego organizowania zintegrowanego systemu selektywnego zbierania odpadów komunalnych wskazując na takie elementy jak: instalacje do recyklingu i odzysku, instalacje do sortowania i mechanicznego przetwarzania pomijając inteligentne systemy wspierające proces odbioru i selekcji odpadów w miejscu ich powstawania (waste management).	Inteligentne systemy oparte o nowoczesne technologie w tym Internet Rzeczy umożliwiają wzrost poziomu segregacji śmieci, generują oszczędności dla JST wynikające z optymalizacji procesu oraz podnoszą poziom zaangażowania mieszkańców w segregację poprzez efektywny sposób funkcjonowania systemu gospodarowania odpadami. Możliwość uzyskania wsparcia w ramach celu 2.6 powinna również obejmować przedsiębiorców. Rozwiązania w tym zakresie są opisane bardziej szczegółowo w katalogu rozwiązań SMART: https://www.piiit.org.pl/wazne/katalog-rozwiazan-smart-piit	częściowo przyjęta	Zapisy programu nie wykluczają takiej formy wsparcia. Niemniej szczegółowe informacje w zakresie projektów możliwych do wsparcia będą określone na poziomie dokumentu będącego szczegółowym opisem priorytetów.
575	Polska Izba Informatyki i Telekomunikacji		38 W zakresie celu 2.4 postulujemy uwzględnienie wprost także działań zapewniających poprawę jakości życia mieszkańców i podniesienie efektywności energetycznej infrastruktury miejskiej. W naszej ocenie zakresami wpisującymi się w zakres przystosowania do zmian klimatu, a także realizującymi szersze cele wynikające z Zielonego Ładu: • monitoring jakości powietrza i narzędzia predykcyjne • inteligentna infrastruktura miejska, w tym: smart bike, inteligentne parkingi, energooszczędne i inteligentne systemy oświetlenia, • szeroko rozumiane systemy smart city, w tym inteligentne systemy zarządzania infrastrukturą z obszaru adaptacji do zmian klimatu. W opisie proponujemy dodanie wskazania, że: W ramach realizowanych projektów wspierane będą także działania związane z wykorzystaniem nowoczesnych technologii cyfrowych, w tym bazujących na internecie rzeczy, analityce predykcyjnej, sztucznej inteligencji oraz łączności, przy zachowaniu ich wysokiego poziomu cyberbezpieczeństwa.	Postulowane obszary wsparcia bezpośrednio wpisują się w zakres potencjalnych projektów opisanych w celu 2.4. W działaniach dot. przystosowania do zmian klimatycznych, w tym przeciwdziałaniu i przewidywaniu skutków ekstremalnych zjawisk pogodowych należy promować, a przynajmniej uwzględnić wykorzystanie technik cyfrowych. Beneficjenci powinni mieć możliwość wdrażania ich jako integralnych elementów projektów. Kompleksowo do kwestii technik cyfrowych na rzecz redukcji emisji, a także własnych wyzwań związanych z celami klimatycznymi odnosi się raport PIIT pt. „Nowy cyfrowy zielony ład” dostępny na naszej stronie: https://www.piiit.org.pl/wazne/raport-nowy-cyfrowy-zielony-lad Ponadto, katalog rozwiązań SMART użytecznych w adresowanych przez FENIKS zagadnieniach przygotowany przez członków PIIT dostępny jest tutaj: https://www.piiit.org.pl/wazne/katalog-rozwiazan-smart-piit	częściowo przyjęta	Puła środków europejskich jest ograniczona a potrzeby w danym obszarze ogromne. Ograniczony budżet środków UE determinuje konieczność nadania priorytetu wsparciu najbardziej strategicznych obszarów, kierując się zapisami dokumentów strategicznych, w tym przede wszystkim SPA 2020. Zgodnie z zapisami SPA 2020 miasta, w szczególności pow. 100 tys. mieszkańców zostały wskazane jako obszary szczególnie narażone na negatywne skutki zmian klimatu. Należy również podkreślić, że środki unijne nie mogą być postrzegane jako jedyne lub główne źródło finansowania dla wszystkich potrzeb, jakie zostały zidentyfikowane w poszczególnych sektorach. W świetle występowania szeregu niezwykle istotnych problemów zaplanowana w ramach FEnIKS kwota wsparcia na MPA z całą pewnością nie wystarczy zaspokojenie wszystkich potrzeb. Niemniej jednak należy podkreślić, że w stosunku do bieżącej perspektywy alokacja na dany cel została znacznie zwiększona oraz został rozszerzony zakres wsparcia o średnie miasta. Należy również podkreślić, że zapisy Programu nie wykluczają finansowania rozwiązań cyfrowych w realizacji działań pomimo braku ich wpisania wprost w dokument. Zapisy w programie mają ogólny charakter, niemniej jednak wykorzystanie inteligentnych systemów zarządzania będzie cennym atutem projektów. Szczegółowe zakresy poszczególnych typów projektów powinny być doprecyzowane na poziomie SzOP.

576	Polska Izba Informatyki i Telekomunikacji		82	W opisie działania w pkt 2.2.5.1 proponujemy wyraźne wskazanie na potencjał wykorzystania narzędzi w zakresie cyfryzacji: Proponujemy następujące uzupełnienie fragmentu programu: We wszystkich projektach, w których będzie to zasadne i możliwe zostaną zastosowane rozwiązania w zakresie obiegu cyrkularnego (w tym efektywności energetycznej i użycia energii ze źródeł odnawialnych) jak również elementy sprzyjające adaptacji do zmian klimatu (w szczególności zielona i niebieska infrastruktura). Mogą być także uwzględniane dodatkowe elementy, jeżeli realizują szersze cele Polityki Spójności (np. zieleni, usuwanie barier architektonicznych, elementy budownictwa wynikające z konieczności dostosowania do zmian klimatu). W projektach powinien być uwzględniany również potencjał nowoczesnych technologii cyfrowych, w tym związanych z inteligentnym opomiarowaniem, czujnikami oraz automatyzacją zarządzania.	Rozwiązania z zakresu smart, są od lat wdrażane także w polskim sektorze wodociągowo-kanalizacyjnym. FENIKS powinien wspierać realizację takich projektów poprawiających bezpieczeństwo sieci, dostaw oraz efektywność wykorzystania zasobów wody. Rozwiązania w tym zakresie zostały szczegółowo opisane w katalogu rozwiązań SMART: https://www.piiit.org.pl/wazne/katalog-rozwiazan-smart-piit	częściowo przyjęta	Proponowany zapis brzmi „nakazowo”, a nie we wszystkich projektach będzie taka wola instalacji tych rozwiązań. Dlatego zapis został złagodzony na „będzie mógł” zamiast „powinien być”.
577	Polska Izba Informatyki i Telekomunikacji		62	Proponujemy rozszerzenie zakresu wsparcia w ramach FENIKS o możliwość dofinansowania budowy infrastruktury ładowania / tankowania również przez przedsiębiorstwa. Ponadto postulujemy szersze niż wskazane w projekcie programu wsparcie w zakresie rozwoju ogólnodostępnych punktów ładowania pojazdów.	W celu 2.2. wskazano na str. 62, że: W ramach działań związanych z inwestycjami w odnawialne źródła energii planuje się skierować wsparcie także na realizację projektów inwestycyjnych dotyczących instalacji OZE do produkcji energii elektrycznej w budynkach jednorodzinnych wraz z infrastrukturą towarzyszącą (m.in. magazynów energii, przydomowych punktów ładowania dla samochodów elektrycznych oraz systemów zarządzania energią w domach). Realizacja projektów z zakresu produkcji ciepła przyczyni się do doprowadzenia systemów ciepłowniczych do uzyskania statusu systemów efektywnych. Z kolei na str. 63 wskazano, że: Dodatkowe elementy mogą być uwzględniane, jeżeli realizują szersze cele Polityki Spójności (np. np. punkty ładowania pojazdów wraz z infrastrukturą kanałową, zieleni, usuwanie barier architektonicznych, elementy budownictwa wynikające ze zmian klimatu). W naszej ocenie w pkt celu 2.2 lub innych działaniach programu, jak np. 3.1 lub 3.2 należy wyraźnie zapewnić możliwość realizacji punktów ładowania przez przedsiębiorstwa także na własne potrzeby. Działanie takie będzie skuteczną zachętą dla modernizacji pojazdów. Aktualnie kluczową barierą dla przedsiębiorstw powstrzymującą przed szerokim przejściem na floty elektryczne jest ograniczona dostępność punktów ładowania pojazdów.	częściowo przyjęta	W odniesieniu do punktów ładowania dla samochodów elektrycznych zakres zostanie doprecyzowany w Szop.
578	Polska Izba Informatyki i Telekomunikacji		74	W opisie działania w pkt 2.2.4.1 proponujemy wyraźne wskazanie na potencjał wykorzystania rozwiązań cyfrowych w realizacji działań. Proponujemy następujące uzupełnienie fragmentu programu: Zaobserwowane w ostatnich latach zmiany klimatyczne wymuszają przeprowadzenie szeregu przedsięwzięć mających na celu minimalizację negatywnych skutków tych zmian i ich oddziaływanie na gospodarkę, środowisko oraz społeczeństwo. Będą to działania wynikające z podstawowych dokumentów strategicznych w obszarze środowiska, klimatu i gospodarki wodnej, dotyczące m.in. adaptacji obszarów miejskich do zmian klimatu, zwiększenia naturalnej retencji, renaturyzacji cieków wodnych i obszarów zależnych od wód, infrastruktury służącej zmniejszaniu skutków oraz zapobieganiu zjawiskom powodzi i suszy, systemów monitoringu, prognozowania i ratownictwa, opracowania dokumentów strategicznych i planistycznych oraz edukacji. W ramach realizowanych projektów wspierane będą także działania związane z wykorzystaniem nowoczesnych technologii cyfrowych, w tym bazujących na internecie rzeczy, analityce predykcyjnej, sztucznej inteligencji oraz łączności, przy zachowaniu ich wysokiego poziomu cyberbezpieczeństwa.	W działaniach dot. przystosowania do zmian klimatycznych, w tym przeciwdziałaniu i przewidywaniu skutków ekstremalnych zjawisk pogodowych należy promować, a przynajmniej uwzględnić wykorzystanie technik cyfrowych. Takie komponenty powinny być integralnym elementem wdrażanych projektów.	częściowo przyjęta	Zapisy Programu nie wykluczają finansowania rozwiązań cyfrowych w realizacji działań pomimo braku ich wpisania wprost w dokument. Zapisy w programie mają ogólny charakter, niemniej jednak wykorzystanie inteligentnych systemów zarządzania będzie cennym atutem projektów. Szczegółowe zakresy poszczególnych typów projektów powinny być doprecyzowane na poziomie SzOP.
579	Polska Izba Przemysłu Chemicznego	2 PRIORYTETY 2.1 PRIORYTET I: Wsparcie sektorów energetyka i środowisko z Funduszu Spójności 2.1.1 Cel szczegółowy 2.1 Wspieranie efektywności energetycznej i redukcji emisji gazów cieplarnianych 2.1.1.1 Powiązane rodzaje działań Strona 32		„Dla sektora przemysłu i usług wsparcie skierowane będzie na modernizację energetyczną budynków zakładowych, podniesienie efektywności energetycznej procesów wytwórczych, zwiększenie efektywności energetycznej systemów obiegu mediów w zakładzie (np. systemu zimnej lub gorącej wody, systemu sprężonego powietrza lub systemu wentylacji), ciągów transportowych i zwiększenie efektywności energetycznej systemów pomocniczych, w tym np. kotłowni, układów odzysku ciepła z procesów przemysłowych lub oświetlenia oraz instalację urządzeń OZE.” Po przytoczonym akapicie należy dodać akapit o następującej treści: „Szczególnie istotne będzie wsparcie przemysłu energochłonnego w osiągnięciu balansu pomiędzy obniżeniem energochłonności a procesem elektryfikacji, jako środkiem dekarbonizacji przemysłu (redukcji emisji gazów cieplarnianych). Wsparcie w tym obszarze powinno być skierowane na B+R oraz wdrożenie do procesów produkcyjnych innowacyjnych technologii dekarbonizacyjnych, w tym m.in. wykorzystujących rozwiązania wodorowe oraz gazy (biogaz, gazy syntetyczne).”	Elektryfikacja przemysłu będzie efektem powszechnej dekarbonizacji. W pierwszej kolejności konieczne jest przeprowadzenie badań dotyczących możliwości zastosowania nowych technologii zastępujących technologie oparte o spalanie paliw kopalnych. Po zidentyfikowaniu nowych technologii przyjdzie pora na ich wdrożenie, co będzie procesem bardzo kosztownym ze względu na konieczność dokonania zmian w infrastrukturze dużych zakładów przemysłowych oraz reorganizacji wewnętrznych procesów technologicznych i organizacyjnych. W związku z powyższym zmniejszenie zużycia energii będzie dla przemysłu energochłonnego istotnym wyzwaniem, dlatego też wskazane jest przygotowanie dedykowanego, ułatwiającego ten proces, dofinansowania.	częściowo przyjęta	W dokumentach wdrożeniowych niższego szczebla (Szop, kryteria) zostaną określone preferowane rozwiązania, zostanie także doprecyzowany zakres wsparcia. Wsparcie na poprawę efektywności energetycznej w sektorze zostało adresowane szeroko również z uwzględnieniem przemysłu energochłonnego. Należy zaznaczyć, że komponent B+R nie jest przewidziany jako zakres wsparcia FENIKS, który dedykowany jest wdrażaniu już funkcjonujących technologii.
580	Polska Izba Przemysłu Chemicznego	2 PRIORYTETY 2.1 PRIORYTET I: Wsparcie sektorów energetyka i środowisko z Funduszu Spójności 2.1.1 Cel szczegółowy 2.1 Wspieranie efektywności energetycznej i redukcji emisji gazów cieplarnianych 2.1.1.6 Planowane wykorzystanie instrumentów finansowych Strona 34		„W odniesieniu do wybranych obszarów w ramach celu szczegółowego rozważa się wsparcie w formie instrumentów finansowych. Ostateczne rozstrzygnięcie o zakresie i formie wsparcia zostanie podjęte po przeprowadzeniu analizy, zgodnie z art. 52.3 Rozporządzenia ogólnego.” Wnosimy o wyjaśnienie czy wsparcie jest przewidziane przede wszystkim w formie instrumentów finansowych czy też dominujące będą inne formy.	Informacja dotycząca dominujących form wsparcia może być wartościowa dla przedsiębiorstw w kontekście ich przyszłych planów inwestycyjnych i rozwojowych.	częściowo przyjęta	Zapis został zaktualizowany. Niemniej w oparciu o wyniki analizy w odniesieniu do efektywności energetycznej w przedsiębiorstwach planuje się wsparcie w formie instrumentów finansowych lub instrumentów mieszanych. Aktualnie analiza nie została jeszcze zakończona.
581	Polska Izba Przemysłu Chemicznego	2. PRIORYTETY 2.1. PRIORYTET I: Wsparcie sektorów energetyka i środowisko z Funduszu Spójności 2.1.4 Cel szczegółowy 2.6 Wspieranie transformacji w kierunku gospodarki o obiegu zamkniętym i gospodarki zasobooszczędnej 2.1.4.2 Główne grupy docelowe Strona 49		„Z uwagi na to, że interwencja będzie miała charakter horyzontalny i dotyczyła całego kraju, grupami docelowymi wsparcia będą użytkownicy korzystający z zasobów środowiska, w tym jednostki samorządu terytorialnego i przedsiębiorcy.” Wnosimy o wyjaśnienie i informacje, które z przewidzianych działań będą dotyczyć przedsiębiorców (w tym dużych przedsiębiorców)?	Istotna jest informacja w jakim zakresie w ramach interwencji zostaną uwzględnione przedsiębiorstwa (w tym duże przedsiębiorstwa).	częściowo przyjęta	Przedsiębiorstwa są planowane do wsparcia w ramach celu szczegółowego 2.6. Niemniej w ramach FENIKS wskazuje się wyłącznie grupy docelowe zgodnie ze wzorem template programu. Szczegółowe informacje w zakresie typów beneficjentów będą określone na poziomie dokumentu będącego szczegółowym opisem priorytetów.
582	Polska Izba Przemysłu Chemicznego	2.1.4.2 Główne grupy docelowe	49	Uwaga dotyczy fragmentu: „Z uwagi na to, że interwencja będzie miała charakter horyzontalny i dotyczyła całego kraju, grupami docelowymi wsparcia będą użytkownicy korzystający z zasobów środowiska, w tym jednostki samorządu terytorialnego i przedsiębiorcy.” Wnosimy o wyjaśnienie i informacje, które z przewidzianych działań będą dotyczyć przedsiębiorców (w tym dużych przedsiębiorców)?	Istotna jest informacja w jakim zakresie w ramach interwencji zostaną uwzględnione przedsiębiorstwa (w tym duże przedsiębiorstwa).	częściowo przyjęta	Przedsiębiorstwa są planowane do wsparcia w ramach celu szczegółowego 2.6. Niemniej w ramach FENIKS wskazuje się wyłącznie grupy docelowe zgodnie ze wzorem template programu. Szczegółowe informacje w zakresie typów beneficjentów, czy też trybu wyboru dla poszczególnych typów projektów będą określone na poziomie dokumentu będącego szczegółowym opisem priorytetów.

583	Polska Izba Przemysłu Chemicznego	2. PRIORYTETY 2.2 PRIORYTET II: Wsparcie sektorów energetyka i środowisko z EFRR 2.2.2 Cel szczegółowy 2.2 Wspieranie energii odnawialnej zgodnie z dyrektywą (UE) 2018/2001, w tym określonymi w niej kryteriami zrównoważonego rozwoju 2.2.2.1 Powiązane rodzaje działań Strona 63		„Magazyny energii lub ciepła działające na potrzeby danego źródła, mogą stanowić element projektu zwiększającego produkcję energii z OZE.” Zdanie należy rozbudować do formy: „Magazyny energii (również w technologii wodorowej) lub ciepła działające na potrzeby danego źródła, mogą stanowić element projektu zwiększającego produkcję energii z OZE.”	Konieczne jest podkreślenie roli wodoru w magazynowaniu energii w celu sprawnej realizacji Polskiej Strategii Wodorowej do roku 2030 z perspektywą do 2040 r. W całym dokumencie projektu Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 temat wodoru pojawia się tylko raz – i to jedynie przy zakomunikowaniu potrzeby dostosowania sieci gazowych do przesyłania tego paliwa (strona 69).	częściowo przyjęta	Uwzględniono wsparcie dla magazynowania wodoru w ramach c.s.2.2., niemniej dostępne technologie magazyniwa zostaną określone w dokumencie Szczegółowy Opis Priorytetów (SzOP).
584	Polska Izba Przemysłu Chemicznego	2.2.2.1 Powiązane rodzaje działań	63	Uwaga dotyczy fragmentu: „Magazyny energii lub ciepła działające na potrzeby danego źródła, mogą stanowić element projektu zwiększającego produkcję energii z OZE.” Zdanie należy rozbudować do formy: „Magazyny energii (również w technologii wodorowej) lub ciepła działające na potrzeby danego źródła, mogą stanowić element projektu zwiększającego produkcję energii z OZE.”	Konieczne jest podkreślenie roli wodoru w magazynowaniu energii w celu sprawnej realizacji Polskiej Strategii Wodorowej do roku 2030 z perspektywą do 2040 r. W całym dokumencie projektu Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 temat wodoru pojawia się tylko raz – i to jedynie przy zakomunikowaniu potrzeby dostosowania sieci gazowych do przesyłania tego paliwa (strona 69).	częściowo przyjęta	Kwalifikowalne formy magazynowania energii zostaną określone w dokumentach szczegółowych. Na obecnym etapie w programie zapisano wsparcie wykorzystania rozwiązań mających na celu wdrożenie technologii wodorowych w energetyce i ciepłownictwie, wykorzystania wodoru jako paliwa alternatywnego w transporcie, dekarbonizacji przemysłu, produkcji wodoru w nowych instalacjach, magazynowanie wodoru.
585	Polska Izba Przemysłu Chemicznego	2.1.4.1 Powiązane rodzaje działań	48	Uwaga dotyczy fragmentu: „W celu urzeczywistnienia idei gospodarki odpadami zgodnej z założeniami GOZ kluczowe będzie podejmowanie działań zapobiegających powstawaniu odpadów.” Do zdania należy dodać: „... jak i wykorzystanie odpadów przemysłowych w charakterze substytutów surowców naturalnych w budownictwie komunikacyjnym czy też materiału mineralnego do wypełnienia pustek poeksploatacyjnych (podziemnych jak i wielkopowierzchniowych wyrobisk odkrywkowych).”	Odpady przemysłowe stanowią procentowo największą grupę odpadów w Polsce. Bez ich właściwego zagospodarowania idea GOZ nie będzie efektywnie realizowana.	częściowo przyjęta	Cele UE w obszarze gospodarki odpadami (m.in. w zakresie selektywnego zbierania czy recyklingu) dotyczą przede wszystkim odpadów komunalnych. Z tego względu interwencja finansowana ze środków UE skupia się w głównej mierze na tym strumieniu odpadów. Niemniej jednak w projekcie FEnIKS nie wykluczono możliwości wsparcia w obszarze odpadów przemysłowych. Wsparte instalacje będą mogły przetwarzać zarówno odpady komunalne jak również częściowo także inne rodzaje odpadów – w zakresie zgodnym z procesem technologicznym. Dodatkowo projekt FEnIKS zawiera również komponent dotyczący wsparcia obszaru odpadowego w procesach produkcyjnych – poprzez wzrost efektywności gospodarowania zasobami i odpadami po stronie producentów.
586	Polska Izba Przemysłu Chemicznego	2.1.4.1 Powiązane rodzaje działań	48	Uwaga dotyczy fragmentu: „Tworzone będą instalacje do recyklingu i odzysku, jako procesów zagospodarowania najbardziej oczekiwanych w hierarchii sposobów postępowania z odpadami. W celu zwiększenia osiąganego stopnia odzysku i recyklingu realizowane będą mogły być także instalacje do sortowania i mechanicznego przetwarzania, odpadów pochodzących z selektywnej zbiórki. Uzyskane jednolite frakcje odpadów będą kierowane następnie do dalszych procesów zagospodarowania odpadów (w szczególności recyklingu, odzysku materiałowego lub przygotowania do recyklingu).” Proponujemy wskazanie bezpośrednie możliwości finansowania projektów pilotażowych w zakresie instalacji do recyklingu i odzysku dla przedsiębiorstw.	Pilotaż jest efektywną i racjonalną kosztowo metodą przetestowania opracowanych rozwiązań.	częściowo przyjęta	Cele UE w obszarze gospodarki odpadami (m.in. w zakresie selektywnego zbierania czy recyklingu) dotyczą przede wszystkim odpadów komunalnych. Z tego względu interwencja finansowana ze środków UE skupia się w głównej mierze na tym strumieniu odpadów. Niemniej jednak w projekcie FEnIKS nie wykluczono możliwości wsparcia w obszarze odpadów przemysłowych. Wsparte instalacje będą mogły przetwarzać zarówno odpady komunalne jak również częściowo także inne rodzaje odpadów – w zakresie zgodnym z procesem technologicznym. Dodatkowo projekt FEnIKS zawiera również komponent dotyczący wsparcia obszaru odpadowego w procesach produkcyjnych – poprzez wzrost efektywności gospodarowania zasobami i odpadami po stronie producentów.
587	Polska Izba Przemysłu Chemicznego	2 PRIORYTETY 2.1 PRIORYTET I: Wsparcie sektorów energetyka i środowisko z Funduszu Spójności 2.1.1 Cel szczegółowy 2.1 Wspieranie efektywności energetycznej i redukcji emisji gazów cieplarnianych 2.1.4 Cel szczegółowy 2.6 Wspieranie transformacji w kierunku gospodarki o obiegu zamkniętym i gospodarki zasobooszczędnej		Wnosimy o doprecyzowanie grupy docelowej wsparcia poprzez uwzględnienie również przedsiębiorstw przemysłowych, przemysłu.	Pojęcie „przedsiębiorstwa” jest znaczeniowo dużo szersze niż „przemysł”. Z treści dokumentu nie wynika wprost by zostało to uwzględnione.	częściowo przyjęta	Wsparcie na poprawę efektywności energetycznej zostało adresowane szeroko również z uwzględnieniem przemysłu. Treść programu określa grupy docelowe, natomiast typy beneficjentów zostaną określone na poziomie SzOP.
588	Polska Izba Przemysłu Chemicznego	2. PRIORYTETY 2.2 PRIORYTET II: Wsparcie sektorów energetyka i środowisko z EFRR 2.2.1 Cel szczegółowy 2.1 Wspieranie efektywności energetycznej i redukcji emisji gazów cieplarnianych 2.2.2 Cel szczegółowy 2.2 Wspieranie energii odnawialnej zgodnie z dyrektywą (UE) 2018/2001, w tym określonymi w niej kryteriami zrównoważonego rozwoju 2.2.3 Cel szczegółowy 2.3 Rozwój inteligentnych systemów i sieci energetycznych oraz systemów magazynowania energii poza transeuropejską siecią energetyczną (TEN-E)		Wnosimy o doprecyzowanie grupy docelowej wsparcia poprzez uwzględnienie również przedsiębiorstw przemysłowych, przemysłu. W treści dotyczącej celów szczegółowych 2.2 oraz 2.3 grupa docelowa jest zawężona do użytkowników korzystających ze wspartej infrastruktury co można interpretować jako zawężenie do grup prosumenckich. Wnosimy o uzupełnienie o przedsiębiorstwa przemysłowe.	Pojęcie „przedsiębiorstwa” jest znaczeniowo dużo szersze niż „przemysł”. Z treści dokumentu nie wynika wprost by zostało to uwzględnione.	częściowo przyjęta	Wsparcie zostało adresowane szeroko również z uwzględnieniem przemysłu. Treść programu określa grupy docelowe, natomiast typy beneficjentów zostaną określone na poziomie SzOP.

589	Polska Izba Przemysłu Chemicznego			Wnosimy o doprecyzowanie grupy docelowej wsparcia poprzez uwzględnienie również przedsiębiorstw przemysłowych, przemysłu.	Pojęcie „przedsiębiorstwa” jest znaczeniowo dużo szersze niż „przemysł”. Z treści dokumentu nie wynika wprost by zostało to uwzględnione.	częściowo przyjęta	Postulat zostanie w miarę możliwości doprecyzowany z uwzględnieniem rodzaju i charakteru projektów w ramach poszczególnych obszarów wsparcia. Jednocześnie pełny katalog grup docelowych, jak i beneficjentów będzie umieszczony w SzOP
590	Polska Izba Przemysłu Chemicznego			Wnosimy o doprecyzowanie grupy docelowej wsparcia poprzez uwzględnienie również przedsiębiorstw przemysłowych, przemysłu. W treści dotyczącej celów szczegółowych 2.2 oraz 2.3 grupa docelowa jest zawężona do użytkowników korzystających ze wspartej infrastruktury co można interpretować jako zawężenie do grup prosumenckich. Wnosimy o uzupełnienie o przedsiębiorstwa przemysłowe.	Pojęcie „przedsiębiorstwa” jest znaczeniowo dużo szersze niż „przemysł”. Z treści dokumentu nie wynika wprost by zostało to uwzględnione.	częściowo przyjęta	Katalog beneficjentów zostanie doprecyzowany w w dokumencie Szczegółowy Opis Priorytetów (SzOP).
591	Polska Izba Przemysłu Chemicznego			Wnosimy o doprecyzowanie grupy docelowej wsparcia poprzez uwzględnienie również przedsiębiorstw przemysłowych, przemysłu. W treści dotyczącej celów szczegółowych 2.2 oraz 2.3 grupa docelowa jest zawężona do użytkowników korzystających ze wspartej infrastruktury co można interpretować jako zawężenie do grup prosumenckich. Wnosimy o uzupełnienie o przedsiębiorstwa przemysłowe.	Pojęcie „przedsiębiorstwa” jest znaczeniowo dużo szersze niż „przemysł”. Z treści dokumentu nie wynika wprost by zostało to uwzględnione.	częściowo przyjęta	Katalog beneficjentów zostanie doprecyzowany w w dokumencie Szczegółowy Opis Priorytetów (SzOP)
592	Polska Izba Przemysłu Chemicznego	2 PRIORYTETY 2.1 PRIORYTET I: Wsparcie sektorów energetyka i środowisko z Funduszu Spójności 2.1.1 Cel szczegółowy 2.1 Wspieranie efektywności energetycznej i redukcji emisji gazów cieplarnianych 2.1.1.1 Powiązane rodzaje działań Strona 32		„Uzupełniająco, w celu dalszego podnoszenia wiedzy w zakresie efektywności energetycznej, środki będą również przeznaczone na kontynuację ogólnopolskiego systemu wsparcia doradczego dla sektora publicznego i mieszkaniowego oraz przedsiębiorstw w zakresie efektywności energetycznej, OZE i gospodarki niskoemisyjnej. Pomoc obejmowałaby prowadzenie działań szkoleniowo-doradczych i zwiększenia świadomości społeczeństwa, w tym grup, dla których dedykowane jest wsparcie w ramach niniejszego programu.” Należy uwzględnić wsparcie doradcze w zakresie działań dostosowawczych do realizacji celów i wymogów Europejskiego Zielonego Ładu.	Powinna zostać zdefiniowana klarownie możliwość pozyskania wsparcia doradczego w zakresie efektywności energetycznej (doradztwo w zakresie dostosowania przedsiębiorstwa do wymogów Europejskiego Zielonego Ładu).	częściowo przyjęta	Aktualnie trwają rozmowy na temat koncepcji dla projektu pn. Ogólnopolski Projekt Doradztwa Energetycznego. Popieramy zgłoszone kierunki, jednak szczegóły zostaną doprecyzowane w fiszce projektu oraz w dokumentach szczegółowych.
593	Polska Izba Przemysłu Chemicznego	2.2.2.1 Powiązane rodzaje działań	62	Uwaga dotyczy fragmentu „Planowane wsparcie będzie dotyczyło instalacji do produkcji energii elektrycznej, instalacji do produkcji ciepła oraz wytwarzania paliw alternatywnych z oze wraz z magazynami energii działającymi na potrzeby danego źródła OZE oraz przyłączeniem do sieci.” Zdanie należy rozbudować do formy: „Planowane wsparcie będzie dotyczyło instalacji do produkcji energii elektrycznej, instalacji do produkcji ciepła oraz wytwarzania paliw alternatywnych z oze wraz z magazynami energii działającymi na potrzeby danego źródła OZE oraz przyłączeniem do sieci lub bezpośrednio do odbiorcy końcowego za pomocą linii bezpośredniej.”	Umożliwienie wsparcia dla potencjalnych instalacji przyłączanych linią bezpośrednią do odbiorcy końcowego (np. zakład przemysłowy) może przyczynić się do skokowego rozwoju dodatkowych OZE.	częściowo przyjęta	Postulowane rozszerzenie zostanie uwzględnione w dokumencie Szczegółowy Opis Priorytetów (SzOP)
594	Polska Izba Przemysłu Chemicznego	2. PRIORYTETY 2.2 PRIORYTET II: Wsparcie sektorów energetyka i środowisko z EFRR 2.2.2 Cel szczegółowy 2.2 Wspieranie energii odnawialnej zgodnie z dyrektywą (UE) 2018/2001, w tym określonymi w niej kryteriami zrównoważonego rozwoju 2.2.2.1 Powiązane rodzaje działań Strona 62		„Planowane wsparcie będzie dotyczyło instalacji do produkcji energii elektrycznej, instalacji do produkcji ciepła oraz wytwarzania paliw alternatywnych z oze wraz z magazynami energii działającymi na potrzeby danego źródła OZE oraz przyłączeniem do sieci.” Zdanie należy rozbudować do formy: „Planowane wsparcie będzie dotyczyło instalacji do produkcji energii elektrycznej, instalacji do produkcji ciepła oraz wytwarzania paliw alternatywnych z oze wraz z magazynami energii działającymi na potrzeby danego źródła OZE oraz przyłączeniem do sieci lub bezpośrednio do odbiorcy końcowego za pomocą linii bezpośredniej.”	Umożliwienie wsparcia dla potencjalnych instalacji przyłączanych linią bezpośrednią do odbiorcy końcowego (np. zakład przemysłowy) może przyczynić się do skokowego rozwoju dodatkowych OZE.	częściowo przyjęta	Postulowane doprecyzowanie zostanie uwzględnione w dokumencie Szczegółowy Opis Priorytetów (SzOP)
595	Polska Izba Przemysłu Chemicznego	2 PRIORYTETY 2.1 PRIORYTET I: Wsparcie sektorów energetyka i środowisko z Funduszu Spójności 2.1.1 Cel szczegółowy 2.1 Wspieranie efektywności energetycznej i redukcji emisji gazów cieplarnianych 2.1.1.1 Powiązane rodzaje działań Strona 32		„W ramach celu szczegółowego możliwa jest realizacja projektów o charakterze pilotażowym. Wybór realizatora projektu pilotażowego nastąpi w trybie niekonkurencyjnym .” Wnosimy o doprecyzowanie jak definiowany jest projekt pilotażowy na potrzeby przedmiotowego dokumentu.	Wskazujemy jako istotne i wartościowe doprecyzowanie, czy istnieją warunki brzegowe, które musi spełnić projekt, by mógł być realizowany w trybie projektu pilotażowego.	częściowo przyjęta	Charakter projektów o charakterze pilotażowym zostanie doprecyzowany na etapie Szczegółowego opisu priorytetów. Planuje się wyselekcjonowanie ponadstandardowych projektów, które będą stanowiły dobrą praktykę.
596	Polska Izba Przemysłu Chemicznego	1. STRATEGIA PROGRAMU 1.8 UZASADNIENIE WYBORU CELÓW POLITYKI I CELÓW SZCZEGÓLOWYCH Strona 25		W ramach realizacji celu szczegółowego proponujemy uwzględnić: „- Wsparcie badań i projektowania wyrobów opartych na surowcach odnawialnych, szczególnie tych o nowych funkcjonalnościach. - Wsparcie badań nad projektowaniem wyrobów zakładających ich ponowne wykorzystanie po założonym cyklu życia oraz modyfikacją procesów produkcyjnych.”	Działanie przyniesie wymierne efekty bezpośrednie oraz przyczyni się do podniesienia świadomości społeczeństwa w zakresie uwarunkowań realizacji koncepcji gospodarki o obiegu zamkniętym.	Odrzucona	W ramach celu szczegółowego 2.6 FENIKS będzie się skupiał na wsparciu infrastruktury.
597	Polska Izba Przemysłu Chemicznego	2 PRIORYTETY 2.1 PRIORYTET I: Wsparcie sektorów energetyka i środowisko z Funduszu Spójności Podrozdziały dotyczące celów szczegółowych Strona 33 Strona 39 Strona 44 Strona 49 Strona 54 2.2 PRIORYTET II: Wsparcie sektorów energetyka i środowisko z EFRR Strona 58 Strona 63 Strona 69-70 Strona 76 Strona 83 Strona 93 Strona 103, 109		„Polska dołoży wszelkich starań, aby wszystkie projekty zaplanowane do realizacji w latach 2014-2020 zostały zrealizowane w możliwie najpełniejszym zakresie. Jednak, w przypadku braku możliwości realizacji inwestycji zaplanowanych w okresie 2014-2020, będą miały one możliwość kontynuacji w perspektywie 2021-2027, pod warunkiem spełnienia wymogów określonych przepisami rozporządzenia UE ustanawiającego wspólne przepisy dot. funduszy na lata 2021-2027” „Polska dołoży wszelkich starań, aby wszystkie projekty zaplanowane do realizacji w latach 2021-2027 zostały zrealizowane w możliwie najpełniejszym zakresie. Jednak, w przypadku braku możliwości realizacji inwestycji zaplanowanych w okresie 2021-2027, będą miały one możliwość kontynuacji w perspektywie 2028-....., pod warunkiem spełnienia wymogów określonych przepisami rozporządzenia UE ustanawiającego wspólne przepisy dot. funduszy na lata 2028-.....”	Obowiązuje już nowa perspektywa finansowania, należy wprowadzić odpowiednią korektę tekstu.	odrzucona	Zapis brzmi: "(...) wszystkie projekty zaplanowane do realizacji w perspektywie 2014-2020 (...)". Należy zaznaczyć, że okres kwalifikowalności perspektywy 2014-2020 trwa do końca 2023 r. Chodzi o kontynuację realizacji inwestycji w perspektywie 2021-2027. Obecnie nie rozpatrujemy jeszcze kolejnej perspektywy po 2027 r.
598	Polska Izba Przemysłu Chemicznego	2.1.2.1 Powiązane rodzaje działań	39	„Polska dołoży wszelkich starań, aby wszystkie projekty zaplanowane do realizacji w latach 2021-2027 zostały zrealizowane w możliwie najpełniejszym zakresie. Jednak, w przypadku braku możliwości realizacji inwestycji zaplanowanych w okresie 2021-2027, będą miały one możliwość kontynuacji w perspektywie 2028-....., pod warunkiem spełnienia wymogów określonych przepisami rozporządzenia UE ustanawiającego wspólne przepisy dot. funduszy na lata 2028-.....”	Obowiązuje już nowa perspektywa finansowania, należy wprowadzić odpowiednią korektę tekstu.	Odrzucona	Uwaga niezasadna, gdyż wynika z błędnego zrozumienia tekstu programu. Wskazany zapis programu jest właściwy i został wprowadzony w celu umożliwienia finansowania w ramach FENIKS projektów infrastrukturalnych, które nie zostaną w pełni zrealizowane i zakończone w ramach POIS 2014-2020 (tzw. projekty fazowane pomiędzy perspektywą 2014-2020 a 2021-2027). Natomiast Program na perspektywę 2021-2027 nie może apriori zakładać nie zrealizowania części inwestycji w nim planowanych i dokończenia ich w przyszłej perspektywie (po 2027 r.), co do której na chwilę obecną nie ma żadnych przesądzeń, ani prac przygotowawczych.

599	Polska Izba Przemysłu Chemicznego	2.1.3.1 Powiązane rodzaje działań	44	„Polska dołoży wszelkich starań, aby wszystkie projekty zaplanowane do realizacji w latach 2021-2027 zostały zrealizowane w możliwie najpełniejszym zakresie. Jednak, w przypadku braku możliwości realizacji inwestycji zaplanowanych w okresie 2021-2027, będą miały one możliwość kontynuacji w perspektywie 2028-..., pod warunkiem spełnienia wymogów określonych przepisami rozporządzenia UE ustanawiającego wspólne przepisy dot. funduszy na lata 2028-....”	Obowiązuje już nowa perspektywa finansowania, należy wprowadzić odpowiednią korektę tekstu.	odrzucona	Uwaga niezasadna, gdyż wynika z błędnego zrozumienia tekstu programu. Wskazany zapis programu jest właściwy i został wprowadzony w celu umożliwienia finansowania w ramach FEnIKS projektów infrastrukturalnych, które nie zostaną w pełni zrealizowane i zakończone w ramach POIS 2014-2020 (tzw. projekty fazowane pomiędzy perspektywą 2014-2020 a 2021-2027). Natomiast Program na perspektywę 2021-2027 nie może apriori zakładać nie zrealizowania części inwestycji w nim planowanych i dokończenia ich w przyszłej perspektywie (po 2027 r.), co do której na chwilę obecną nie ma żadnych przesądzeń, ani prac przygotowawczych.
600	Polska Izba Przemysłu Chemicznego	2.1.4.1 Powiązane rodzaje działań	49	„Polska dołoży wszelkich starań, aby wszystkie projekty zaplanowane do realizacji w latach 2021-2027 zostały zrealizowane w możliwie najpełniejszym zakresie. Jednak, w przypadku braku możliwości realizacji inwestycji zaplanowanych w okresie 2021-2027, będą miały one możliwość kontynuacji w perspektywie 2028-..., pod warunkiem spełnienia wymogów określonych przepisami rozporządzenia UE ustanawiającego wspólne przepisy dot. funduszy na lata 2028-....”	Obowiązuje już nowa perspektywa finansowania, należy wprowadzić odpowiednią korektę tekstu.	odrzucona	Uwaga niezasadna, gdyż wynika z błędnego zrozumienia tekstu programu. Wskazany zapis programu jest właściwy i został wprowadzony w celu umożliwienia finansowania w ramach FEnIKS projektów infrastrukturalnych, które nie zostaną w pełni zrealizowane i zakończone w ramach POIS 2014-2020 (tzw. projekty fazowane pomiędzy perspektywą 2014-2020 a 2021-2027). Natomiast Program na perspektywę 2021-2027 nie może apriori zakładać nie zrealizowania części inwestycji w nim planowanych i dokończenia ich w przyszłej perspektywie (po 2027 r.), co do której na chwilę obecną nie ma żadnych przesądzeń, ani prac przygotowawczych.
601	Polska Izba Przemysłu Chemicznego	2.1.5.1 Powiązane rodzaje działań	54	„Polska dołoży wszelkich starań, aby wszystkie projekty zaplanowane do realizacji w latach 2021-2027 zostały zrealizowane w możliwie najpełniejszym zakresie. Jednak, w przypadku braku możliwości realizacji inwestycji zaplanowanych w okresie 2021-2027, będą miały one możliwość kontynuacji w perspektywie 2028-..., pod warunkiem spełnienia wymogów określonych przepisami rozporządzenia UE ustanawiającego wspólne przepisy dot. funduszy na lata 2028-....”	Obowiązuje już nowa perspektywa finansowania, należy wprowadzić odpowiednią korektę tekstu.	odrzucona	Uwaga niezasadna, gdyż wynika z błędnego zrozumienia tekstu programu. Wskazany zapis programu jest właściwy i został wprowadzony w celu umożliwienia finansowania w ramach FEnIKS projektów infrastrukturalnych, które nie zostaną w pełni zrealizowane i zakończone w ramach POIS 2014-2020 (tzw. projekty fazowane pomiędzy perspektywą 2014-2020 a 2021-2027). Natomiast Program na perspektywę 2021-2027 nie może apriori zakładać nie zrealizowania części inwestycji w nim planowanych i dokończenia ich w przyszłej perspektywie (po 2027 r.), co do której na chwilę obecną nie ma żadnych przesądzeń, ani prac przygotowawczych.
602	Polska Izba Przemysłu Chemicznego	2.2.1.1 Powiązane rodzaje działań	58	„Polska dołoży wszelkich starań, aby wszystkie projekty zaplanowane do realizacji w latach 2021-2027 zostały zrealizowane w możliwie najpełniejszym zakresie. Jednak, w przypadku braku możliwości realizacji inwestycji zaplanowanych w okresie 2021-2027, będą miały one możliwość kontynuacji w perspektywie 2028-..., pod warunkiem spełnienia wymogów określonych przepisami rozporządzenia UE ustanawiającego wspólne przepisy dot. funduszy na lata 2028-....”	Obowiązuje już nowa perspektywa finansowania, należy wprowadzić odpowiednią korektę tekstu.	odrzucona	Uwaga niezasadna, gdyż wynika z błędnego zrozumienia tekstu programu. Wskazany zapis programu jest właściwy i został wprowadzony w celu umożliwienia finansowania w ramach FEnIKS projektów infrastrukturalnych, które nie zostaną w pełni zrealizowane i zakończone w ramach POIS 2014-2020 (tzw. projekty fazowane pomiędzy perspektywą 2014-2020 a 2021-2027). Natomiast Program na perspektywę 2021-2027 nie może apriori zakładać nie zrealizowania części inwestycji w nim planowanych i dokończenia ich w przyszłej perspektywie (po 2027 r.), co do której na chwilę obecną nie ma żadnych przesądzeń, ani prac przygotowawczych.
603	Polska Izba Przemysłu Chemicznego	2.2.2.1 Powiązane rodzaje działań	63	„Polska dołoży wszelkich starań, aby wszystkie projekty zaplanowane do realizacji w latach 2021-2027 zostały zrealizowane w możliwie najpełniejszym zakresie. Jednak, w przypadku braku możliwości realizacji inwestycji zaplanowanych w okresie 2021-2027, będą miały one możliwość kontynuacji w perspektywie 2028-..., pod warunkiem spełnienia wymogów określonych przepisami rozporządzenia UE ustanawiającego wspólne przepisy dot. funduszy na lata 2028-....”	Obowiązuje już nowa perspektywa finansowania, należy wprowadzić odpowiednią korektę tekstu.	odrzucona	Uwaga niezasadna, gdyż wynika z błędnego zrozumienia tekstu programu. Wskazany zapis programu jest właściwy i został wprowadzony w celu umożliwienia finansowania w ramach FEnIKS projektów infrastrukturalnych, które nie zostaną w pełni zrealizowane i zakończone w ramach POIS 2014-2020 (tzw. projekty fazowane pomiędzy perspektywą 2014-2020 a 2021-2027). Natomiast Program na perspektywę 2021-2027 nie może apriori zakładać nie zrealizowania części inwestycji w nim planowanych i dokończenia ich w przyszłej perspektywie (po 2027 r.), co do której na chwilę obecną nie ma żadnych przesądzeń, ani prac przygotowawczych.
604	Polska Izba Przemysłu Chemicznego	2.2.4.1 Powiązane rodzaje działań	76	„Polska dołoży wszelkich starań, aby wszystkie projekty zaplanowane do realizacji w latach 2021-2027 zostały zrealizowane w możliwie najpełniejszym zakresie. Jednak, w przypadku braku możliwości realizacji inwestycji zaplanowanych w okresie 2021-2027, będą miały one możliwość kontynuacji w perspektywie 2028-..., pod warunkiem spełnienia wymogów określonych przepisami rozporządzenia UE ustanawiającego wspólne przepisy dot. funduszy na lata 2028-....”	Obowiązuje już nowa perspektywa finansowania, należy wprowadzić odpowiednią korektę tekstu.	odrzucona	Uwaga niezasadna, gdyż wynika z błędnego zrozumienia tekstu programu. Wskazany zapis programu jest właściwy i został wprowadzony w celu umożliwienia finansowania w ramach FEnIKS projektów infrastrukturalnych, które nie zostaną w pełni zrealizowane i zakończone w ramach POIS 2014-2020 (tzw. projekty fazowane pomiędzy perspektywą 2014-2020 a 2021-2027). Natomiast Program na perspektywę 2021-2027 nie może apriori zakładać nie zrealizowania części inwestycji w nim planowanych i dokończenia ich w przyszłej perspektywie (po 2027 r.), co do której na chwilę obecną nie ma żadnych przesądzeń, ani prac przygotowawczych.
605	Polska Izba Przemysłu Chemicznego	2.2.5.1 Powiązane rodzaje działań	83	„Polska dołoży wszelkich starań, aby wszystkie projekty zaplanowane do realizacji w latach 2021-2027 zostały zrealizowane w możliwie najpełniejszym zakresie. Jednak, w przypadku braku możliwości realizacji inwestycji zaplanowanych w okresie 2021-2027, będą miały one możliwość kontynuacji w perspektywie 2028-..., pod warunkiem spełnienia wymogów określonych przepisami rozporządzenia UE ustanawiającego wspólne przepisy dot. funduszy na lata 2028-....”	Obowiązuje już nowa perspektywa finansowania, należy wprowadzić odpowiednią korektę tekstu.	odrzucona	Uwaga niezasadna, gdyż wynika z błędnego zrozumienia tekstu programu. Wskazany zapis programu jest właściwy i został wprowadzony w celu umożliwienia finansowania w ramach FEnIKS projektów infrastrukturalnych, które nie zostaną w pełni zrealizowane i zakończone w ramach POIS 2014-2020 (tzw. projekty fazowane pomiędzy perspektywą 2014-2020 a 2021-2027). Natomiast Program na perspektywę 2021-2027 nie może apriori zakładać nie zrealizowania części inwestycji w nim planowanych i dokończenia ich w przyszłej perspektywie (po 2027 r.), co do której na chwilę obecną nie ma żadnych przesądzeń, ani prac przygotowawczych.

606	Polska Izba Przemysłu Chemicznego	2.4.1.1 Powiązane rodzaje działań	93	„Polska dołoży wszelkich starań, aby wszystkie projekty zaplanowane do realizacji w latach 2021-2027 zostały zrealizowane w możliwie najpełniejszym zakresie. Jednak, w przypadku braku możliwości realizacji inwestycji zaplanowanych w okresie 2021-2027, będą miały one możliwość kontynuacji w perspektywie 2028-..., pod warunkiem spełnienia wymogów określonych przepisami rozporządzenia UE ustanawiającego wspólne przepisy dot. funduszy na lata 2028-....”	Obowiązuje już nowa perspektywa finansowania, należy wprowadzić odpowiednią korektę tekstu.	odrzucona	Uwaga niezasadna, gdyż wynika z błędnego zrozumienia tekstu programu. Wskazany zapis programu jest właściwy i został wprowadzony w celu umożliwienia finansowania w ramach FEnIKS projektów infrastrukturalnych, które nie zostaną w pełni zrealizowane i zakończone w ramach POIS 2014-2020 (projekty realizowane w dwóch perspektywach 2014-2020 i 2021-2027). Natomiast Program na perspektywę 2021-2027 nie może apriori zakładać nie zrealizowania części inwestycji w nim planowanych i dokończenia ich w przyszłej perspektywie (po 2027 r.), co do której na chwilę obecną nie ma żadnych przesądzeń, ani prac przygotowawczych.
607	Polska Izba Przemysłu Chemicznego	2.5.1.1 Powiązane rodzaje działań	103	„Polska dołoży wszelkich starań, aby wszystkie projekty zaplanowane do realizacji w latach 2021-2027 zostały zrealizowane w możliwie najpełniejszym zakresie. Jednak, w przypadku braku możliwości realizacji inwestycji zaplanowanych w okresie 2021-2027, będą miały one możliwość kontynuacji w perspektywie 2028-..., pod warunkiem spełnienia wymogów określonych przepisami rozporządzenia UE ustanawiającego wspólne przepisy dot. funduszy na lata 2028-....”	Obowiązuje już nowa perspektywa finansowania, należy wprowadzić odpowiednią korektę tekstu.	odrzucona	Uwaga niezasadna, gdyż wynika z błędnego zrozumienia tekstu programu. Wskazany zapis programu jest właściwy i został wprowadzony w celu umożliwienia finansowania w ramach FEnIKS projektów infrastrukturalnych, które nie zostaną w pełni zrealizowane i zakończone w ramach POIS 2014-2020 (tzw. projekty fazowane pomiędzy perspektywą 2014-2020 a 2021-2027). Natomiast Program na perspektywę 2021-2027 nie może apriori zakładać nie zrealizowania części inwestycji w nim planowanych i dokończenia ich w przyszłej perspektywie (po 2027 r.), co do której na chwilę obecną nie ma żadnych przesądzeń, ani prac przygotowawczych.
608	Polska Izba Przemysłu Chemicznego	2.5.2.1 Powiązane rodzaje działań	109	„Polska dołoży wszelkich starań, aby wszystkie projekty zaplanowane do realizacji w latach 2021-2027 zostały zrealizowane w możliwie najpełniejszym zakresie. Jednak, w przypadku braku możliwości realizacji inwestycji zaplanowanych w okresie 2021-2027, będą miały one możliwość kontynuacji w perspektywie 2028-..., pod warunkiem spełnienia wymogów określonych przepisami rozporządzenia UE ustanawiającego wspólne przepisy dot. funduszy na lata 2028-....”	Obowiązuje już nowa perspektywa finansowania, należy wprowadzić odpowiednią korektę tekstu.	odrzucona	Uwaga niezasadna, gdyż wynika z błędnego zrozumienia tekstu programu. Wskazany zapis programu jest właściwy i został wprowadzony w celu umożliwienia finansowania w ramach FEnIKS projektów infrastrukturalnych, które nie zostaną w pełni zrealizowane i zakończone w ramach POIS 2014-2020 (projekty realizowane w dwóch perspektywach 2014-2020 i 2021-2027). Natomiast Program na perspektywę 2021-2027 nie może apriori zakładać nie zrealizowania części inwestycji w nim planowanych i dokończenia ich w przyszłej perspektywie (po 2027 r.), co do której na chwilę obecną nie ma żadnych przesądzeń, ani prac przygotowawczych.
609	Polska Izba Przemysłu Chemicznego		69-70	„Polska dołoży wszelkich starań, aby wszystkie projekty zaplanowane do realizacji w latach 2021-2027 zostały zrealizowane w możliwie najpełniejszym zakresie. Jednak, w przypadku braku możliwości realizacji inwestycji zaplanowanych w okresie 2021-2027, będą miały one możliwość kontynuacji w perspektywie 2028-..., pod warunkiem spełnienia wymogów określonych przepisami rozporządzenia UE ustanawiającego wspólne przepisy dot. funduszy na lata 2028-....”	Obowiązuje już nowa perspektywa finansowania, należy wprowadzić odpowiednią korektę tekstu.	odrzucona	Uwaga niezasadna, gdyż wynika z błędnego zrozumienia tekstu programu. Wskazany zapis programu jest właściwy i został wprowadzony w celu umożliwienia finansowania w ramach FEnIKS projektów infrastrukturalnych, które nie zostaną w pełni zrealizowane i zakończone w ramach POIS 2014-2020 (projekty realizowane w dwóch perspektywach 2014-2020 i 2021-2027). Natomiast Program na perspektywę 2021-2027 nie może apriori zakładać nie zrealizowania części inwestycji w nim planowanych i dokończenia ich w przyszłej perspektywie (po 2027 r.), co do której na chwilę obecną nie ma żadnych przesądzeń, ani prac przygotowawczych.
610	Polska Izba Przemysłu Chemicznego	1. STRATEGIA PROGRAMU 1.2 GŁÓWNE WYZWANIA PRZY UWZGLĘDNIENIU NIEDOSKONAŁOŚCI RYNKU, POTRZEB INWESTYCYJNYCH ORAZ KOMPLEMENTARNOŚCI I SYNERGII Z INNYMI FORMAMI WSPARCIA Strona 14		„W ramach poszczególnych CP podstawowymi instrumentami zapewniającymi komplementarność i synergię są: (...) CP4 - EU4HEALTH, ERASMUS, HORYZONT 2020, LIFE. Ich działania będą skupiały się na uzupełnianiu interwencji z poziomu krajowego.” Należy zastąpić program Horyzont 2020 - Programem Horyzont Europa.	Program Horyzont 2020 zakończył się w 2020 roku.	przyjęta	
611	Polska Izba Przemysłu Chemicznego	2. PRIORYTETY 2.1. PRIORYTET I: Wsparcie sektorów energetyka i środowisko z Funduszu Spójności 2.1.4 Cel szczegółowy 2.6 Wspieranie transformacji w kierunku gospodarki o obiegu zamkniętym i gospodarki zasobooszczędnej 2.1.4.1 Powiązane rodzaje działań Strona 48		„Tworzone będą instalacje do recyklingu i odzysku, jako procesów zagospodarowania najbardziej oczekiwanych w hierarchii sposobów postępowania z odpadami. W celu zwiększenia osiąganego stopnia odzysku i recyklingu realizowane będą mogły być także instalacje do sortowania i mechanicznego przetwarzania, odpadów pochodzących z selektywnej zbiórki. Uzyskane jednolite frakcje odpadów będą kierowane następnie do dalszych procesów zagospodarowania odpadów (w szczególności recyklingu, odzysku materiałowego lub przygotowania do recyklingu).” Proponujemy wskazanie bezpośrednie możliwości finansowania projektów pilotażowych w zakresie instalacji do recyklingu i odzysku dla przedsiębiorstw.	Pilotaż jest efektywną i racjonalną kosztowo metodą przetestowania opracowanych rozwiązań.	częściowo przyjęta	Cele UE w obszarze gospodarki odpadami (m.in. w zakresie selektywnego zbierania czy recyklingu) dotyczą przede wszystkim odpadów komunalnych. Z tego względu interwencja finansowana ze środków UE skupia się w głównej mierze na tym strumieniu odpadów. Niemniej jednak w projekcie FEnIKS nie wykluczono możliwości wsparcia w obszarze odpadów przemysłowych. Wsparte instalacje będą mogły przetwarzać zarówno odpady komunalne jak również częściowo także inne rodzaje odpadów – w zakresie zgodnym z procesem technologicznym. Dodatkowo projekt FEnIKS zawiera również komponent dotyczący wsparcia obszaru odpadowego w procesach produkcyjnych – poprzez wzrost efektywności gospodarowania zasobami i odpadami po stronie producentów.
612	Polska Platforma LNG i bioLNG			Jako, że wsparcie zakłada rozwój dystrybucji gazu, postulujemy umożliwienie wsparcia dystrybucji gazu ziemnego w postaci LNG. Budowa stacji regazyfikacji powinna być wspierana nawet w przypadku realizacji zasilania dla indywidualnych klientów przemysłowych, gdyż w wielu przypadkach jest to jedyny sposób na zmianę źródła energii u odbiorcy z węglowego na gazowe.	Budowa stacji regazyfikacji LNG pozwala na dostarczenie gazu ziemnego w obszary gdzie niemożliwe jest zastosowanie rozwiązań sieciowych. Budowa stacji regazyfikacji może być początkiem rozwoju lokalnej sieci dystrybucyjnej wyspowo zasilanej przez stację LNG. W wielu przypadkach jest to jedyny sposób na zmianę źródła energii u odbiorcy z węglowego na gazowe. Lokalizacja dedykowanej stacji regazyfikacji ułatwia również dalszy rozwój sieci w oparciu o to źródło zasilania przyczyniając się do zwiększenia gazyfikacji kraju.	częściowo przyjęta	Szczegółowy zakres wsparcia zostanie doprecyzowany w dokumencie Szczegółowy Opis Priorytetów (SzOP).

613	Polska Platforma LNG i bioLNG			Proponujemy ułatwienie wykorzystania odpadów żywnościowych i innych odpadów organicznych w produkcji biogazu i biometanu. Należy potraktować wykorzystanie odpadów w tych instalacjach jako realizujące wskaźniki: RCR 48 (waste used as raw materials), oraz RCR 103 waste collected separately i RCR 47 waste recycled. Wnioskujemy o włączenie produkcji biometanu jako wskazanego sposobu zagospodarowania odpadów i ujęcie tego rodzaju projektów w ramach wskazanych w dokumentacji typów projektów.	Rozwój wykorzystania odpadów do produkcji biometanu i bioLNG niesie ze sobą synergię w postaci jednoczesnej realizacji celów zawartych w priorytecie dotyczącym zagospodarowania odpadów oraz dotyczącym produkcji energii ze źródeł odnawialnych. Umożliwienie finansowania inwestycji w biometanownie pozwoli zwiększyć wolumen i dostępność kosztową zeroemisyjnego gazu, który może być wykorzystywany w różnych obszarach aktywności gospodarczej takich jak przemysł, energetyka i transport.	częściowo przyjęta	Wsparcie dla zagospodarowania odpadów żywnościowych jest planowana jedynie w formie projektów pilotażowych. Niemniej szczegółowe informacje w zakresie projektów możliwych do wsparcia będą określone na poziomie dokumentu będącego szczegółowym opisem priorytetów. W odniesieniu do włączenia produkcji biometanu należy podkreślić, że w ramach priorytetu II, w c.s.2.2. przewidzianowsparcie dla produkcji paliw alternatywnych. Zakres wsparcia zostanie dookreślony w Szop.
614	Polska Platforma LNG i bioLNG			Należy rozwinąć zakres interwencji w zakresie energii odnawialnej o wytwarzanie biogazu i biometanu wraz z różnymi formami dystrybucji, w tym przede wszystkim produkcji bioLNG, jako sposobu dystrybucji rozwiązującego większość problemów związanych z przyłączeniem biometanowni do sieci a jednocześnie posiadającego dużą barierę kapitałową dla rozwoju.	Wspieranie jedynie produkcji energii elektrycznej promuje źródła niestabilne takie jak wiatr i słońce. Produkcja biometanu jest de facto magazynowaniem energii, która może zostać wykorzystana w innym miejscu niż lokalizacja produkcji do wytwarzania energii w kogeneracji, lub bezpośrednio wykorzystywana na potrzeby transportu, który pozostaje sektorem na dziś najtrudniejszym do dekarbonizacji. Wsparcie dla produkcji biometanu i bioLNG wypełnia cel wytwarzania i magazynowania energii a jednocześnie może być w synergiczny sposób powiązane z realizacją celu rozwoju gospodarki o obiegu zamkniętym, gdyż biometan może być wytwarzany z odpadów organicznych, które na dzień dzisiejszy nie są zagospodarowywane w sposób optymalny.	częściowo przyjęta	Zakres wsparcia zostanie doprecyzowany w dokumencie Szczegółowy Opis Priorytetów (SzOP)
615	Polska Platforma LNG i bioLNG			Wsparciem powinna być objęta również budowa stacji tankowania gazu ziemnego LNG w obszarach sieci TEN-T.	Budowa stacji tankowania gazu ziemnego LNG będzie poprawiać uzbrojenie sieci TEN-T w stacje tankowania paliw alternatywnych co bezpośrednio przyczyni się do dekarbonizacji transportu ciężkiego, dla którego na dzień dzisiejszy poza zasilaniem LNG nie ma czystszej alternatywy. Rozwijanie sektora transportu zasilanego LNG tworzy masę krytyczną dla uruchomienia realnego, konkurencyjnego rynku bioLNG, który pozwala na zredukowanie emisji w ciężkim transporcie praktycznie do zera. Należy pamiętać, że każda inwestycja w rozwiązania oparte na LNG czy to w obszarze transportu, czy w jakimkolwiek innym, w przyszłości pozwala płynnie przejść na bioLNG a więc należy na nie patrzeć jako na inwestycję w przyszłą znaczną redukcję emisji.	odrzucona	Zgodnie z art. 7 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1058 z dnia 24 czerwca 2021 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności, wsparcia z EFRR i Funduszu Spójności nie udziela się na "inwestycje w zakresie produkcji, przetwarzania, transportu, dystrybucji, magazynowania lub spalania paliw kopalnych", do których zalicza się infrastrukturę tankowania pojazdów gazem. Realizacja takich projektów jest więc wykluczona prawodawstwem UE w zakresie Polityki Spójności.
616	Polska Platforma LNG i bioLNG			Wsparciem powinna być objęta również budowa stacji tankowania gazu ziemnego LNG w obszarach sieci TEN-T.	Budowa stacji tankowania gazu ziemnego LNG będzie poprawiać uzbrojenie sieci TEN-T w stacje tankowania paliw alternatywnych co bezpośrednio przyczyni się do dekarbonizacji transportu ciężkiego, dla którego na dzień dzisiejszy poza zasilaniem LNG nie ma czystszej alternatywy. Rozwijanie sektora transportu zasilanego LNG tworzy masę krytyczną dla uruchomienia realnego, konkurencyjnego rynku bioLNG, który pozwala na zredukowanie emisji w ciężkim transporcie praktycznie do zera. Należy pamiętać, że każda inwestycja w rozwiązania oparte na LNG czy to w obszarze transportu, czy w jakimkolwiek innym, w przyszłości pozwala płynnie przejść na bioLNG a więc należy na nie patrzeć jako na inwestycję w przyszłą znaczną redukcję emisji.	odrzucona	Zgodnie z art. 7 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1058 z dnia 24 czerwca 2021 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności, wsparcia z EFRR i Funduszu Spójności nie udziela się na "inwestycje w zakresie produkcji, przetwarzania, transportu, dystrybucji, magazynowania lub spalania paliw kopalnych", do których zalicza się infrastrukturę tankowania pojazdów gazem. Realizacja takich projektów jest więc wykluczona prawodawstwem UE w zakresie Polityki Spójności.
617	Polska Platforma LNG i bioLNG			Wsparciem powinna być objęta również budowa stacji tankowania gazu ziemnego LNG w obszarach sieci TEN-T.	Budowa stacji tankowania gazu ziemnego LNG będzie poprawiać uzbrojenie sieci TEN-T w stacje tankowania paliw alternatywnych co bezpośrednio przyczyni się do dekarbonizacji transportu ciężkiego, dla którego na dzień dzisiejszy poza zasilaniem LNG nie ma czystszej alternatywy. Rozwijanie sektora transportu zasilanego LNG tworzy masę krytyczną dla uruchomienia realnego, konkurencyjnego rynku bioLNG, który pozwala na zredukowanie emisji w ciężkim transporcie praktycznie do zera. Należy pamiętać, że każda inwestycja w rozwiązania oparte na LNG czy to w obszarze transportu, czy w jakimkolwiek innym, w przyszłości pozwala płynnie przejść na bioLNG a więc należy na nie patrzeć jako na inwestycję w przyszłą znaczną redukcję emisji.	odrzucona	Zgodnie z art. 7 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1058 z dnia 24 czerwca 2021 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności, wsparcia z EFRR i Funduszu Spójności nie udziela się na "inwestycje w zakresie produkcji, przetwarzania, transportu, dystrybucji, magazynowania lub spalania paliw kopalnych", do których zalicza się infrastrukturę tankowania pojazdów gazem. Realizacja takich projektów jest więc wykluczona prawodawstwem UE w zakresie Polityki Spójności.
618	Polska Platforma LNG i bioLNG			Wsparciem powinna być objęta również budowa stacji tankowania gazu ziemnego LNG w obszarach sieci TEN-T.	Budowa stacji tankowania gazu ziemnego LNG będzie poprawiać uzbrojenie sieci TEN-T w stacje tankowania paliw alternatywnych co bezpośrednio przyczyni się do dekarbonizacji transportu ciężkiego, dla którego na dzień dzisiejszy poza zasilaniem LNG nie ma czystszej alternatywy. Rozwijanie sektora transportu zasilanego LNG tworzy masę krytyczną dla uruchomienia realnego, konkurencyjnego rynku bioLNG, który pozwala na zredukowanie emisji w ciężkim transporcie praktycznie do zera. Należy pamiętać, że każda inwestycja w rozwiązania oparte na LNG czy to w obszarze transportu, czy w jakimkolwiek innym, w przyszłości pozwala płynnie przejść na bioLNG a więc należy na nie patrzeć jako na inwestycję w przyszłą znaczną redukcję emisji.	odrzucona	Zgodnie z art. 7 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1058 z dnia 24 czerwca 2021 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności, wsparcia z EFRR i Funduszu Spójności nie udziela się na "inwestycje w zakresie produkcji, przetwarzania, transportu, dystrybucji, magazynowania lub spalania paliw kopalnych", do których zalicza się infrastrukturę tankowania pojazdów gazem. Realizacja takich projektów jest więc wykluczona prawodawstwem UE w zakresie Polityki Spójności.
619	Polska Platforma LNG i bioLNG			Wskaźnik produktu powinien odnosić się również do ilości kotłów na węgiel zastąpionych innymi źródłami energii w obszarze przedsiębiorstw.	Przedsiębiorstwa są dużymi konsumentami energii, która często jest wytwarzana z węgla. Uzupełnienie wskaźnika produktu o ten element będzie ułatwiało budowanie konkursów na dofinansowanie skutecznie działających w kierunku zastępowania źródeł węglowych w przedsiębiorstwach przemysłowych. W tym kontekście wspierane powinno być również budowanie źródeł zasilania w postaci stacji regazyfikacji LNG, które są w wielu przypadkach nieodzownym elementem przechodzenia z węgla na gaz ziemny.	odrzucona	Uwaga niezrozumiała, nie wskazano którego wskaźnika/celu szczegółowego dotyczy

620	Polska Zielona Sieć	Energia	<p>Program FEnIKS w obszarze energii skupia się na potrzebach sektora energetyki, zamiast na wyzwaniach zielonej transformacji energetycznej kraju. Zakłada inwestycje w wymianę pieców węglowych na gazowe (zasilane gazem ziemnym). KE dopuszcza wprawdzie inwestycje związane z gazem ziemnym, traktowanym jako paliwo przejściowe (od węgla do odnawialnych źródeł energii), jednak nie mogą być one wspierane bezwarunkowo. Muszą być powiązane ze zwiększaniem efektywności energetycznej, dobrze uzasadnione i przygotowane tak, by w przyszłości gaz ziemny można było zastąpić w tej samej instalacji gazami odnawialnymi i niskoemisyjnymi - na przykład biometanem.</p> <p>Priorytetem muszą być inwestycje w OZE i efektywność energetyczną - przede wszystkim w termomodernizację budynków. Wsparcie dla gazu ziemnego może być udzielone tylko wówczas, gdy nie ma alternatywy. W FEnIKS-ie brakuje danych, które potwierdzałyby, że to rozwiązanie ma charakter przejściowy i uzupełniający wobec inwestycji w OZE. Na wymianę systemów grzewczych z węgla na gaz ziemny planuje się przeznaczyć 170 mln euro i aż 600 mln euro na dystrybucję i transport gazu ziemnego zastępującego węgiel. Ponadto, autorzy programu uznali, "iż należy dążyć aby system gazowy stał się systemem inteligentnym", co otwiera inwestycjom gazowym furtkę do udziału w podziale kolejnego 1 mld euro.</p> <p>Tymczasem tylko 599 mln euro zaplanowano na wsparcie dla OZE. Szczegółnej uwagi i znacznie większej alokacji wymagają prosumenci zbiorowi i społeczności energetyczne, ponieważ te formy prosumeryzmu nie istnieją jeszcze na polskim rynku energetycznym. Obowiązek wspierania rozwoju wszystkich typów prosumentów energii z OZE wynika z dyrektywy RED II, której wdrożenie powinno być nastąpić najpóźniej do czerwca 2021 r. Tym działaniom musi także towarzyszyć budowanie sieci doradców energetycznych, dostępnych dla samorządów i obywateli z poziomu powiatu lub gminy.</p> <p>Niskich ambicji klimatycznych FEnIKS-a dowodzi też wsparcie dla "wysokosprawnej kogeneracji", czyli jednoczesnego wytwarzania prądu i ciepła. W programie przewidziano jej finansowanie w dwóch wariantach, niskoemisyjnym i nie. Środki przeznaczone na działania niskoemisyjne są jednak aż dziewięciokrotnie niższe, niż na te nie przewidujące redukcji emisji. Z programu FEnIKS powinna zostać całkowicie usunięta możliwość wsparcia dla budowy lub rozbudowy elektrowni wodnych. Hydroenergetyka jest sprzeczna z zasadą DNSH dlatego, że ma nieodwracalny, negatywny wpływ na dostęp do wody, przyrodę i różnorodność biologiczną. Budowa zapór przerywa ciągłość rzek, tym samym szkodząc ekosystemom rzecznym. Powstające przy budowie zapór zbiorniki stoją w sprzeczności z celami Ramowej Dyrektywy Wodnej, będąc źródłem emisji gazów cieplarnianych i zwiększonego parowania. Nie przyczyniają się także do zatrzymywania wody opadowej w miejscu jej powstania.</p> <p>FEnIKS dopuszcza także możliwość wytwarzania energii z odpadów, co jest niezgodne ze standardami europejskimi i zasadą DNSH. Spalarnie odpadów powinny zostać usunięte z programu. Wyjątek stanowi produkcja ciepła i prądu z biogazu wytworzonego z odpadów.</p> <p>Pozytywny wpływ na realizację celów klimatycznych w obszarze energii może mieć natomiast przeznaczenie 150 mln euro na "Wsparcie dla podmiotów, które świadczą usługi wspierające gospodarkę niskoemisyjną i odporność na zmiany klimatu, w tym działania w zakresie zwiększania świadomości". Wsparcie oraz edukacja nieposiadających kompetencji i wiedzy indywidualnych inwestorów oraz władz samorządowych da solidne fundamenty dla przyspieszenia i "zazielenienia"</p>		częściowo przyjęta	<p>W toku nieformalnego dialogu z KE uzupełniono program o odniesienia do Green deal, niektóre propozycje preferencji zostaną zapisane w SzOP i kryteriach. Program zostanie także uzupełniony o DNSH (obecnie trwa analiza w tym zakresie). Inwestycje w rozwój OZE są zdecydowanie priorytetem w programie FEnIKS. Jednak, żeby móc promować rozwój OZE poprzez budowę nowych mocy wytwórczych należy równolegle zadbać o modernizację i rozwój sieci przesyłowych i dystrybucyjnych. Należy również podkreślić, że źródła kogeneracyjne oparte o paliwo gazowe zapewniają stabilizację systemu energetycznego, pozwalając na rozwój źródeł OZE przy jednoczesnej redukcji zużycia paliw stałych kopalnych. Dodatkowo, bardzo istotne jest podejmowanie działań kompleksowych, dlatego położono również nacisk na finansowanie inwestycji mających na celu podnoszenie efektywności energetycznej budynków, w tym wymianę źródeł wytwórczych z preferencją dla OZE. Wsparcie wymiany źródeł indywidualnych z węglowych na gazowe, będzie się odbywać zgodnie z warunkami rozporządzenia EFRR/FS, tj. m.in. tylko w ramach projektów termomodernizacji obiektów (ew. wyłączenie dla Programu Czyste Powietrze) i tylko do 2025 r., co znalazło odzwierciedlenie w zapisach Programu.</p> <p>W odniesieniu do wsparcia dedykowanego rozwojowi prosumentów i społeczności energetycznych, zgodnie z demarkacją, należy zaznaczyć, że zostało zaprojektowane w KPO. Natomiast szkolenie sieci doradców energetycznych jest przewidziane w FENIKS w ramach kontynuacji projektu doradztwa energetycznego realizowanego w POIiŚ 2014-2020. Hydroenergetyka została dopuszczona do wsparcia w ramach FENIKS w ograniczonym zakresie. Wsparcie projektów wykorzystujących energię wody możliwe będzie wyłącznie na istniejących budowach piętrzących, wyposażonych w hydroelektrownie, przy jednoczesnym zapewnieniu pełnej drożności budowli dla przemieszczeń fauny wodnej.</p> <p>W odniesieniu do alokacji na inteligentne sieci gazowe - podlega ona w dalszym ciągu ustaleniom - niemniej - nie jest planowane jej zwiększenie, ograniczenie alokacji wynika wprost z rozporządzenia EFRR/FS.</p>
621	Polska Zielona Sieć	Edukacja klimatyczna	<p>Autorzy FEnIKS-a w sposób marginalny potraktowali też edukację klimatyczną. Europejski Zielony Ład jest odpowiedzią na wyzwania globalnego kryzysu klimatycznego. Potrzeba radykalnych zmian oznacza konieczność nie tylko sensownego wydatkowania funduszy, ale także głębokiej reformy cywilizacyjnej. Jej skuteczne przeprowadzenie wymaga nie tylko realizacji inwestycji, ale i rozwoju świadomości, akceptacji i kompetencji osób, społeczności oraz władz, co w znacznej mierze zależy od systemowej i szeroko zakrojonej edukacji całego społeczeństwa na wszystkich poziomach - nie tylko ogólnopolskim, ale również regionalnym i lokalnym. Nie da się walczyć z kryzysem klimatycznym bez zwiększania świadomości obywateli co do zmian klimatu.</p>		częściowo przyjęta	<p>Zapisy FEnIKS uwzględnia edukację klimatyczną: "Dla realizacji założeń niniejszego celu szczegółowego istotne jest także wsparcie wszelkich inicjatyw związanych z edukacją obywateli, zwiększaniem świadomości, lepszemu dostępowi do wiedzy i danych w zakresie zmian klimatycznych oraz ochrony zasobów wodnych, w tym przyczyn ich występowania, skutków oraz właściwych sposobów postępowania (działania informacyjno-edukacyjne, kampanie itd.)". W SzOP będą wymienione typy projektów edukacyjnych.</p>
622	Polska Zielona Sieć	Gospodarka odpadami	<p>W naszej ocenie w tym obszarze proponowana alokacja jest zdecydowanie niewystarczająca w stosunku do potrzeb, zwłaszcza jeśli chodzi o inwestycje w systemy selektywnej zbiórki odpadów, gdyż wynosi ona jedynie 89,5 mln zł do 2029 roku. Konieczne są inwestycje w instalacje do recyklingu odpadów, ponieważ już za 4 lata do recyklingu będzie musiało trafić 55 proc. odpadów, podczas gdy obecnie to zaledwie 25 proc. Tymczasem w FEnIKS-ie zaproponowano jedynie budowę jednej, mało efektywnej i niezwykle kosztownej instalacji. Koszt jej budowy wystarczyłby na utworzenie 34 kompostowni, których brak stanowi w Polsce dramatyczny problem, co byłoby dziesięciokrotnie bardziej efektywne z punktu widzenia zwiększenia osiąganego poziomu recyklingu odpadów komunalnych.</p>		częściowo przyjęta	<p>Nie jest jasne na jakie dane powołuje się podmiot zgłaszający uwagę oraz o jaką mało efektywną i niezwykle kosztowną instalację chodzi – ponieważ w ramach FEnIKS nie zaproponowano jeszcze do budowy żadnych instalacji. Projekty będą wybierane w naborach, które zostaną dopiero ogłoszone po oficjalnym przyjęciu programu przez Radę Ministrów i KE.</p> <p>Podkreślenia wymaga, że w FEnIKS możliwe będzie także finansowanie kompostowni jako jednego z procesów wspierających recykling odpadów, stąd uwaga nie jest w tym miejscu zasadna.</p> <p>Można natomiast zgodzić się z uwagą w części dotyczącej wielkości alokacji przeznaczonej na dany obszar, niemniej jednak wartość ta jest uwarunkowana doświadczeniami zdobytymi w ramach wdrażania POIiŚ 14-20, jak również ograniczoną dostępnością środków UE w perspektywie 2021-27. Ponadto należy pamiętać, że inwestycje w obszarze gospodarki odpadami będą mogły być realizowane także w innych programach operacyjnych, w tym w 16 RPO. Z tego względu nie należy utożsamiać z gospodarką odpadami jedynie jednego programu operacyjnego.</p>

623	Polska Zielona Sieć	Zagrożenia dla przyrody	<p>Projekt programu FEnIKS zawiera szereg propozycji, które będą miały jednoznacznie negatywny wpływ na ochronę bioróżnorodności w Polsce. W częściach dotyczących energii i transportu wskazaliśmy już na szkodliwe dla przyrody, a jednocześnie bezcelowe z gospodarczego punktu widzenia, plany dotyczące rzek. Elektryczne wodne i szlaki żeglugowe nigdy nie zwrócą poniesionych kosztów, zniszczą za to ekosystemy rzeczne.</p> <p>Aby zapewnić zgodność FEnIKS-a z zasadą DNSH, konieczne jest także wzmocnienie ochrony infrastruktury zielonej - przede wszystkim drzew. Podczas realizacji projektów drzewa są często niszczone nie tylko poprzez wycinkę, lecz także w wyniku uszkodzenia korzeni, co powoduje ich usychanie. Drzewa tymczasem pełnią ważną rolę zarówno dla zachowania bioróżnorodności jak i przeciwdziałania zmianom klimatu, a z punktu widzenia cyklu życia człowieka, są zasobem faktycznie nieodnawialnym. W związku z tym, należy wprowadzić standardy ochrony drzew w procesach inwestycyjnych jako element konieczny przy realizacji każdej inwestycji i na każdym jej etapie - od projektowania zaczynając, poprzez realizację, a na monitoringu i ewaluacji kończąc. Należy także stworzyć Krajowy Program Zadrzewień, obejmujący odbudowę drzewostanów wzdłuż dróg i pielęgnację rosnących już drzew.</p> <p>Działania zmierzające do przywrócenia różnorodności biologicznej powinny dotyczyć nie tylko obszarów miejskich, ale całego kraju, również terenów wiejskich. Nawet biorąc pod uwagę fakt, że na ochronę bioróżnorodności przeznaczono w FEnIKS-ie zaledwie 150 mln euro z ponad 25 mld euro budżetu całego programu.</p>		częściowo przyjęta	<p>Pierwsza część propozycji dot. legislacji nie może być przyjęta, gdyż FEnIKS nie obejmuje działań polegających na zmianach prawa. Natomiast proponowane wsparcie przyrody obszarów wiejskich będzie dokonywane w FEnIKS w ramach celu 2.7, koncentrującego się na położonych na terenach wiejskich parkach narodowych, rezerwach przyrody i obszarach Natura 2000, podejmowaniu kompleksowych działań na rzecz ochrony gatunkowej o ponadregionalnej skali oddziaływania, zwalczanie inwazyjnych gatunków obcych dla rodzimej fauny i flory oraz monitoring przyrody. Ochrona przyrody jest realizowana także przez wiele sektorów realizujących projekty wychodzące poza granice miast, w tym projekty gospodarki ściekowej w aglomeracjach obejmujących gminy wiejskie taczające miast oraz, projekty celu szczegółowego 2.4 (zwiększenia naturalnej retencji, renaturyzacji cieków wodnych i obszarów zależnych od wód).</p>
624	Polska Zielona Sieć		<p>Choć FEnIKS w obecnej formie zawiera wiele dobrych rozwiązań, które pomogą ograniczyć emisje gazów cieplarnianych i przeciwdziałać skutkom zmian klimatu, jak choćby inwestycje w transport szynowy czy zeroemisyjny transport miejski, wciąż nie brakuje w nim propozycji szkodliwych dla środowiska. Naruszają one zasady Europejskiego Zielonego Ładu takie, jak "po pierwsze efektywność energetyczna" (Energy Efficiency First principle, EE1st) czy DNSH.</p> <p>Podstawową wadą tego dokumentu jest to, że kwestie klimatu nie stanowią strategicznego celu programu. Wydają się jedynie towarzyszyć wielkim inwestycjom infrastrukturalnym, jak to miało już miejsce w poprzednikach FEnIKS-a (Programy Operacyjne Infrastruktura i Środowisko). Przysnąją to nawet autorzy projektu .</p> <p>Unia Europejska do realizacji celów Europejskiego Zielonego Ładu dąży z coraz większą determinacją. Dowodem na to jest pakiet przepisów Fit for 55, ogłoszony 14 lipca br. Zawiera on propozycje konkretnych zmian w prawie unijnym, zmian prowadzących do osiągnięcia redukcji emisji gazów cieplarnianych o 55 proc. do 2030 roku. Niestety, program FEnIKS w ogóle się do tych celów nie odnosi. Brakuje ich zarówno w części ogólnej, opisującej program, jak i w przypadku propozycji konkretnych działań. W projekcie programu FEnIKS nie ma także wskazanych bezpośrednio wskaźników klimatycznych, co utrudnia ocenę faktycznego wpływu planowanych, wartych miliardy euro inwestycji, na realizację celów redukcyjnych. Brakuje również rzetelnej oceny, czy program nie narusza zasady DNSH. Program w obecnym kształcie priorytetowo traktuje tempo a nie celowość wydatkowania środków publicznych. Nie wypełnia zaleceń KE, by zamówienia publiczne były "zielone", czyli by kryteria klimatyczne i ekologiczne stanowiły kryterium oceny ofert w przetargach. Nie traktuje także kwestii poprawy efektywności energetycznej w sposób horyzontalny, jako zasady dotyczącej całego programu, naruszając zasadę EE1st.</p>		częściowo przyjęta	<p>Program został przeformułowany z odniesieniem do Europejskiego Zielonego Ładu. Należy podkreślić, że Pakiet "Fit for 55" obecnie posiada status projektu dokumentu, wokół którego toczą się negocjacje. Natomiast zapisy programu o zgodność z zasadą DNSH zostaną uzupełnione po przeprowadzeniu analizy dla programu w tym zakresie. Wskaźniki oraz markery klimatyczne wynikają z legislacji UE (roporzządzenie ERDF/CF oraz CPR) bez marginesu swobody dla Państwa Członkowskiego. Brakujące informacje dot. wskaźników zostały uzupełnione.</p>
625	Polska Zielona Sieć	Transport	<p>W obszarze transportu nasz sprzeciw budzi plan przeznaczenia aż 51 proc. środków całego programu na budowę dróg. To sprzeczne z zasadą DNSH. FEnIKS nie zawiera bowiem żadnych gwarancji, że na nowych drogach nie wzrośnie ruch, zwłaszcza ruch pojazdów spalinowych, a co za tym idzie także emisje gazów cieplarnianych. Obecnie wzrost ruchu drogowego wynosi kilka procent rocznie - 1500 pojazdów na dobę więcej na 1 km drogi krajowej co 5 lat, co stanowi równowartość ok. 6,5 tys. t CO₂ -10% krajowej emisji z transportu więcej. Jednak zgodnie z nowymi przepisami pakietu "Fit for 55" Polska powinna zredukować emisje transportowe o ponad 17 proc już do 2030 roku. W efekcie zaplanowane w programie FEnIKS inwestycje oddalają nas od realizacji celów klimatycznych, zamiast do nich przybliżyć. Zamiast budowy autostrad, priorytetem powinien być czysty transport szynowy oraz rowerowy i pieszy. Centrum Analiz Klimatyczno-Energetycznych w przygotowanej w czerwcu 2021 roku analizie "Polska Net Zero 2050" pokazała, że, aby osiągnąć cele klimatyczne w Polsce, potrzeba w znacznej mierze przenieść przewóz pasażerów i towarów na kolej oraz inne środki bezemisyjne, gdyż będzie to odpowiadało za zmniejszenie emisji o 40% w stosunku do stanu obecnego .</p> <p>Zbyt mało środków przeznaczono na rozwój transportu intermodalnego, czyli wykorzystującego więcej, niż jeden środek transportu (np. kolej i ciężarówkę, zamiast samej ciężarówki). Chcąc rozwijać kooperację gospodarczą w Europie Środkowo-Wschodniej należy wytworzyć nowe połączenia kolejowe z Czechami, a zwłaszcza ze Słowacją i za pośrednictwem niej dalej na południe Europy. Zbyt mało środków przeznaczono także na transport publiczny. Według celów unijnej strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności transport publiczny na odległości do 500 km już w 2030 roku powinien być bezemisyjny. Będzie trudno to osiągnąć budując jedynie 111 km sieci szynowego transportu publicznego w ciągu najbliższych 9 lat. W obecnym kształcie, FEnIKS nie realizuje tej strategii, będącej elementem Europejskiego Zielonego Ładu.</p> <p>W naszej ocenie należy także całkowicie zrezygnować ze wsparcia dla rozwoju żeglugi śródlądowej szczególnie szkodliwej z punktu widzenia ochrony bioróżnorodności. Związana z tym rodzajem transportu infrastruktura hydrotechniczna przerywa ciągłość rzek jako korytarzy ekologicznych oraz negatywnie wpływa na stan ekosystemów wodnych i od wód zależnych, zatem wspieranie jego rozwoju jest sprzeczne z celami środowiskowymi Ramowej Dyrektywy Wodnej, a także unijną strategią na rzecz bioróżnorodności do 2030 roku. Stabilizacja poziomu wody i likwidacja niskich stanów wód w korytach rzek związana z „przystosowaniem" ich do żeglugi, a także ograniczenie zasięgu i głębokości wylewania rzek oraz trwałe zaburzenia poziomu wód gruntowych na obszarach terenów przyległych będą znacząco negatywnie wpływać także na wszystkie typy siedlisk przyrodniczych chronionych prawem polskim i wspólnotowym. Ponadto, przekształcanie rzek w kanały żeglugowe zwiększa ryzyko klęsk żywiołowych - suszy i powodzi.</p> <p>W Polsce nigdy, od czasów średniowiecza, ten sposób transportu nie miał znacznego udziału w przewozach towarowych i jego rozwój nie ma w naszym kraju uzasadnienia ani technicznego (obecne warunki wodne w Polsce nie pozwalają na utworzenie dróg wodnych wysokiej klasy), ani ekonomicznego. Rozwój żeglugi śródlądowej stoi również w sprzeczności z właściwą adaptacją do zmian klimatu, w której kluczową rolę odgrywają „zdrowe" czyli naturalne ekosystemy wodne i od wód zależne jak np. tereny podmokłe związane z naturalnie funkcjonującymi rzekami.</p>		odrzucona	<p>Podział alokacji w programie stanowi propozycję, która podlega ocenie zarówno w ramach konsultacji społecznych, jak i na dalszym etapie prac związanych z przyjęciem dokumentu przez Radę Ministrów, a następnie jego negocjacjami z Komisją Europejską. Stąd może on jeszcze ulec zmianie.</p> <p>Drogi: Wysokość alokacji dla sektora drogowego odzwierciedla cele i wyzwania związane z koniecznością rozwoju do 2030 r. drogowej sieci bazowej TEN-T w Polsce, co jest nierozwalnie związane z dokończeniem krajowej podstawowej sieci drogowej, łączącej miasta wojewódzkie, a także poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce. Z drugiej strony wysokość środków UE na drogi w FEnIKS uległa poważnemu ograniczeniu w stosunku do poprzedniej perspektywy (POIIŚ 2014-2020) w związku z określonymi na poziomie UE wymogami przejawiającymi się w zastosowaniu do programowania Polityki Spójności koncentracji tematycznej i celów klimatycznych, których wysokość dla każdego programu została określona na poziomie Umowy Partnerstwa. Ograniczenia w alokacji na transport drogowy są największe w stosunku do wszystkich innych sektorów i wynikają bezpośrednio z wymogów związanych z przeznaczeniem istotnie wyższej niż w poprzednich perspektywach finansowych alokacji UE na projekty o charakterze pro-środowiskowym i pro-klimatycznym.</p> <p>Transport wodny śródlądowy: Finansowanie zadań w transporcie wodnym śródlądowym ma dotyczyć inwestycji na Odrzańskiej Drodze Wodnej i stanowić kontynuację działań realizowanych dotychczas w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIIŚ). ODW jest szlakiem wodnym w ciągłej eksploatacji, wymagającym zarówno bieżącego utrzymania jak i modernizacji istniejącej infrastruktury w celu powstrzymania jej dalszej degradacji i przywrócenia parametrów żeglowności. Inwestycje w ramach FEnIKS mają na celu kontynuację działań zrealizowanych w poprzednich perspektywach w celu osiągnięcia planowanego zwiększenia efektywności transportu na szlaku żeglugowym ODW. Nie jest planowane prowadzenie inwestycji na innych szlakach wodnych, szczególnie na których nie odbywa się</p>

626	Polska Zielona Sieć			Nieproporcjonalnie duże wydatki na budowę autostrad, sięgające 6,5 mld euro, czyli niemal ¼ (!) wartości całego programu są niezgodne zarówno z celami klimatycznymi, jak i zasadą DNSH. Dla porównania, na zachowanie bioróżnorodności przeznaczono zaledwie 150 mln euro, choć to właśnie ten obszar powinien być jednym z głównych priorytetów FENIKS-a. Parlament Europejski rekomenduje, by na ochronę bioróżnorodności przeznaczyć przynajmniej 7,5 proc. budżetu obecnie i 10 proc. od 2026 roku. Według Prioritised Action Framework te wydatki powinny być jeszcze większe i sięgać 4,5 mld euro w nowej perspektywie budżetowej. Proponowane w FENIKS-ie działania nie są więc zgodne z unijną strategią na rzecz bioróżnorodności do 2030 roku.		odrzucona	Podział alokacji w programie stanowi propozycję, która podlega ocenie zarówno w ramach konsultacji społecznych, jak i na dalszym etapie prac związanych z przyjęciem dokumentu przez Radę Ministrów, a następnie jego negocjacjami z Komisją Europejską. Stąd może on jeszcze ulec zmianie. Uwzględnia on cele i wyzwania związane rozwojem do 2030 r. drogowej i kolejowej sieci TEN-T. Wysokość środków UE na drogi w FENIKS uległa poważnemu ograniczeniu w stosunku do poprzedniej perspektywy (POIIŚ 2014-2020) w związku z określonymi na poziomie UE wymogami przejawiającymi się w zastosowaniu do programowania Polityki Spójności koncentracji tematycznej i celów klimatycznych, których wysokość dla każdego programu została określona na poziomie Umowy Partnerstwa. Ograniczenia w alokacji na transport drogowy są największe w stosunku do wszystkich innych sektorów i wynikają bezpośrednio z wymogów związanych z przeznaczeniem istotnie wyższej niż w poprzednich perspektywach finansowych alokacji UE na projekty o charakterze pro-środowiskowym i pro-klimatycznym. Biorąc pod uwagę priorytety UE w zakresie polityki klimatycznej (Europejski Zielony Ład, pakiet Fit for 55) oraz licznie zgłaszane uwagi dotyczące potrzeby szerszego wsparcia obszarów zrównoważonego rozwoju, aktualnie trwają prace mające na celu zapewnienie w Programie adekwatnego do ww. wyzwań finansowania, przy zapewnieniu racjonalnego wsparcia innych sektorów w ramach dostępnych w Programie środków. Decyzja będzie jednak uzależniona od ostatecznej alokacji przeznaczonej na Fundusz Spójności (zatwierdzenie przez KE transferu z EFS+ do FS w pełnej wysokości).	
627	Polska Zielona Sieć			Program Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat i Środowisko przede wszystkim zbyt mało ambitnie podchodzi do realizacji celów klimatycznych. Choć nie brakuje w nim dobrych dla klimatu rozwiązań, dominują wielkie projekty infrastrukturalne, nie przystające do obecnych wyzwań i często szkodliwe dla środowiska. Unia Europejska uczyniła walkę ze zmianami klimatu swoim priorytetem. Czas, by zrobiła to i Polska, zwłaszcza planując wydatki z unijnych funduszy		odrzucona	Program FENIKS realizuje wymagane na podstawie pakietu rozporządzeń dot. polityki spójności, poziomy celów klimatycznych FS i EFRR oraz koncentracji tematycznej (EFRR na realizację CP2). Udział wydatków FS na cel klimatyczny wynosi 60,5%, a EFRR w Programie 42,2%, natomiast 40% środków EFRR przeznaczone będzie na CP2.	
628	Polska Zielona Sieć			W projekcie niepokoją także często zbyt ogólne opisy planowanych działań. Niejednokrotnie więcej szczegółów zawierał, co do zasady bardziej ogólny, tekst Umowy Partnerstwa. Tymczasem to FENIKS, krajowy program operacyjny, powinien rozwijać i uszczegóławiać ogólne zapisy. Autorzy projektu uzasadniają brak szczegółowych informacji ograniczoną liczbą znaków, jednak dokument został napisany w taki sposób, że usunięcie zbędnych opisów i powtórzeń zwolniłoby miejsce na konkrety. Takie podejście stwarza zagrożenie, iż na późniejszym etapie uszczegółowienia programu FENIKS, czyli tworzenia dokumentu SzOPP (Szczegółowy Opis Priorytetów Programu) znajdą się w nim zapisy torpedujące realizację celów EŻŁ oraz sprzeczne z zasadą DNSH. Dalszy etap programowania środków unijnych nie wymaga już akceptacji ze strony Komisji Europejskiej oraz formalnych, szerokich konsultacji z przedstawicielami samorządów, pracodawców i pracowników oraz społeczeństwa obywatelskiego. Stwarza to zagrożenie braku realnej kontroli społecznej nad konkretnymi wydatkami		przyjęta		
629	Polska Zielona Sieć i Młodzieżowy Strajk Klimatyczny		138	Zapis o grupach roboczych musi uwzględnić opis ich zasad, składu oraz sposobu podejmowania decyzji.	Takie rozwiązanie gwarantuje odpowiednie działanie grup, również po zakończeniu okresu negocjacji dot. programu i realizowanie zasady partnerstwa przez cały czas trwania tego programu.	częściowo przyjęta	W rozdz.6 Programu uzupełniono informacje o grupach roboczych, natomiast nie wydaje się zasadne w dokumencie natury strategicznej jakim jest program, przedstawiać szczegółowe informacje odnośnie sposobu funkcjonowania grup roboczych, czy sposobie podejmowania decyzji.	
630	Polska Zielona Sieć i Młodzieżowy Strajk Klimatyczny		140-142	(1) usunięcie z listy: (a) budowy brakujących odcinków drogowych w ramach Via Carpatia wraz z odcinkami uzupełniającymi (b) poprawy parametrów eksploatacyjnych na Odrzańskiej Drodze Wodnej (2) dodanie do listy Krajowego Programu Renaturyzacji Wód Powierzchniowych	(1) oba przedsięwzięcia, o dużym zasięgu oddziaływania nie mają strategicznej oceny oddziaływania na środowisko; oba można wykluczyć ze wsparcia w oparciu o zasadę "do no significant harm" (a) forsowanie inwestycji o tak dużym zasięgu oddziaływania społeczno-środowiskowego bez analiz ruchowo-sieciowych, analiz rozwiązań alternatywnych w skali makro (a nie dla kilkunasto-kilkudziesięciu kilometrowych odcinków) wygeneruje problemy podobne do analogicznej sytuacji sprzed lat z Via Baltica, już możliwe do odnotowania - Mazury, Biebrzański Park Narodowy (b) przedsięwzięcie enigmatycznie nazwane "poprawą parametrów eksploatacyjnych" jest realizacją części rządowego programu rozwoju żeglugi śródlądowej stojącego w sprzeczności z zasadą "do no significant harm"; niemożliwość osiągnięcia trwałych efektów (poza trwałym zniszczeniem: rzeki, ekosystemów wodnych i od wód zależnych; zwiększeniem ryzyka powodzi i suszy) wykazano w opracowaniu WWF: Analiza uwarunkowań i efektywności ekonomicznej rozwoju odrzańskiej drogi wodnej (2010); argumenty podnoszone w uwagach dot. wsparcia dla żeglugi transportowej mają tu zastosowanie (2) dodanie do listy Krajowego Programu Renaturyzacji Wód Powierzchniowych przyczyni się do realizacji celów zarówno w zakresie ochrony różnorodności biologicznej, ale przede wszystkim w zakresie adaptacji do zmian klimatu (zmniejszenie ryzyka powodzi i suszy, zwiększenie retencji krajobrazowej), łagodzenia skutków tych zmian		odrzucona	(1) Lista projektów o znaczeniu strategicznym ma inny charakter niż Wykaz Dużych Projektów z perspektywy 2014-2020 i jest zestawieniem dobrych przykładów inwestycji, co do których zgodnie z Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 będą miały zastosowanie dodatkowe obowiązki o charakterze informacyjno-promocyjnym. Co do zasadności inwestycji w ten sektor (drogi, drogi wodne śródlądowe), odpowiedź została udzielona przy uwagach dotyczących zakresu wsparcia. (2) Wsparcie dla renaturyzacji przewidziane jest w ramach celu szczegółowego 2.4 Priorytet II jako jedno z priorytetowych działań. Niniejszy program nie ma określonego zakresu oraz budżetu w związku z tym nie przewiduje się umieszczania go w ramach projektów startegicznych.

631	Polska Zielona Sieć i Młodzieżowy Strajk Klimatyczny	2.5.2.1 Powiązane rodzaje działań	108	<p>“Wsparcie w zakresie infrastruktury oraz taboru kolejowego dla kolei miejskich zostanie w całości skoncentrowane w niniejszym celu szczegółowym, niezależnie od lokalizacji projektów względem sieci TEN-T. Realizowane będą projekty infrastrukturalne o charakterze liniowym (linie kolejowe, systemy sterowania ruchem kolejowym) i punktowym (np. przystanki kolejowe), projekty taborowe i inne związane z obsługą ruchu kolejowego (np. systemy informacji pasażerskiej, systemy biletowe i ich wzajemna integracja)” - powyższe zdanie należy uzupełnić definicją kolei miejskich określającą, że powinny być to systemy cechującą się częstotliwością kursowania przynajmniej co 30 min., zgodnie z rozkładem cyklicznym (np. 4.37, 5.07, 5.37, 6.07, 6.37...), tak by odpowiednio wpisać te koleje w standardy systemu transportu miejskiego.</p>	<p>Koleje miejskie muszą zapewniać dużą regularność kursowania, która pozwoli nie tylko zapewnić atrakcyjną ofertę, ale także dowiązywać rozkładami jazdy dowozowe linie autobusowe na węzłach przesiadkowych. Tylko w takich warunkach koleje miejskie mogą stać się kręgosłupem transportu publicznego w miastach, a nie swoją karykaturą funkcjonującą na uboczu potrzeb społeczności miejskich.</p>	odrzucona	<p>Zgadamy się z pożądanymi standardami dla kolei miejskich, aczkolwiek proponowany zapis nie jest możliwy do ujęcia w FENIKS z kilku powodów:</p> <ul style="list-style-type: none"> - w polskim porządku prawnym nie istnieje definicja pojęcia "kolej miejska", jest to pojęcie potoczne w celu odróżnienia jej od kolei "tradycyjnej" łączącej miasta; - powszechnie przyjmuje się, że jest to szynowy pasażerski transport miejski i podmiejski obsługujący miasto i aglomerację; - z uwagi na konieczność doprecyzowania warunków konkursowych umożliwiających starania wnioskodawców o pozyskanie dofinansowania dla projektów kolei miejskiej w dotychczasowym krajowym programie operacyjnym POIiŚ 2014-2020, a także w FENIKS) kolej miejską należy rozumieć jako miejski/podmiejski system pasażerskiego transportu kolejowego na zdefiniowanym w ZIT obszarze funkcjonalnym miasta wojewódzkiego z punktem ciężenia do tego miasta. Bardziej precyzyjne informacje znajdują odzwierciedlenie w szczegółowych opisach osi priorytetowych oraz w dokumentacji konkursowej dotyczącej naboru dla danego typu projektów. <p>O ile uprawnione jest życzenie, aby kolej miejska kursowała bez zakłóceń i z możliwie największą częstotliwością, to jednak krajowy program operacyjny nie jest miejscem, w którym powinno się określać tak szczegółowe dyspozycje dla operatorów kolei miejskiej, w których gestii leży ustalanie rozkładów jazdy.</p>
632	Polska Zielona Sieć i Młodzieżowy Strajk Klimatyczny	2.5.2.1 Powiązane rodzaje działań	108	<p>“Wsparcie w zakresie infrastruktury oraz taboru kolejowego dla kolei miejskich zostanie w całości skoncentrowane w niniejszym celu szczegółowym, niezależnie od lokalizacji projektów względem sieci TEN-T. Realizowane będą projekty infrastrukturalne o charakterze liniowym (linie kolejowe, systemy sterowania ruchem kolejowym) i punktowym (np. przystanki kolejowe), projekty taborowe i inne związane z obsługą ruchu kolejowego (np. systemy informacji pasażerskiej, systemy biletowe i ich wzajemna integracja)” - powyższe zdanie należy uzupełnić definicją kolei miejskich określającą, że powinny być to systemy cechującą się częstotliwością kursowania przynajmniej co 30 min., zgodnie z rozkładem cyklicznym (np. 4.37, 5.07, 5.37, 6.07, 6.37...), tak by odpowiednio wpisać te koleje w standardy systemu transportu miejskiego.</p>	<p>Koleje miejskie muszą zapewniać dużą regularność kursowania, która pozwoli nie tylko zapewnić atrakcyjną ofertę, ale także dowiązywać rozkładami jazdy dowozowe linie autobusowe na węzłach przesiadkowych. Tylko w takich warunkach koleje miejskie mogą stać się kręgosłupem transportu publicznego w miastach, a nie swoją karykaturą funkcjonującą na uboczu potrzeb społeczności miejskich.</p>	odrzucona	<p>Zgadamy się z pożądanymi standardami dla kolei miejskich, aczkolwiek proponowany zapis nie jest możliwy do ujęcia w FENIKS z kilku powodów:</p> <ul style="list-style-type: none"> - w polskim porządku prawnym nie istnieje definicja pojęcia "kolej miejska", jest to pojęcie potoczne w celu odróżnienia jej od kolei "tradycyjnej" łączącej miasta; - powszechnie przyjmuje się, że jest to szynowy pasażerski transport miejski i podmiejski obsługujący miasto i aglomerację; - z uwagi na konieczność doprecyzowania warunków konkursowych umożliwiających starania wnioskodawców o pozyskanie dofinansowania dla projektów kolei miejskiej w dotychczasowym krajowym programie operacyjnym POIiŚ 2014-2020, a także w FENIKS) kolej miejską należy rozumieć jako miejski/podmiejski system pasażerskiego transportu kolejowego na zdefiniowanym w ZIT obszarze funkcjonalnym miasta wojewódzkiego z punktem ciężenia do tego miasta. Bardziej precyzyjne informacje znajdują odzwierciedlenie w szczegółowych opisach osi priorytetowych oraz w dokumentacji konkursowej dotyczącej naboru dla danego typu projektów. <p>O ile uprawnione jest życzenie, aby kolej miejska kursowała bez zakłóceń i z możliwie największą częstotliwością, to jednak krajowy program operacyjny nie jest miejscem, w którym powinno się określać tak szczegółowe dyspozycje dla operatorów kolei miejskiej, w których gestii leży ustalanie rozkładów jazdy.</p>

633	Polska Zielona Sieć i Młodzieżowy Strajk Klimatyczny	2.5.2.1 Powiązane rodzaje działań	102	Proponujemy wprowadzenie zapisu, że "Finansowane będą także projekty budowy obwodnic miast w sieci dróg krajowych (w tym dróg ekspresowych), tylko pod warunkiem, że towarzyszyć im będzie dostosowanie przepustowości dróg miejskich do zmniejszonego ruchu tranzytowego wyprowadzonego na obwodnicę, przy zastosowaniu zasady, że suma ruchu drogowego na drogach miejskich i obwodnicy pozostanie co najwyżej taka sama jak przed budową obwodnicy i tym samym nie wzrośnie emisja gazów cieplarnianych związana z budową nowego, obwodowego połączenia drogowego.	Ograniczenie zakresu finansowania inwestycji infrastrukturę drogową, jedynie dla inwestycji, które w ramach procedury Oceny Oddziaływania na Środowisko oraz wdrożenia działań mitygujących zapewnią, że emisje gazów cieplarnianych w wyniku ich budowy nie wzrosną w horyzoncie od momentu wybudowania do 2030 roku. Wprowadzenie zapisu, np. "przy czym budowa nowych dróg zostanie ograniczona tylko do tych, których eksploatacja do roku 2030 nie zwiększy emisji gazów cieplarnianych, w regionach słabiej rozwiniętych". Uwaga ta dotyczy głównie obwodnic miast, gdyż szczególnie ich budowa przyczyni się do wzrostu ruchu drogowego w obrębie miast, z których zostanie wyprowadzony ruch tranzytowy.	odrzucona	Podział alokacji w programie, w tym zakres wsparcia dla dróg, stanowi propozycję, która podlega ocenie zarówno w ramach konsultacji społecznych, jak i na dalszym etapie prac związanych z przyjęciem dokumentu przez Radę Ministrów, a następnie jego negocjacjami z Komisją Europejską. Stąd może on jeszcze ulec zmianie. Wysokość alokacji dla sektora drogowego i typy projektów odzwierciedlają cele i wyzwania związane z koniecznością rozwoju do 2030 r. drogowej sieci bazowej TEN-T w Polsce, co jest nierozdzielnie związane z dokończeniem krajowej podstawowej sieci drogowej, łączącej miasta wojewódzkie, a także poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce. Z drugiej strony wysokość środków UE na drogi w FENIKS uległa poważnemu ograniczeniu w stosunku do poprzedniej perspektywy (POIiS 2014-2020) w związku z określonymi na poziomie UE wymogami przejawiającymi się w zastosowaniu do programowania Polityki Spójności koncentracji tematycznej i celów klimatycznych, których wysokość dla każdego programu została określona na poziomie Umowy Partnerstwa. Ograniczenia w alokacji na transport drogowy są największe w stosunku do wszystkich innych sektorów i wynikają bezpośrednio z wymogów związanych z przeznaczeniem istotnie wyższej niż w poprzednich perspektywach finansowych alokacji UE na projekty o charakterze pro-środowiskowym i pro-klimatycznym. warunki realizacji projektów drogowych będą określone w innych dokumentach np. w kryteriach wyboru projektów. Każdy z projektów, który będzie realizowany z FENIKS będzie musiał być zgodny z krajowymi i unijnymi przepisami dot. ochrony środowiska. Podczas przeprowadzania oceny oddziaływania inwestycji na środowisko (dla tych projektów dla których przeprowadzenie takiej oceny jest wymagane), analizy zagadnień związanych oddziaływaniem infrastruktury transportowej i poruszających się po niej pojazdów na środowisko w zakresie emisji zanieczyszczeń jest szczegółowo analizowane i jest jednym z wymaganych jej elementów.
634	Polska Zielona Sieć i Młodzieżowy Strajk Klimatyczny	2.6.1.1 Powiązane rodzaje działań	114-117	Rozszerzenie zakresu interwencji o niezbędne działania adaptacyjne do zmian klimatu w sektorze zdrowia (vide SPA2020), w tym poprawy odporności infrastruktury sektora na te zmiany.	Uwzględnienie istotnych ustaleń SPA2020 i wykorzystanie funduszy UE do właściwej i pilnej adaptacji do zmian klimatu.	odrzucona	Wsparcie w zakresie adaptacji do zmian klimatu przewidziane jest w FENIKS w innych obszarach, sektor zdrowia jest obszarem specyficznym, w którym wsparcie ma na celu poprawę skuteczności podejmowanych przez służbę zdrowia działań
635	Polska Zielona Sieć i Młodzieżowy Strajk Klimatyczny	2.8.1.2 Główne grupy docelowe	128	ROZWINĄĆ ostatni zapis : oraz grupach roboczych, przygotowania ekspertyz, jak również w zakresie działań o charakterze szkoleniowym oraz usług wspierających gospodarkę niskoemisyjną i odporność na zmiany klimatu, w tym działania w zakresie zwiększania świadomości.	Działania niezbędne dla wsparcia sprawnej i efektywnej realizacji transformacji energetycznej.	odrzucona	Obecny zapis pozwala na sfinansowanie ekspertyz i szkoleń dla członków Komitetu Monitorującego. Dodatkowo PT FE planuje się projekty do realizacji przez partnerów spoza administracji, których celem będzie m.in. monitorowanie potrzeb beneficjentów, formułowanie propozycji uproszczeń i zmniejszenia obciążeń biurokratycznych dla nich, prowadzenie szkoleń i doradztwa, sieciowanie współpracy partnerów spoza administracji w komitetach monitorujących, prowadzenie działań informacyjno-promocyjnych.
636	Polska Zielona Sieć i Młodzieżowy Strajk Klimatyczny	2.8.1.1 Powiązane rodzaje działań	128	ROZWINĄĆ zapis: Realizacja priorytetu przyczyni się do sprawnego wdrażania i wykorzystania środków w ramach Programu przy uwzględnieniu i promowaniu zasad horyzontalnych: Zrównoważonych Zamówień Publicznych i "po pierwsze efektywność energetyczna".	Institucje zamawiający i Beneficjenci winni uzyskać nowe kompetencje by wydatki i inwestycje spełniały zasady DNSH	odrzucona	Kwestie zasad horyzontalnych objęte są dokumentem horyzontalnym, tj. Umową Partnerstwa w rozdziale 14 i nie ma potrzeby powtarzania ich na poziomie PO
637	Polska Zielona Sieć i Młodzieżowy Strajk Klimatyczny		138	Było : Celu Polityki nr 2 Bardziej przyjazna dla środowiska, niskoemisyjna Europa dzięki promowaniu czystej i sprawliwej transformacji energetyki, zielonych i niebieskich inwestycji, gospodarki o obiegu zamkniętym, Poprawnie transformacji energetycznej	Skorygowanie błędnego cytatu. Unia Europejska promuje transformację całego sektora energetycznego, a nie wyłącznie sektora wytwarzania i dystrybucji energii elektrycznej. Powyższy zwrot sprawia złudne wrażenie, jakoby transformacja miała dotyczyć wyłącznie elektroenergetyki, a nie również sektora wydobycia paliw i innych.	przyjęta	
638	Polska Zielona Sieć i Młodzieżowy Strajk Klimatyczny		141	Było : Z punktu widzenia celów Programu, najważniejsze znaczenie z punktu widzenia alokowanych środków oraz wpływu na zakładane efekty interwencji będą miały duże inwestycje liniowe, przede wszystkim w obszarach transportu, energetyki oraz inwestycje w sektorze środowiska. Propozycja : (...)w obszarach transportu, oraz bezpośrednie wsparcie rozwoju rozproszonej energetyki (prosumenckiej) i inwestycje w sektorze środowiska (...)	Sieci nN –rozbudowane w celu przyspieszenia obsługi PROSUMENTÓW i Wspólnot energetycznych a więc i TRANSFORMACJI energetycznej. W energetyce zawodowej inwestycje sieciowe winne SAME się spłacać byc projektami biznesowymi. Dotyczy to także Krajowego Systemu Elektroenergetycznego i inwestycji w celu przyłączenia morskich farm wiatrowych (MFW) oraz liniowej infrastruktury gazowej.	odrzucona	W przypadku projektu " Rozbudowa Krajowego Systemu Elektroenergetycznego w celu zapewnienia bezpieczeństwa dostaw energii oraz umożliwienia przyłączenia morskich farm wiatrowych (MFW)" należy podkreślić, że będzie on służył rozwojowi wieloskalowych OZE, których nie można podłączyć bezpośrednio do sieci dystrybucyjnej. Porzeby sieci dystrybucyjnej zostały zaadresowane w ramach c.s.2.3.
639	Polska Zielona Sieć i Młodzieżowy Strajk Klimatyczny		141	uzupełnić zapis do: Kompleksowa modernizacja energetyczna wybranych obiektów archiwów państwowych w Polsce jako operacje PPP w formule EPC – umów o efekt energetyczny Usunąć · Rozbudowa Krajowego Systemu Elektroenergetycznego w celu zapewnienia bezpieczeństwa dostaw energii oraz umożliwienia przyłączenia morskich farm wiatrowych (MFW)	zgodna z EED2 (2018/2002) promocja usług energetycznych i tworzenia r rynku, wykreślony projekt jest samofinansujący.	odrzucona	Na obecnym etapie nie można przesądzać o formule realizacji projektu pn. "Kompleksowa modernizacja energetyczna wybranych obiektów archiwów państwowych w Polsce", jednakże forma realizacji projektu jako operacja PPP w formule EPC także jest dostępna. W przypadku projektu " Rozbudowa Krajowego Systemu Elektroenergetycznego w celu zapewnienia bezpieczeństwa dostaw energii oraz umożliwienia przyłączenia morskich farm wiatrowych (MFW)" należy podkreślić, że będzie on służył rozwojowi wieloskalowych OZE, których nie można podłączyć bezpośrednio do sieci dystrybucyjnej. Porzeby sieci dystrybucyjnej zostały zaadresowane w ramach c.s.2.3.

640	Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki		138	Organizacje pozarządowe są niemal nieobecne w dokumentach. Opisy grup odbiorców/beneficjentów są bardzo ogólne. Autorzy dokumentu niemal całkowicie ignorują potrzebę zaangażowania strony społecznej we wszystkich obszarach planowanych działań, na każdym etapie od programowania, poprzez wdrażanie i monitoring, po ewaluację. Należy określić jasno zasady funkcjonowania Komitetu Monitorującego, w tym udział decyzyjny strony społecznej (w tym organizacji pozarządowych).	Bez udziału strony społecznej niemożliwe jest realizowanie działań w zgodzie z zasadą sprawiedliwości społecznej (w tym międzypokoleniowej), niemożliwa jest właściwa odpowiedź na potrzeby społeczne, a także zagwarantowanie bardzo potrzebnej zmiany społecznej (w tym zbudowania zdolności społeczeństwa jako całości oraz lokalnych społeczności do adaptowania się do zmieniających się warunków klimatycznych i innych wyzwań zdrowotnych i środowiskowych).	częściowo przyjęta	W miarę możliwości starano się uwzględnić udział organizacji pozarządowych wśród beneficjentów oraz we wdrażaniu programu, jednak należy zwrócić uwagę na charakter inwestycji, jakie będzie realizował program. Jednak należy zauważyć, że przedstawiciele środowisk ngo's będą brać udział w pracach Komitetu Monitorującego jako członkowie i obserwatorzy. Tym samym zapewniony zostanie wgląd w proces wdrażania, monitorowani i ewaluacji programu.
641	Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki	2.3.1.1 Powiązane rodzaje działań	87 i 88	„...dostosowanie infrastruktury miejskiej do obsługi transportu publicznego i pasażerów, infrastruktura wspierająca rozwój aktywnej mobilności i mikromobilności” – warto doprecyzować te zapisy, tak by było jasne co się w nich mieści lub określić przynajmniej przykłady inwestycji których dotyczą te określenia. Wsparciem powinny być objęte także małe i średnie miasta. Potrzebne jest też znaczne zwiększenie puli środków na te cele oraz wydzielenie środków na rozwój aktywnej mobilności – czyli transportu rowerowego i ruchu pieszego. Zapis „finansowanie przygotowania kompleksowych dokumentów o randze strategicznej, opracowywanych i wdrażanych przez władze miast i podmioty zaangażowane w realizację miejskiej polityki transportowej.” – należy przeformułować tak, by było jasne o jakie rodzaje dokumentów chodzi. Do 2.3.1.4 Wskazanie konkretnych terytoriów... - Zapis, iż działania będą miały na celu realizację strategii - Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030 oraz Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu 2030 roku – powinien być uzupełniony o informację o planach aktualizacji tych dokumentów w celu dostosowania ich do nowego celu UE w zakresie redukcji emisji (55% do 2030 roku). Ta sama uwaga odnosi się także do nawiązań do dokumentów strategicznych w kolejnych częściach Programu.	Nie jest jasne na czym może polegać dostosowanie infrastruktury miejskiej do obsługi transportu publicznego i pasażerów – czy chodzi o budowę lub przebudowę przystanków, czy chodzi o tworzenie buspasów. Przynajmniej buspasy warto wskazać wprost. Warto też określić takie zasady, by nie było możliwe np. finansowanie z tych środków zatok autobusowych, które zmniejszają sprawność transportu autobusowego i nie poprawiają bezpieczeństwa. Możliwe powinno być natomiast finansowanie takich inwestycji jak anty-zatoki, modernizacji przejść dla pieszych przy przystankach mających na celu poprawę bezpieczeństwa, np. wyniesienie przejścia do poziomu chodnika, wymiana jego nawierzchni, zwężenie jezdnii na długości przejścia do minimalnej szerokości, dodanie azylu dla pieszych, doświetlenie przejścia). Co do infrastruktury wspierającej rozwój aktywnej mobilności i mikromobilności, warto określić, czy chodzi tylko o infrastrukturę punktową powiązaną z transportem publicznym, np. stacje roweru miejskiego czy miejsca postojowe dla rowerów przy stacjach kolejowych i przystankach lub w węzłach przesiadkowych, czy możliwe będzie także finansowanie infrastruktury liniowej, np. ścieżki rowerowej doprowadzającej ruch rowerowy do węzła czy przystanku z pobliskiego osiedla. Obszar rozwoju aktywnej mobilności powinien zostać potraktowany priorytetowo. Komisja Europejska wprost wskazuje na potrzebę wspierania mobilności aktywnej, której istotnym elementem jest ruch rowerowy. Nie możemy traktować transportu rowerowego jako marginalnej formy rekreacji, kiedy powinien stać się integralnym elementem naszej codziennej mobilności. Rower to środek transportu, który może być wykorzystywany w pełnej synergii z transportem zbiorowym i pieszym i w ogromnym stopniu przyczynić się do ograniczenia emisji transportowych, a jednocześnie do poprawy stanu zdrowia obywateli. Powinniśmy wyróżniać ze środków Funduszu Spójności różnice między Polską a krajami Europy Zachodniej, a tymczasem te kraje wchodzą właśnie na nową ścieżkę rozwoju transportu, którą nawet nie próbujemy podążać. Nie planujemy niestety ani rozwijania elektromobilności rowerowej, ani budowy велоstrad, ani rozwoju logistyki rowerowej z wykorzystaniem rowerów towarowych w logistyce ostatniej mili, gdy na zachodzie te rozwiązania są już konsekwentnie i szeroko wdrażane. Jeśli samorządy dostaną środki na ten cel tylko w teorii, w tym samym koszyku co na transport szynowy czy publiczny drogowy, to na potrzeby transportu rowerowego środków z pewnością zabraknie i będzie to stracona szansa. Sformułowanie „kompleksowych dokumentów o randze strategicznej” może dotyczyć bardzo różnych dokumentów, w tym dotyczących innych obszarów funkcjonowania miasta niż transport. W obecnej formie cały zapis mówi o „podmiotach zaangażowanych w realizację miejskiej polityki transportowej” a nie o tym, że same dokumenty mają dotyczyć polityki transportowej. Określenie „podmioty” także nie jest jasne. Nie wiadomo nawet, czy chodzi o podmioty publiczne czy prywatne. Liczba dokumentów strategicznych dotyczących polityki transportowej nie jest zbyt rozbudowana. Należy rozważyć, czy nie byłoby wskazane zawężenie zapisu do Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP). W ramach tego wsparcia mogą ewentualnie powstawać bardziej szczegółowe dokumenty cząstkowe, np. plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego czy strategia rozwoju elektromobilności, ale korzystniejsze od mnożenia dokumentów strategicznych (co utrudnia zapewnienie spójności) byłoby zawarcie wszystkich istotnych planów dotyczących miejskiej mobilności w jednym podstawowym dokumencie. Kwestie transportowe mogą i powinny być	częściowo przyjęta	1. Uszczegółowienie zakresu wsparcia nastąpi na poziomie Szczegółowego opisu priorytetów. 2. Obszar (zasięg) terytorialny wsparcia wynika z Umowy partnerstwa i Linii Demarkacyjnej określających podział wsparcia pomiędzy różne programy - krajowe i regionalne. Oprócz FENiKS miasta i ich obszary funkcjonalne będą mogły ubiegać się o wsparcie w ramach Krajowego Planu Odbudowy, Programu Fundusze Europejskie Polski Wschodniej oraz programów regionalnych. 3. Z uwagi na dostępną alokację, Program FENiKS - jako interwencja z poziomu krajowego - koncentruje się na kluczowych wyzwaniach dla sektora transportu miejskiego w aglomeracjach. Istnieje szereg innych programów pozwalających na budowę ścieżek rowerowych. Jednocześnie warto podkreślić, że w ramach celu 2.8 kwalifikowane będą wydatki w ramach projektów służące tworzeniu infrastruktury pieszo-rowerowej. Nie zakładamy jednak oddzielnych projektów w tym zakresie z poziomu FENiKS. 4. Przyjęta uwaga dot. SUMP - zapisy zostaną zmienione tak by wskazywały Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, zgodnie z poniższym: "Możliwe będzie także finansowanie przygotowania Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej przez władze miast i podmioty zaangażowane w realizację miejskiej i metropolitalnej polityki transportowej." 6. FENiKS, z uwagi na swój charakter, związany z wydatkowaniem środków UE na określone w nim cele i priorytety, nie jest właściwym dokumentem do informowania o planach aktualizacji dokumentów strategicznych w celu dostosowania ich do nowego celu UE w zakresie redukcji emisji (55% do 2030 roku)
642	Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki	2.5.2.1 Powiązane rodzaje działań	107-110, 111, 112-113	Podobnie jak dla celu szczegółowego 3.1. priorytety są źle określone – wyraźnie widać koncentrację działań na infrastrukturze drogowej, a w tym ponownie na budowie nowych dróg lub rozbudowie istniejących, zamiast na remontach i modernizacji. Ponownie mają to być przede wszystkim drogi krajowe, a pominięte są drogi wojewódzkie, powiatowe i gminne. Dobrze, że przewiduje się dalszą elektryfikację linii kolejowych, unowocześnianie taboru i rozwój infrastruktury do obsługi pasażerów, ale środków na ten cel jest za mało. Brakuje środków na odbudowę zlikwidowanych linii, które łączyły małe i średnie miejscowości z większymi ośrodkami miejskimi. Brakuje środków na budowę linii międzywojewódzkich/międzyregionalnych linii kolejowych, tam gdzie brakuje połączeń między średnimi i małymi miastami na granicach województw (gdzie trzeba podróżować „na około” – do największego ośrodka miejskiego w danym regionie, z niego do największego ośrodka w sąsiednim regionie, z którego następnie podróżni muszą się „cofać” do mniejszej miejscowości). Nowe regionalne linie kolejowe nie mogą kończyć się na granicach województw – potrzebne jest spojrzenie na białe plamy transportowe z perspektywy kraju lub regionu, a nie województwa w jego granicach administracyjnych. Wsparcie budowy obwodnic także powinno być ograniczone do niezbędnego minimum. Ponadto żadna budowa obwodnicy nie powinna być finansowana bez powiązania z modernizacją infrastruktury drogowej w centrum danego miasta (służąca ograniczeniu ruchu samochodowego na terenie miasta, który obwodnica ma otaczać, a szczególnie ruchu tranzytowego). Obwodnice powinny być realizowane tylko w postaci kompleksowych projektów, których integralną częścią jest poszerzanie chodników, budowa dróg rowerowych, tworzenie buspasów i nadawanie pojazdom transportu publicznego priorytetu w ruchu ulicznym, dzięki czemu ograniczymy ruch samochodowy na terenie miasta. Rozwój dróg wodnych powinien być wykluczony. 2.5.2.7 WSKAŹNIKI - Cel dla liczby kilometrów zbudowanych lub rozbudowanych dróg jest zdecydowanie wyższy niż kilometrów zbudowanych lub rozbudowanych linii kolejowych. Te proporcje powinny być odwrócone lub przynajmniej wyrównane. Co prawda plany w zakresie modernizacji i remontów linii kolejowych niemal dorównują planom budowy dróg, ale tu cel powinien być ambitniejszy. Można dodać wskaźnik modernizacji i remontów dróg, a usunąć należy wskaźnik modernizowanych lub rozbudowanych dróg wodnych. Imponujący wskaźnik rezultatu w postaci liczby osób korzystających z nowych lub rozbudowanych dróg tylko podkreśla skalę problemu wzrostu emisji, którego należy się spodziewać, jeśli palny zostaną zrealizowane. Znaczące jest, że przewidziano wskaźniki rezultatu dla transportu drogowego i wodnego, ale nie dla kolejowego, a także brak wskaźnika w zakresie ograniczania emisji gazów cieplarnianych. 2.5.2.8 INDYKATYWNY PODZIAŁ ALOKACJI... - Część środków przeznaczonych na budowę i rozbudowę dróg należy przesunąć na cel modernizacji i remontów dróg, a część na budowę i rozbudowę linii kolejowych, środki przeznaczone na drogi wodne i porty należy w całości przesunąć na budowę i rozbudowę linii kolejowych.	W poprzednich perspektywach finansowych kolejne polskie rządy przeznaczały i wykorzystywały większość środków z Funduszy Europejskich na budowę i rozbudowę infrastruktury drogowej, głównie nowych dróg ekspresowych i autostrad łączących główne ośrodki miejskie kraju. Wspierano rozwój transportu drogowego, a jednocześnie zdecydowanie zaniedbywano transport kolejowy, zarówno infrastrukturę, jak i tabor. Tymczasem emisje gazów cieplarnianych w sektorze transportowym w Polsce wzrosły w latach 2005-2017 o 76%, a w okresie od roku 1990 o ponad 200%. Nie ma wątpliwości, że do tego wzrostu przyczyniła się błędna polityka transportowa. Dotychczas ramy unijnej polityki klimatycznej umożliwiały Polsce zwiększanie emisji GHG na obszarze non-ETS, w tym w transporcie (o 14% między 2005 a 2020 r). Obecnie obowiązujący cel to -7% do 2030 r. i niemal na pewno będzie on zwiększony. To stawia nas przed ogromnym wyzwaniem. Planując wydawanie kolejnych miliardów środków unijnych na nowe drogi (zamiast na rozwój kolei i bezemisyjnego drogowego transportu zbiorowego oraz na stworzenie warunków dla rozwoju bezemisyjnego transportu towarów) tylko utrudniamy sobie realizację zobowiązań w zakresie redukcji emisji. W najbliższej dekadzie nie będziemy mieli już do dyspozycji innych dodatkowych środków finansowych, które mogłyby nam pomóc w głębokiej redukcji emisji GHG niezbędnej przed 2030 rokiem, w adaptacji do skutków zmiany klimatu czy w ograniczeniu emisji innych zanieczyszczeń do powietrza ze źródeł transportowych. Nawet, jeśli w założeniu drogi (ich budowa, remonty i modernizacje) niższego rzędu, znajdujące się pod zarządem samorządów, mają być finansowane w ramach funduszy regionalnych (poszczególnych RPO), to z pewnością podział tych środków nie jest adekwatny do potrzeb, ponieważ to drogi lokalne są obecnie w najgorszym stanie i to ich modernizacja jest najbardziej potrzebna ze względu na zagrożenie bezpieczeństwa ich użytkowników. Rozwój żeglugi śródlądowej całkowicie niezgodny z horyzontalną zasadą nie czynienia poważnej szkody. Planowanie inwestycji w transport rzeczny jest głęboko nieodpowiedzialne, ponieważ mogą one przerwać ciągłość wielu korytarzy ekologicznych na rzekach, źle wpłyną na hydromorfologię cieków, przyczynią się do zniszczenia ekosystemów wodnych i utraty cennych zasobów przyrodniczych, a także do utraty zasobów wody. Przez to wzrośnie zagrożenie występowania w kraju susz i braków wody, szczególnie że już teraz poziom tego zagrożenia dla dużej części terenów Polski należy do najwyższych w Europie. Nie mówiąc już o tym, że w przypadku występowania (coraz częstsze) niskich stanów wody w polskich rzekach transport rzeczny po prostu nie będzie mógł funkcjonować. Budowa infrastruktury hydrologicznej ograniczy zasięg wylewów rzek i trwale zaburzy poziom wód gruntowych terenów przyległych, przyczyni się do utraty cennych terenów podmokłych, będzie też negatywnie wpływać na obszary chronione, torpedować realizację celów w zakresie ochrony bioróżnorodności (i tak słabo zaznaczonych w programie). Jest sprzeczna z celami środowiskowymi Ramowej Dyrektywy Wodnej. Należy dążyć do renaturalizacji polskich rzek, przywracania im terenów zalewowych, odtwarzania nadbrzeżnych ekosystemów zwiększających retencję wody, zamiast za środki unijne planować prowadzenie prac przyspieszających ucieczkę wody z naszego kraju. Wskaźniki są odbiciem błędnie postawionych priorytetów. Jeśli priorytety zostaną zmodyfikowane, to wskaźniki także ulegną zmianie. A jak już mowa była wyżej, priorytety powinny odzwierciedlać ambitne cele polityki w zakresie ochrony klimatu i bioróżnorodności. Teraz są z nimi sprzeczne i	częściowo przyjęta	Drogi: Priorytetem w zakresie inwestycji drogowych w programie FENiKS są inwestycje na sieci TEN-T, do której w Polsce są zaliczone co do zasady drogi krajowe. Drogi wojewódzkie i niższych kategorii są możliwe do finansowania w programach regionalnych. Tym niemniej, biorąc pod uwagę zgłaszane postulaty, ale bez uszczerbku dla realizacji celu związanego z dokończeniem budowy spójnej sieci drogowej w Polsce, finansowane będą mogły być także projekty budowy dróg w miastach na prawach powiatu (o standardzie nośności 115 kN/osi) uwzględnione w zawartych Kontraktach Programowych. Kolej: Uwaga nieuwzględniona na obecnym etapie. Środki finansowe FENiKS alokowane na wsparcie transportu kolejowego pozwalają na realizację projektów fazowanych i etapowanych z perspektywy 2014-2020 oraz najważniejszych priorytetów wynikających ze Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030. Linia demarkacyjna nie przesądza o finansowaniu linii regionalnych na poziomie krajowym, czy regionalnym. Ewentualne uszczegółowienie dotyczące kontynuacji/realizacji projektów kolejowych o znaczeniu regionalnym zostanie wprowadzone po uzgodnieniu odpowiednich zapisów w Umowie Partnerstwa. Infrastruktura rowerowa: Z uwagi na dostępną alokację, Program FENiKS - jako interwencja z poziomu krajowego - koncentruje się na kluczowych wyzwaniach dla transportu zbiorowego w aglomeracjach (cel szczegółowy 2.8) i rozwoju podstawowej sieci transportowej kraju (cel szczegółowy 3.2) . Istnieje szereg innych programów pozwalających na budowę ścieżek rowerowych. Dodatkowo podkreślamy, że w ramach celu 2.8 kwalifikowane będą wydatki w ramach projektów służące tworzeniu infrastruktury pieszo-rowerowej. Nie zakładamy jednak oddzielnych projektów w tym zakresie z poziomu FENiKS. W transporcie miejskim, odpornym na niekorzystne zjawiska atmosferyczne i bardziej dostępnym dla szerszego grona odbiorców, w tym osób o ograniczonej mobilności, widzimy większy potencjał do przejęcia indywidualnego ruchu drogowego w miastach niż infrastruktura rowerowa. Podkreślamy, że brak oddzielnych inwestycji w infrastrukturę rowerową nie oznacza

643	Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki	2.5.1.1 Powiązane rodzaje działań	102-103-104-105, 106	<p>Wsparcie w ramach realizacji celu szczegółowego 3.1. powinno w pierwszej kolejności skupiać się na inwestycjach w infrastrukturę kolejową, w tym regionalną i łączącą regiony, których w działaniach przewidzianych w ramach realizacji Priorytetu V całkiem zabrakło (poza wsparciem na budowę infrastruktury terminali intermodalnych oraz dedykowanej infrastruktury kolejowej). Natomiast inwestycje drogowe, szczególnie w nowe drogi, powinny być ograniczone do minimum (uzupełnienia brakujących odcinków dróg będących już obecnie w budowie, a na które zabraknie środków z kończącej się perspektywy finansowej) ponieważ łamią zasadę do no significant harm, zarówno poprzez straty środowiskowe towarzyszące samej budowie, jak i poprzez przyczynianie się do dalszego wzrostu emisji z transportu drogowego. Priorytetem w inwestycjach drogowych nie powinna być poprawa "dostępności głównych centrów administracyjnych i gospodarczych kraju" tylko odbudowa i modernizacja istniejących dróg, służąca zwiększeniu bezpieczeństwa oraz adaptacji do zmiany klimatu. Wsparcie budowy obwodnic także powinno być ograniczone do niezbędnego minimum. Ponadto żadna budowa obwodnicy nie powinna być finansowana bez powiązania z modernizacją infrastruktury drogowej w centrum danego miasta (służąca ograniczeniu ruchu samochodowego na terenie miasta, który obwodnica ma otaczać, a szczególnie ruchu tranzytowego). Obwodnice powinny być realizowane tylko w postaci kompleksowych projektów, których integralną częścią jest poszerzenie chodników, budowa dróg rowerowych, tworzenie buspasów i nadawanie pojazdom transportu publicznego priorytetu w ruchu ulicznym, dzięki czemu ograniczymy ruch samochodowy na terenie miasta. Nawet w zakresie wsparcia transportu morskiego znajdujemy inwestycje w drogi i transport rzeczny, podczas gdy pominięta jest np. potrzeba adaptacji portów do skutków zmiany klimatu lub inwestycje w przyporcie instalacje OZE czy pilotażowe projekty wytwarzania zielonego wodoru na potrzeby obsługi urządzeń portowych. Planowane inwestycje „służące przywróceniu żeglowności oraz ujednoliceniu parametrów eksploatacyjnych na śródlądowych drogach wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym” również powinny być wykluczone z finansowania w ramach FEnIKSa ze względu na łamanie zasady do no significant harm. 2.5.1.7 WSKAŹNIKI - Cele końcowe dla wskaźników długości nowych i rozbudowanych dróg oraz długości dróg przebudowywanych i modernizowanych (liczba km) powinny być zmodyfikowane – nowych dróg powinno być zdecydowanie mniej (min. o 80%), a modernizowanych więcej, co najmniej kilkukrotnie. Brakuje wskaźników długości nowych i modernizowanych linii kolejowych (co wynika z braku zaplanowanych działań, do zmiany w p. 2.5.1.1) 2.5.1.8 INDYKATYWNY PODZIAŁ ALOKACJI UE... - Przeznaczenie 3 016 000 000 Euro, czyli zdecydowanej większości środków przypisanych do Priorytetu V, na budowę i rozbudowę autostrad i dróg w sieci kompleksowej TEN-T jest niedopuszczalne. Znaczna część tych środków powinna być przekierowana na inwestycje kolejowe, część na przebudowę i modernizację dróg, w tym przede wszystkim dróg lokalnych, które najbardziej tej przebudowy potrzebują (znaczna część tych środków powinna być udostępniona do wykorzystania przez samorządy) – mogłoby to być osiągnięte przez przesunięcie ich na Cel szczegółowy 3.2 Rozwój i udoskonalanie zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej i intermodalnej mobilności na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym... Część środków powinna być przesunięta na inne cele, związane z ograniczeniem zanieczyszczenia powietrza, rozwojem infrastruktury pieszej i rowerowej oraz transportu publicznego (szczególnie w małych i średnich miastach oraz na terenach wiejskich), poprawą efektywności energetycznej budynków oraz</p>	odrzucona	<p>Kolej, drogi: Podział alokacji w programie stanowi propozycję, która podlega ocenie zarówno w ramach konsultacji społecznych, jak i na dalszym etapie prac związanych z przyjęciem dokumentu przez Radę Ministrów, a następnie jego negocjacjami z Komisją Europejską. Stąd może on jeszcze ulec zmianie. Uwzględnia on cele i wyzwania związane rozwojem do 2030 r. drogowej i kolejowej sieci TEN-T. Wysokość środków UE na drogi w FEnIKS uległa poważnemu ograniczeniu w stosunku do poprzedniej perspektywy (POIiS 2014-2020) w związku z określonymi na poziomie UE wymogami przejawiającymi się w zastosowaniu do programowania Polityki Spójności koncentracji tematycznej i celów klimatycznych, których wysokość dla każdego programu została określona na poziomie Umowy Partnerstwa. Warunki realizacji projektów drogowych zostaną określone w innych dokumentach krajowych, w tym np. w kryteriach wyboru projektów. Biorąc pod uwagę priorytety UE w zakresie polityki klimatycznej (Europejski Zielony Ład, pakiet Fit for 55) oraz licznie zgłaszane uwagi dotyczące potrzeby szerszego wsparcia kolei, aktualnie trwają prace mające na celu zapewnienie w Programie adekwatnego do ww. wyzwań finansowania dla sektora kolei, przy zapewnieniu racjonalnego wsparcia innych gałęzi transportu w ramach dostępnych w Programie środków. Decyzja będzie jednak uzależniona od ostatecznej alokacji przeznaczonej na Fundusz Spójności (zatwierdzenie przez KE transferu z EFS+ do FS w pełnej wysokości).</p> <p>Transport wodny śródlądowy: Finansowanie zadań w transporcie wodnym śródlądowym ma dotyczyć inwestycji na Odrzańskiej Drożce Wodnej i stanowić kontynuację działań realizowanych dotychczas w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiS). ODW jest szlakiem wodnym w ciągłej eksploatacji, wymagającym zarówno bieżącego utrzymania jak i modernizacji istniejącej infrastruktury w celu powstrzymania jej dalszej degradacji i przywrócenia parametrów żeglowności. Inwestycje w ramach FEnIKS mają na celu kontynuację działań zrealizowanych w poprzednich perspektywach w celu osiągnięcia planowanego zwiększenia efektywności transportu na</p>
644	Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki	2.4.1.1 Powiązane rodzaje działań	91-94, 95-96,	<p>Wsparcie w ramach realizacji celu szczegółowego 3.1. powinno w pierwszej kolejności skupiać się na inwestycjach kolejowych, służących przede wszystkim poprawie jakości usług oraz ograniczeniu istniejącego wykluczenia transportowego, likwidacji białych plam w sieci transportu zbiorowego (zamiast realizacji projektów kolejowych służących poprawie dostępności lotnisk). Wsparcie budowy infrastruktury kolejowej może być połączone z dofinansowaniem inwestycji w instalacje odnawialnych źródeł energii na terenach kolejowych, dzięki którym pociągi mogłyby być zasilane czystsza energią. W zakresie inwestycji drogowych dofinansowanie na budowę i rozbudowę dróg powinno być znacznie ograniczone. Środki powinny być przeznaczone przede wszystkim na przebudowę i modernizację istniejących dróg. Celem tych inwestycji powinna być poprawa bezpieczeństwa, dostosowanie do nasilających się negatywnych skutków zmiany klimatu, takich jak deszcze nawalne (odprowadzanie wody z nawierzchni drogi) czy fale upałów (wymiana nawierzchni na bardziej odporną na wysokie temperatury i wolniej się nagrzewającą), a także rozwój infrastruktury do ładowania pojazdów elektrycznych. Dodatkowo konieczne jest też wyodrębnienie środków na budowę infrastruktury do ładowania pojazdów ciężkich (ciężarówki, autobusy) wzdłuż autostrad i dróg ekspresowych należących do sieci bazowej TEN-T. Konieczne jest zdecydowanie ograniczenie finansowania budowy nowych dróg (o nawet 80%) ze względu na niezgodność tych inwestycji z zasadą do no significant harm. Znaczna część tych środków należy przesunąć na realizację celu szczegółowego 2.8. Wsparcie budowy obwodnic także powinno być ograniczone do niezbędnego minimum. Ponadto żadna budowa obwodnicy nie powinna być finansowana bez powiązania z modernizacją infrastruktury drogowej w centrum danego miasta (służąca ograniczeniu ruchu samochodowego na terenie miasta, który obwodnica ma otaczać, a szczególnie ruchu tranzytowego). Obwodnice powinny być realizowane tylko w postaci kompleksowych projektów, których integralną częścią jest poszerzenie chodników, budowa dróg rowerowych, tworzenie buspasów i nadawanie pojazdom transportu publicznego priorytetu w ruchu ulicznym, dzięki czemu ograniczymy ruch samochodowy na terenie miasta. 2.4.1.7 WSKAŹNIKI - Cele końcowe dla wskaźników długości nowych i rozbudowanych dróg oraz długości nowych i rozbudowanych linii kolejowych (liczba km) powinny być zmodyfikowane, najlepiej co najmniej odwrócone, to jest ponad 3x więcej linii kolejowych niż dróg. Wyższy powinien być cel dla modernizacji dróg.</p>	odrzucona	<p>Podział alokacji w programie stanowi propozycję, która podlega ocenie zarówno w ramach konsultacji społecznych, jak i na dalszym etapie prac związanych z przyjęciem dokumentu przez Radę Ministrów, a następnie jego negocjacjami z Komisją Europejską. Stąd może on jeszcze ulec zmianie. Wysokość alokacji dla sektora drogowego uwzględnia cele i wyzwania związane z koniecznością rozwoju do 2030 r. drogowej sieci bazowej TEN-T w Polsce, co jest nierozdzielnie związane z dokończeniem krajowej podstawowej sieci drogowej, łączącej miasta wojewódzkie, a także poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce. Z drugiej strony wysokość środków UE na drogi w FEnIKS uległa poważnemu ograniczeniu w stosunku do poprzedniej perspektywy (POIiS 2014-2020) w związku z określonymi na poziomie UE wymogami przejawiającymi się w zastosowaniu do programowania Polityki Spójności koncentracji tematycznej i celów klimatycznych, których wysokość dla każdego programu została określona na poziomie Umowy Partnerstwa. Ograniczenia w alokacji na transport drogowy są największe w stosunku do wszystkich innych sektorów i wynikają bezpośrednio z wymogów związanych z przeznaczeniem istotnie wyższej niż w poprzednich perspektywach finansowych alokacji UE na projekty o charakterze pro-środowiskowym i pro-klimatycznym. W odniesieniu do uwagi o wyodrębnieniu środków na budowę infrastruktury do ładowania pojazdów ciężkich (ciężarówki, autobusy) wzdłuż autostrad i dróg ekspresowych należących do sieci bazowej TEN-T, to w Programie znajdują się zapisy o rozmieszczeniu infrastruktury ładowania / tankowania pojazdów bezemisyjnymi paliwami alternatywnymi - szczególnie w tym zakresie będą określone w innych dokumentach krajowych o charakterze wykonawczym.</p>

645	Polskie Towarzystwo Programów Zdrowotnych	2.4.2.7 WSKAŹNIKI	95-96	Cele końcowe dla wskaźników długości nowych i rozbudowanych dróg oraz długości nowych i rozbudowanych linii kolejowych (liczba km) powinny być zmodyfikowane, najlepiej co najmniej odwrócone, to jest ponad 3x więcej linii kolejowych niż dróg. Wyższy powinien być cel dla modernizacji dróg.	Jak wyżej. W poprzednich perspektywach finansowych kolejne polskie rządy przeznaczały i wykorzystywały większość środków z Funduszy Europejskich na budowę i rozbudowę infrastruktury drogowej, głównie nowych dróg ekspresowych i autostrad łączących główne ośrodki miejskie kraju. Wspierano rozwój transportu drogowego, a jednocześnie zdecydowanie zaniedbywano transport kolejowy, zarówno infrastrukturę, jak i tabor. Tymczasem emisje gazów cieplarnianych w sektorze transportowym w Polsce wzrosły w latach 2005-2017 o 76%, a w okresie od roku 1990 o ponad 200%. Nie ma wątpliwości, że do tego wzrostu przyczyniła się błędna polityka transportowa. Dotychczas ramy unijnej polityki klimatycznej umożliwiały Polsce zwiększanie emisji GHG w obszarze non-ETS, w tym w transporcie (o 14% między 2005 a 2020 r). Obecnie obowiązujący cel to -7% do 2030 r. i niemal na pewno będzie on zwiększony. To stawia nas przed ogromnym wyzwaniem. Planując wydawanie kolejnych miliardów środków unijnych na nowe drogi (zamiast na rozwój kolei i bezemisyjnego drogowego transportu zbiorowego oraz na stworzenie warunków dla rozwoju bezemisyjnego transportu towarów) tylko utrudniamy sobie realizację zobowiązań w zakresie redukcji emisji. W najbliższej dekadzie nie będziemy mieli już do dyspozycji innych dodatkowych środków finansowych, które mogłyby nam pomóc w głębokiej redukcji emisji GHG niezbędnej przed 2030 rokiem, w adaptacji do skutków zmiany klimatu czy w ograniczeniu emisji innych zanieczyszczeń do powietrza ze źródeł transportowych.	częściowo przyjęta	Wartości docelowe wskaźników uwarunkowane są wielkością alokacji dedykowanej na sektor kolejowy i sektor drogowy. Wartość wskaźnika to zawsze skutek wielkości alokacji. W związku z tym, że - niezależnie od niniejszej uwagi - w FENIKS dokonano realokacji (zwiększenie alokacji dla kolei z jednoczesnym zmniejszeniem alokacji dla dróg), uwaga została częściowo uwzględniona. Uwzględnienie uwagi widoczne jest nie tylko w celu szczegółowym 3.1. IV osi FENIKS, ale również w celach szczegółowych 3.1. i 3.2. V osi priorytetowej FENIKS.
646	Polskie Towarzystwo Programów Zdrowotnych	2.5.2.7 WSKAŹNIKI	104-105	Cele końcowe dla wskaźników długości nowych i rozbudowanych dróg oraz długości dróg przebudowywanych i modernizowanych (liczba km) powinny być zmodyfikowane – nowych dróg powinno być zdecydowanie mniej (min. o 80%), a modernizowanych więcej, co najmniej kilkukrotnie. Brakuje wskaźników długości nowych i modernizowanych linii kolejowych (co wynika z braku zaplanowanych działań, do zmiany w p. 2.5.1.1)	Jak wyżej. W poprzednich perspektywach finansowych kolejne polskie rządy przeznaczały i wykorzystywały większość środków z Funduszy Europejskich na budowę i rozbudowę infrastruktury drogowej, głównie nowych dróg ekspresowych i autostrad łączących główne ośrodki miejskie kraju. Wspierano rozwój transportu drogowego, a jednocześnie zdecydowanie zaniedbywano transport kolejowy, zarówno infrastrukturę, jak i tabor. Tymczasem emisje gazów cieplarnianych w sektorze transportowym w Polsce wzrosły w latach 2005-2017 o 76%, a w okresie od roku 1990 o ponad 200%. Nie ma wątpliwości, że do tego wzrostu przyczyniła się błędna polityka transportowa. Dotychczas ramy unijnej polityki klimatycznej umożliwiały Polsce zwiększanie emisji GHG w obszarze non-ETS, w tym w transporcie (o 14% między 2005 a 2020 r). Obecnie obowiązujący cel to -7% do 2030 r. i niemal na pewno będzie on zwiększony. To stawia nas przed ogromnym wyzwaniem. Planując wydawanie kolejnych miliardów środków unijnych na nowe drogi (zamiast na rozwój kolei i bezemisyjnego drogowego transportu zbiorowego oraz na stworzenie warunków dla rozwoju bezemisyjnego transportu towarów) tylko utrudniamy sobie realizację zobowiązań w zakresie redukcji emisji. W najbliższej dekadzie nie będziemy mieli już do dyspozycji innych dodatkowych środków finansowych, które mogłyby nam pomóc w głębokiej redukcji emisji GHG niezbędnej przed 2030 rokiem, w adaptacji do skutków zmiany klimatu czy w ograniczeniu emisji innych zanieczyszczeń do powietrza ze źródeł transportowych.	częściowo przyjęta	Wartości docelowe wskaźników uwarunkowane są wielkością alokacji dedykowanej na poszczególne sektory. Wartość wskaźnika to zawsze skutek wielkości alokacji. W związku z tym, że - niezależnie od niniejszej uwagi - w FENIKS dokonano realokacji (zwiększenie alokacji dla kolei z jednoczesnym zmniejszeniem alokacji dla dróg), uwaga została częściowo uwzględniona. Uwzględnienie uwagi widoczne jest nie tylko w celu szczegółowym 3.1. IV osi FENIKS, ale również w celach szczegółowych 3.1. IV i 3.2. V osi priorytetowej FENIKS.
647	Polskie Towarzystwo Programów Zdrowotnych	2.5.2.1 Powiązane rodzaje działań	107-110	Podobnie jak dla celu szczegółowego 3.1. priorytety są źle określone – wyraźnie widać koncentrację działań na infrastrukturze drogowej, a w tym ponownie na budowie nowych dróg lub rozbudowie istniejących, zamiast na remontach i modernizacji. Ponownie mają to być przede wszystkim drogi krajowe, a pominięte są drogi wojewódzkie, powiatowe i gminne. Dobrze, że przewiduje się dalszą elektryfikację linii kolejowych, unowocześnianie taboru i rozwój infrastruktury do obsługi pasażerów, ale środków na ten cel jest za mało. Brakuje środków na odbudowę zlikwidowanych linii, które łączyły małe i średnie miejscowości z większymi ośrodkami miejskimi. Brakuje środków na budowę linii międzywojewódzkich/międzyregionalnych linii kolejowych, tam gdzie brakuje połączeń między średnimi i małymi miastami na granicach województw (gdzie trzeba podróżować „na około” – do największego ośrodka miejskiego w danym regionie, z niego do największego ośrodka w sąsiednim regionie, z którego następnie podróżni muszą się „cofać” do mniejszej miejscowości). Nowe regionalne linie kolejowe nie mogą kończyć się na granicach województw – potrzebne jest spojrenie na białe plamy transportowe z perspektywy kraju lub regionu, a nie województwa w jego granicach administracyjnych. Wsparcie budowy obwodnic także powinno być ograniczone do niezbędnego minimum. Ponadto żadna budowa obwodnicy nie powinna być finansowana bez powiązania z modernizacją infrastruktury drogowej w centrum danego miasta (służącą ograniczeniu ruchu samochodowego na terenie miasta, który obwodnica ma otaczać, a szczególnie ruchu tranzytowego). Obwodnice powinny być realizowane tylko w postaci kompleksowych projektów, których integralną częścią jest poszerzanie chodników, budowa dróg rowerowych, tworzenie buspasów i nadawanie pojazdom transportu publicznego priorytetu w ruchu ulicznym, dzięki czemu ograniczymy ruch samochodowy na terenie miasta. Rozwój dróg wodnych powinien być wykluczony.	W poprzednich perspektywach finansowych kolejne polskie rządy przeznaczały i wykorzystywały większość środków z Funduszy Europejskich na budowę i rozbudowę infrastruktury drogowej, głównie nowych dróg ekspresowych i autostrad łączących główne ośrodki miejskie kraju. Wspierano rozwój transportu drogowego, a jednocześnie zdecydowanie zaniedbywano transport kolejowy, zarówno infrastrukturę, jak i tabor. Tymczasem emisje gazów cieplarnianych w sektorze transportowym w Polsce wzrosły w latach 2005-2017 o 76%, a w okresie od roku 1990 o ponad 200%. Nie ma wątpliwości, że do tego wzrostu przyczyniła się błędna polityka transportowa. Dotychczas ramy unijnej polityki klimatycznej umożliwiały Polsce zwiększanie emisji GHG w obszarze non-ETS, w tym w transporcie (o 14% między 2005 a 2020 r). Obecnie obowiązujący cel to -7% do 2030 r. i niemal na pewno będzie on zwiększony. To stawia nas przed ogromnym wyzwaniem. Planując wydawanie kolejnych miliardów środków unijnych na nowe drogi (zamiast na rozwój kolei i bezemisyjnego drogowego transportu zbiorowego oraz na stworzenie warunków dla rozwoju bezemisyjnego transportu towarów) tylko utrudniamy sobie realizację zobowiązań w zakresie redukcji emisji. W najbliższej dekadzie nie będziemy mieli już do dyspozycji innych dodatkowych środków finansowych, które mogłyby nam pomóc w głębokiej redukcji emisji GHG niezbędnej przed 2030 rokiem, w adaptacji do skutków zmiany klimatu czy w ograniczeniu emisji innych zanieczyszczeń do powietrza ze źródeł transportowych. Nawet, jeśli w założeniu drogi (ich budowa, remonty i modernizacje) niższego rzędu, znajdujące się pod zarządem samorządów, mają być finansowane w ramach funduszy regionalnych (poszczególnych RPO), to z pewnością udział tych środków nie jest adekwatny do potrzeb, ponieważ to drogi lokalne są obecnie w najgorszym stanie i to ich modernizacja jest najbardziej potrzebna ze względu na zagrożenie bezpieczeństwa ich użytkowników. Rozwój żeglugi śródlądowej całkowicie niezgodny z horyzontalną zasadą nie czynienia poważnej szkody. Planowanie inwestycji w transport rzeczny jest głęboko nieodpowiedzialne, ponieważ mogą one przerwać ciągłość wielu korytarzy ekologicznych na rzekach, źle wpłyną na hydromorfologię cieków, przyczynią się do zniszczenia ekosystemów wodnych i utraty cennych zasobów przyrodniczych, a także do utraty zasobów wody. Przez to wzrośnie zagrożenie występowania w kraju susz i braków wody, szczególnie że już teraz poziom tego zagrożenia dla dużej części terenów Polski należy do najwyższych w Europie. Nie mówiąc już o tym, że w przypadku występowania (coraz częstszego) niskich stanów wody w polskich rzekach transport rzeczny po prostu nie będzie mógł funkcjonować. Budowa infrastruktury hydrologicznej ograniczy zasięg wylewów rzek i trwale zaburzy poziom wód gruntowych terenów przyległych, przyczyni się do utraty cennych terenów podmokłych, będzie też negatywnie wpływać na obszary chronione, torpedować realizację celów w zakresie ochrony bioróżnorodności (i tak słabo zaznaczonych w programie). Jest sprzeczna z celami środowiskowymi Ramowej Dyrektywy Wodnej. Należy dążyć do renaturalizacji polskich rzek, przywracania im terenów zalewowych, odtwarzania nadbrzeżnych ekosystemów zwiększających retencję wody, zamiast za środki unijne planować prowadzenie prac przyspieszających ucieczkę wody z naszego kraju.	częściowo przyjęta	Drogi: Priorytetem w zakresie inwestycji drogowych w programie FENIKS są inwestycje na sieci TEN-T, do której w Polsce są zaliczone co do zasady drogi krajowe. Drogi wojewódzkie i niższych kategorii są możliwe do finansowania w programach regionalnych. Tym niemniej, biorąc pod uwagę zgłaszane postulaty, ale bez uszczerbku dla realizacji celu związanego z dokończeniem budowy spójnej sieci drogowej w Polsce, finansowane będą mogły być także projekty budowy dróg w miastach na prawach powiatu (o standardzie nośności 115 kN/oś) uwzględnione w zawartych Kontraktach Programowych. Kolej: Uwaga nieuwzględniona na obecnym etapie. Środki finansowe FENIKS alokowane na wsparcie transportu kolejowego pozwalają na realizację projektów fazowanych i etapowanych z perspektywy 2014-2020 oraz najważniejszych priorytetów wynikających ze Strategii Równoważonego Rozwoju Transportu do 2030. Linia demarkacyjna nie przesądza o finansowaniu linii regionalnych na poziomie krajowym, czy regionalnym. Ewentualne uszczegółowienie dotyczące kontynuacji/realizacji projektów kolejowych o znaczeniu regionalnym zostanie wprowadzone po uzgodnieniu odpowiednich zapisów w Umowie Partnerstwa. Infrastruktura rowerowa: Z uwagi na dostępną alokację, Program FENIKS - jako interwencja z poziomu krajowego - koncentruje się na kluczowych wyzwaniach dla transportu zbiorowego w aglomeracjach (cel szczegółowy 2.8) i rozwoju podstawowej sieci transportowej kraju (cel szczegółowy 3.2). Istnieje szereg innych programów pozwalających na budowę ścieżek rowerowych. Dodatkowo podkreślamy, że w ramach celu 2.8 kwalifikowane będą wydatki w ramach projektów służące tworzeniu infrastruktury pieszo-rowerowej. Nie zakładamy jednak oddzielnych projektów w tym zakresie z poziomu FENIKS. W transporcie miejskim, odpornym na niekorzystne zjawiska atmosferyczne i bardziej dostępnym dla szerszego grona odbiorców, w tym osób o ograniczonej mobilności, widzimy większy potencjał do przejścia indywidualnego ruchu drogowego w miastach niż infrastruktura rowerowa. Podkreślamy, że brak oddzielnych inwestycji w infrastrukturę rowerową nie oznacza

648	Polskie Towarzystwo Programów Zdrowotnych	2.5.2.8 INDYKATYWNY PODZIAŁ ALOKACJI UE WEDŁUG RODZAJU INTERWENCJI	112-113	Cześć środków przeznaczonych na budowę i rozbudowę dróg należy przesunąć na cel modernizacji i remontów dróg, a część na budowę i rozbudowę linii kolejowych, środki przeznaczone na drogi wodne i porty należy w całości przesunąć na budowę i rozbudowę linii kolejowych.	W poprzednich perspektywach finansowych kolejne polskie rządy przeznaczały i wykorzystywały większość środków z Funduszy Europejskich na budowę i rozbudowę infrastruktury drogowej, głównie nowych dróg ekspresowych i autostrad łączących główne ośrodki miejskie kraju. Wspierano rozwój transportu drogowego, a jednocześnie zdecydowanie zaniedbywano transport kolejowy, zarówno infrastrukturę, jak i tabor. Tymczasem emisje gazów cieplarnianych w sektorze transportowym w Polsce wzrosły w latach 2005-2017 o 76%, a w okresie od roku 1990 o ponad 200%. Nie ma wątpliwości, że do tego wzrostu przyczyniła się błędna polityka transportowa. Dotychczas ramy unijnej polityki klimatycznej umożliwiały Polsce zwiększanie emisji GHG w obszarze non-ETS, w tym w transporcie (o 14% między 2005 a 2020 r). Obecnie obowiązujący cel to -7% do 2030 r. i niemal na pewno będzie on zwiększony. To stawia nas przed ogromnym wyzwaniem. Planując wydawanie kolejnych miliardów środków unijnych na nowe drogi (zamiast na rozwój kolei i bezemisyjnego drogowego transportu zbiorowego oraz na stworzenie warunków dla rozwoju bezemisyjnego transportu towarów) tylko utrudniamy sobie realizację zobowiązań w zakresie redukcji emisji. W najbliższej dekadzie nie będziemy mieli już do dyspozycji innych dodatkowych środków finansowych, które mogłyby nam pomóc w głębokiej redukcji emisji GHG niezbędnej przed 2030 rokiem, w adaptacji do skutków zmiany klimatu czy w ograniczeniu emisji innych zanieczyszczeń do powietrza ze źródeł transportowych. Nawet, jeśli w założeniu drogi (ich budowa, remonty i modernizacje) niższego rzędu, znajdujące się pod zarządem samorządów, mają być finansowane w ramach funduszy regionalnych (poszczególnych RPO), to z pewnością udział tych środków nie jest adekwatny do potrzeb, ponieważ to drogi lokalne są obecnie w najgorszym stanie i to ich modernizacja jest najbardziej potrzebna ze względu na zagrożenie bezpieczeństwa ich użytkowników. Rozwój żeglugi śródlądowej całkowicie niezgodny z horyzontalną zasadą nie czynienia poważnej szkody. Planowanie inwestycji w transport rzeczny jest głęboko nieodpowiedzialne, ponieważ mogą one przerwać ciągłość wielu korytarzy ekologicznych na rzekach, źle wpłyną na hydromorfologię cieków, przyczynią się do zniszczenia ekosystemów wodnych i utraty cennych zasobów przyrodniczych, a także do utraty zasobów wody. Przez to wzrośnie zagrożenie występowania w kraju susz i braków wody, szczególnie że już teraz poziom tego zagrożenia dla dużej części terenów Polski należy do najwyższych w Europie. Nie mówiąc już o tym, że w przypadku występowania (coraz częstszego) niskich stanów wody w polskich rzekach transport rzeczny po prostu nie będzie mógł funkcjonować. Budowa infrastruktury hydrologicznej ograniczy zasięg wylewów rzek i trwale zaburzy poziom wód gruntowych terenów przyległych, przyczyni się do utraty cennych terenów podmokłych, będzie też negatywnie wpływać na obszary chronione, torpedować realizację celów w zakresie ochrony bioróżnorodności (i tak słabo zaznaczonych w programie). Jest sprzeczna z celami środowiskowymi Ramowej Dyrektywy Wodnej. Należy dążyć do renaturalizacji polskich rzek, przywracania im terenów zalewowych, odtwarzania nadbrzeżnych ekosystemów zwiększających retencję wody, zamiast za środki unijne planować prowadzenie prac przyspieszających ucieczkę wody z naszego kraju.	częściowo przyjęta	Podział alokacji na gałęzie transportu uwzględni szereg czynników, w tym o charakterze środowisko-klimatycznym i rozwoju sieci TEN-T. Będzie on przedmiotem (jako element Programu) dalszych negocjacji z KE. Remont dróg nie jest kwalifikowalny do finansowania ze środków UE.
649	Polskie Towarzystwo Programów Zdrowotnych	2.5.2.7 WSKAŹNIKI	111	Cel dla liczby kilometrów zbudowanych lub rozbudowanych dróg jest zdecydowanie wyższy niż kilometrów zbudowanych lub rozbudowanych linii kolejowych. Te proporcje powinny być odwrócone lub przynajmniej wyrównane. Co prawda plany w zakresie modernizacji i remontów linii kolejowych niemal dorównują planom budowy dróg, ale tu cel powinien być ambitniejszy. Można dodać wskaźnik modernizacji i remontów dróg, a usunąć należy wskaźnik modernizowanych lub rozbudowanych dróg wodnych. Imponujący wskaźnik rezultatu w postaci liczby osób korzystających z nowych lub rozbudowanych dróg tylko podkreśla skalę problemu wzrostu emisji, którego należy się spodziewać, jeśli palny zostaną zrealizowane. Znaczące jest, że przewidziano wskaźniki rezultatu dla transportu drogowego i wodnego, ale nie dla kolejowego, a także brak wskaźnika w zakresie ograniczania emisji gazów cieplarnianych	Wskaźniki są odbiciem błędnie postawionych priorytetów. Jeśli priorytety zostaną zmodyfikowane, to wskaźniki także ulegną zmianie. A jak już mowa była wyżej, priorytety powinny odzwierciedlać ambitne cele polityki w zakresie ochrony klimatu i bioróżnorodności. Teraz są z nimi sprzeczne i zaprezentowane wskaźniki tylko to podkreślają.	częściowo przyjęta	Wartości docelowe wskaźników uwarunkowane są wielkością alokacji dedykowanej na poszczególne sektory. Wartość wskaźnika to zawsze skutek wielkości alokacji. W związku z tym, że - niezależnie od niniejszej uwagi - w FEnIKS dokonano realokacji (zwiększenie alokacji dla kolei z jednoczesnym zmniejszeniem alokacji dla dróg), uwaga została częściowo uwzględniona. Uwzględnienie uwagi widoczne jest nie tylko w celu szczegółowym 3.2. V osi FEnIKS, ale również w celu szczegółowym 3.1. IV i V osi priorytetowej FEnIKS. Wsparcie dla dróg wodnych musi zostać owskaźnikowane, w związku z tym w celu szczegółowym 3.2. V osi przewiduje się wskaźniki dedykowane tej interwencji. Podkreślamy, że są to wskaźniki wspólne KE, które zostały określone w Rozporządzeniu 2021/1058 jako dedykowane mierniki do użycia w całej UE. Wskaźniki rezultatu celu szczegółowego 3.2. V osi priorytetowej obejmują także aż trzy wskaźniki dla transportu kolejowego: RCR58 Roczna liczba użytkowników nowo wybudowanych, rozbudowanych, przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych, RCR 59 Transport towarowy koleją i RCR101 Oszczędność czasu dzięki udoskonalonej infrastrukturze kolejowej.

650	Polskie Towarzystwo Programów Zdrowotnych	2.5.1.1 Powiązane rodzaje działań	102-103	<p>Jak wyżej. Wsparcie w ramach realizacji celu szczegółowego 3.1. powinno w pierwszej kolejności skupiać się na inwestycjach w infrastrukturę kolejową, w tym regionalną i łączącą regiony, których w działaniach przewidzianych w ramach realizacji Priorytetu V całkiem zabrakło (poza wsparciem na budowę infrastruktury terminali intermodalnych oraz dedykowanej infrastruktury kolejowej). Natomiast inwestycje drogowe, szczególnie w nowe drogi, powinny być ograniczone do minimum (uzupełnienia brakujących odcinków dróg będących już obecnie w budowie, a na które zabraknie środków z kończącej się perspektywy finansowej) ponieważ łamią zasadę do no significant harm, zarówno poprzez straty środowiskowe towarzyszące samej budowie, jak i poprzez przyczynianie się do dalszego wzrostu emisji z transportu drogowego. Priorytetem w inwestycjach drogowych nie powinna być poprawa "dostępności głównych centrów administracyjnych i gospodarczych kraju" tylko odbudowa i modernizacja istniejących dróg, służąca zwiększeniu bezpieczeństwa oraz adaptacji do zmiany klimatu. Wsparcie budowy obwodnic także powinno być ograniczone do niezbędnego minimum. Ponadto żadna budowa obwodnicy nie powinna być finansowana bez powiązania z modernizacją infrastruktury drogowej w centrum danego miasta (służąca ograniczeniu ruchu samochodowego na terenie miasta, który obwodnica ma otaczać, a szczególnie ruchu tranzytowego). Obwodnice powinny być realizowane tylko w postaci kompleksowych projektów, których integralną częścią jest poszerzenie chodników, budowa dróg rowerowych, tworzenie buspasów i nadawanie pojazdom transportu publicznego priorytetu w ruchu ulicznym, dzięki czemu ograniczymy ruch samochodowy na terenie miasta. Nawet w zakresie wsparcia transportu morskiego znajdujemy inwestycje w drogi i transport rzeczny, podczas gdy pominięta jest np. potrzeba adaptacji portów do skutków zmiany klimatu lub inwestycje w przyportowe instalacje OZE czy pilotażowe projekty wytwarzania zielonego wodoru na potrzeby obsługi urządzeń portowych. Planowane inwestycje „służące przywróceniu żeglowności oraz ujednoczeniu parametrów eksploatacyjnych na śródlądowych drogach wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym” również powinny być wykluczone z finansowania w ramach FEniKsa ze względu na łamanie zasady do no significant harm.</p>	<p>Kolejne polskie rządy wykorzystały już ogromna część środków unijnych z poprzednich transz finansowania na budowę dróg ekspresowych i autostrad łączących główne ośrodki miejskie. Poza pewnymi korzyściami gospodarczymi te inwestycje przyniosły też wiele negatywnych skutków (utrata cennych ekosystemów, wzrost emisji gazów cieplarnianych i innych zanieczyszczeń do powietrza, niekorzystne zmiany w strukturze transportu osób i towarów w Polsce). Skutki te władze nadal starannie ignorują, mimo iż mamy znacznie więcej danych i wiedzy potwierdzającej konieczność gwałtownego przyspieszenia działań na rzecz ochrony klimatu czy ochrony bioróżnorodności. Planowanie inwestycji w transport rzeczny, które przyczynią się do utraty cennych zasobów przyrodniczych, a także zasobów wody, przez co wrośnie zagrożenie występowania w kraju susz i braków wody, jest głęboko nieodpowiedzialne, szczególnie że już teraz poziom tego zagrożenia dla dużej części terenów Polski należy do najwyższych w Europie. Należy dążyć do renaturalizacji polskich rzek, przywracania im terenów zalewowych, odtwarzania nadbrzeżnych ekosystemów zwiększających retencję wody, zamiast za środki unijne planować prowadzenie prac przyspieszających spływ wody. Niezrozumiałe są przyczyny, dla których wpływ na klimat zwiększania dostępności portów morskich czy inwestycji liniowych i punktowe służące eliminacji wąskich gardeł i poprawiające bezpieczeństwo żeglugi śródlądowej oceniono w Prognozie oddziaływania na środowisko projektu Programu FEniKS (4.4.8. Oddziaływania na klimat, str. 241) pozytywnie. Nie jest prawdą, że można przenieść część transportu drogowego na transport morski i obniżyć to emisje. Przeniesienie transportu z dróg na rzeki również nie ograniczy emisji (lub ograniczy je w niewielkim stopniu, zależy od typu napędu pojazdów wykorzystywanych w transporcie drogowym i statków). Z punktu widzenia ograniczenia emisji zdecydowanie bardziej korzystne byłoby skupienie inwestycji na rozwoju infrastruktury i taboru kolejowego. Kolej jest obecnie odpowiedzialna za mniej niż 0,5% emisji gazów cieplarnianych związanych z transportem w Europie, podczas gdy cały transport odpowiada za aż 25% unijnych emisji. Czyni ją to jedną z najbardziej zrównoważonych form transportu pasażerskiego i towarowego. Jeśli energia elektryczna zasilająca transport szynowy będzie pochodziła z odnawialnych źródeł energii, a surowce potrzebne do rozwoju infrastruktury i taboru będą pozyskiwane i przetwarzane z maksymalnym poszanowaniem środowiska oraz zostaną wprowadzone do gospodarki obiegu zamkniętego, to właśnie kolej będzie mogła zaoferować podróz i łańcuch dostaw z zerową emisją CO2. Dlatego przeważająca część środków przeznaczonych w obecnej wersji Programu na drogi powinna być przeznaczona na koleje, budowę nowych linii, modernizację starych, tabor, kształcenie potrzebnych kadr, poprawę jakości usług i dalszą minimalizację wpływu na środowisko i klimat.</p>	odrzucona	<p>Kolej, drogi: Podział alokacji w programie stanowi propozycję, która podlega ocenie zarówno w ramach konsultacji społecznych, jak i na dalszym etapie prac związanych z przyjęciem dokumentu przez Radę Ministrów, a następnie jego negocjacjami z Komisją Europejską. Stąd może on jeszcze ulec zmianie. Uwzględnia on cele i wyzwania związane rozwojem do 2030 r. drogowej i kolejowej sieci TEN-T. Wysokość środków UE na drogi w FEniKS uległa poważnemu ograniczeniu w stosunku do poprzedniej perspektywy (POIiŚ 2014-2020) w związku z określonymi na poziomie UE wymogami przejawiającymi się w zastosowaniu do programowania Polityki Spójności koncentracji tematycznej i celów klimatycznych, których wysokość dla każdego programu została określona na poziomie Umowy Partnerstwa. Warunki realizacji projektów drogowych zostaną określone w innych dokumentach krajowych, w tym np. w kryteriach wyboru projektów. Biorąc pod uwagę priorytety UE w zakresie polityki klimatycznej (Europejski Zielony Ład, pakiet Fit for 55) oraz licznie zgłaszane uwagi dotyczące potrzeby szerszego wsparcia kolei, aktualnie trwają prace mające na celu zapewnienie w Programie adekwatnego do ww. wyzwań finansowania dla sektora kolei, przy zapewnieniu racjonalnego wsparcia innych gałęzi transportu w ramach dostępnymi w Programie środków. Decyzja będzie jednak uzależniona od ostatecznej alokacji przeznaczonej na Fundusz Spójności (zatwierdzenie przez KE transferu z EFS+ do FS w pełnej wysokości).</p> <p>Transport wodny śródlądowy: Finansowanie zadań w transporcie wodnym śródlądowym ma dotyczyć inwestycji na Odrzańskiej Drożce Wodnej i stanowić kontynuację działań realizowanych dotychczas w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ). ODW jest szlakiem wodnym w ciągłej eksploatacji, wymagającym zarówno bieżącego utrzymania jak i modernizacji istniejącej infrastruktury w celu powstrzymania jej dalszej degradacji i przywrócenia parametrów żeglowności. Inwestycje w ramach FEniKS mają na celu kontynuację działań zrealizowanych w poprzednich perspektywach w celu osiągnięcia planowanego zwiększenia efektywności transportu na</p>
651	Polskie Towarzystwo Programów Zdrowotnych	2.3.1.1 Powiązane rodzaje działań	87	<p>„...dostosowanie infrastruktury miejskiej do obsługi transportu publicznego i pasażerów, infrastruktura wspierająca rozwój aktywnej mobilności i mikromobilności” – warto doprecyzować te zapisy, tak by było jasne co się w nich mieści lub określić przynajmniej przykłady inwestycji których dotyczy te określenia. Wsparciem powinny być objęte także małe i średnie miasta. Potrzebne jest też znaczne zwiększenie puli środków na te cele oraz wydzielenie środków na rozwój aktywnej mobilności – czyli transportu rowerowego i ruchu pieszego.</p>	<p>Nie jest jasne na czym może polegać dostosowanie infrastruktury miejskiej do obsługi transportu publicznego i pasażerów – czy chodzi o budowę lub przebudowę przystanków, czy chodzi o tworzenie buspasów. Przynajmniej buspasy warto wskazać wprost. Warto też określić takie zasady, by nie było możliwe np. finansowanie z tych środków zatok autobusowych, które zmniejszają sprawność transportu autobusowego i nie poprawiają bezpieczeństwa. Możliwe powinno być natomiast finansowanie takich inwestycji jak anty-zatoki, modernizacji przejść dla pieszych przy przystankach mających na celu poprawę bezpieczeństwa, np. wyniesienie przejścia do poziomu chodnika, wymiana jego nawierzchni, zwężenie jezdnii na długości przejścia do minimalnej szerokości, dodanie azylu dla pieszych, doświetlenie przejścia). Co do infrastruktury wspierającej rozwój aktywnej mobilności i mikromobilności, warto określić, czy chodzi tylko o infrastrukturę punktową powiązaną z transportem publicznym, np. stacje roweru miejskiego czy miejsca postojowe dla rowerów przy stacjach kolejowych i przystankach lub w węzłach przesiadkowych, czy możliwe będzie także finansowanie infrastruktury liniowej, np. ścieżki rowerowej doprowadzającej ruch rowerowy do węzła czy przystanku z pobliskiego osiedla. Obszar rozwoju aktywnej mobilności powinien zostać potraktowany priorytetowo. Komisja Europejska wprost wskazuje na potrzebę wspierania mobilności aktywnej, której istotnym elementem jest ruch rowerowy. Nie możemy traktować transportu rowerowego jako marginalnej formy rekreacji, kiedy powinien stać się integralnym elementem naszej codziennej mobilności. Rower to środek transportu, który może być wykorzystywany w pełnej synergii z transportem zbiorowym i pieszym i w ogromnym stopniu przyczynić się do ograniczenia emisji transportowych, a jednocześnie do poprawy stanu zdrowia obywateli. Powinniśmy wyrównywać ze środków Funduszu Spójności różnice między Polską a krajami Europy Zachodniej, a tymczasem te kraje wchodzą właśnie na nową ścieżkę rozwoju transportu, którą nawet nie próbujemy podążać. Nie planujemy niestety ani rozwijania elektromobilności rowerowej, ani budowy velostrad, ani rozwoju logistyki rowerowej z wykorzystaniem rowerów towarowych w logistyce ostatniej mili, gdy na zachodzie te rozwiązania są już konsekwentnie i szeroko wdrażane. Jeśli samorządy dostaną środki na ten cel tylko w teorii, w tym samym koszyku co na transport szynowy czy publiczny drogowy, to na potrzeby transportu rowerowego środków z pewnością zabraknie i będzie to stracona szansa.</p>	odrzucona	<p>Uszczegółowienie zakresu wsparcia nastąpi na poziomie Szczegółowego opisu priorytetów. Obszar (zasięg) terytorialny wsparcia wynika z Umowy Partnerstwa i Linii demarkacyjnej, określających podział wsparcia pomiędzy różne programy - krajowe i regionalne. Oprócz FEniKS miasta i ich obszary funkcjonalne będą mogły ubiegać się o wsparcie w ramach Krajowego Planu Odbudowy, Programu Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej oraz programów regionalnych. Z uwagi na dostępną alokację, Program FEniKS - jako interwencja z poziomu krajowego - koncentruje się na kluczowych wyzwaniach dla transportu zbiorowego w aglomeracjach (cel szczegółowy 2.8) i rozwoju podstawowej sieci transportowej kraju (cel szczegółowy 3.2) . Istnieje szereg innych programów pozwalających na budowę ścieżek rowerowych. Dodatkowo podkreślamy, że w ramach celu 2.8 kwalifikowane będą wydatki w ramach projektów służące tworzeniu infrastruktury pieszo-rowerowej. Nie zakładamy jednak oddzielnych projektów w tym zakresie z poziomu FEniKS. W transporcie miejskim, odpornym na niekorzystne zjawiska atmosferyczne i bardziej dostępnym dla szerszego grona odbiorców, w tym osób o ograniczonej mobilności, widzimy większy potencjał do przejścia indywidualnego ruchu drogowego w miastach niż infrastruktura rowerowa. Podkreślamy, że brak oddzielnych inwestycji w infrastrukturę rowerową nie oznacza ignorowania tej formy transportu, a jest wyrazem zastosowania komplementarności wsparcia różnych elementów mobilności miejskiej z poszczególnych programów (nie tylko FEniKS finansuje aktywność mobilną), w której każdy program inaczej rozkłada akcenty, zgodnie ze swoim charakterem. Ta komplementarność ma służyć unikaniu dublowania wsparcia tych samych elementów z różnych programów, co jest jedną z zasad udzielania pomocy ze środków Polityki Spójności UE. Wypełniając tą zasadę, tworzymy przejrzyste dla beneficjentów system wsparcia, z myślą o odbiorcach korzystających z owoców zrealizowanych projektów.</p>
652	Polskie Towarzystwo Programów Zdrowotnych	2.3.1.4 Wskazanie konkretnych terytoriów objętych wsparciem, z uwzględnieniem planowanego wykorzystania narzędzi terytorialnych	88	<p>Zapis, iż działania będą miały na celu realizację strategii - Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030 oraz Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu 2030 roku – powinien być uzupełniony o informację o planach aktualizacji tych dokumentów w celu dostosowania ich do nowego celu UE w zakresie redukcji emisji (55% do 2030 roku).</p>	<p>Rozumiemy, że FEniKS musi opierać się na obowiązujących dokumentach strategicznych, jednak mamy obecnie stuprocentową pewność, że ich treść jest nieadekwatna do stojących przed Polską wyzwań. Nawet, jeśli zostaną zrealizowane, nie wypełnimy w ten sposób zobowiązań. Konieczna jest aktualizacja wszystkich dokumentów strategicznych w celu przyspieszenia działań służących redukcji emisji. Transportu, w którym emisje nadal rosną, a obowiązujące strategie nie gwarantują nawet realizacji wcześniej przyjętego celu krajowego w zakresie ESR (odpowiadającego poprzedniemu celowi UE 40% do 2030), dotyczy to w sposób szczególny.</p>	odrzucona	<p>Program FEniKS określa jedynie zasady finansowania inwestycji, wskazując przy tym aktualne uwarunkowania prawne (inne dokumenty). Dokumenty rządowe dotyczące wypełniania poszczególnych polityk UE są odrębnymi dokumentami, których treść jest niezależna od Programu FEniKS. Dlatego nie ma możliwości zawarcia w Programie FEniKS informacji ocenionych co do innych dokumentów rządowych, które z uwagi na właściwość są poza kompetencją tego Programu.</p>

653	Polskie Towarzystwo Programów Zdrowotnych	2.4.1.1 Powiązane rodzaje działań	91-94	<p>Wsparcie w ramach realizacji celu szczegółowego 3.1. powinno w pierwszej kolejności skupiać się na inwestycjach kolejowych, służących przede wszystkim poprawie jakości usług oraz ograniczeniu istniejącego wykluczenia transportowego, likwidacji białych plam w sieci transportu zbiorowego (zamiast realizacji projektów kolejowych służących poprawie dostępności lotnisk). Wsparcie budowy infrastruktury kolejowej może być połączone z dofinansowaniem inwestycji w instalacje odnawialnych źródeł energii na terenach kolejowych, dzięki którym pociągi mogłyby być zasilane czystsza energią. W zakresie inwestycji drogowych dofinansowanie na budowę i rozbudowę dróg powinno być znacznie ograniczone. Środki powinny być przeznaczone przede wszystkim na przebudowę i modernizację istniejących dróg. Celem tych inwestycji powinna być poprawa bezpieczeństwa, dostosowanie do nasilających się negatywnych skutków zmiany klimatu, takich jak deszcze nawalne (odprowadzanie wody z nawierzchni drogi) czy fale upałów (wymiana nawierzchni na bardziej odporną na wysokie temperatury i wolniej się nagrzewającą), a także rozwój infrastruktury do ładowania pojazdów elektrycznych. Dodatkowo konieczne jest też wyodrębnienie środków na budowę infrastruktury do ładowania pojazdów ciężkich (ciężarówki, autobusy) wzdłuż autostrad i dróg ekspresowych należących do sieci bazowej TEN-T. Konieczne jest zdecydowane ograniczenie finansowania budowy nowych dróg (o nawet 80%) ze względu na niezgodność tych inwestycji z zasadą do no significant harm. Znaczną część tych środków należy przesunąć na realizację celu szczegółowego 2.8. Wsparcie budowy obwodnic także powinno być ograniczone do niezbędnego minimum. Ponadto żadna budowa obwodnicy nie powinna być finansowana bez powiązania z modernizacją infrastruktury drogowej w centrum danego miasta (służąca ograniczeniu ruchu samochodowego na terenie miasta, który obwodnica ma otaczać, a szczególnie ruchu tranzytowego). Obwodnice powinny być realizowane tylko w postaci kompleksowych projektów, których integralną częścią jest poszerzenie chodników, budowa dróg rowerowych, tworzenie buspasów i nadawanie pojazdom transportu publicznego priorytetu w ruchu ulicznym, dzięki czemu ograniczymy ruch samochodowy na terenie miasta.</p>	<p>W poprzednich perspektywach finansowych kolejne polskie rządy przeznaczały i wykorzystywały większość środków z Funduszy Europejskich na budowę i rozbudowę infrastruktury drogowej, głównie nowych dróg ekspresowych i autostrad łączących głównie ośrodki miejskie kraju. Wspierano rozwój transportu drogowego, a jednocześnie zdecydowanie zaniedbywano transport kolejowy, zarówno infrastrukturę, jak i tabor. Zamiast zyskiwać, traciliśmy połączenia kolejowe, nawet z miastami liczącymi po kilkadziesiąt tysięcy mieszkańców. Zaniedbanie dotknęło także drogi lokalne, których mamy najwięcej i w wypadkach ginie na nich najwięcej ludzi (zdarzało się nawet niszczenie dróg lokalnych przy budowie dróg ekspresowych i autostrad, wielokrotnie przy realizacji tych inwestycji lekceważono potrzeby lokalnych społeczności). Stopniowo upadała też komunikacja autobusowa, szczególnie na obszarach wiejskich i małych i średnich miast. Szybko rosła za to liczba posiadanych samochodów na 1000 mieszkańców w Polsce oraz emisje z transportu drogowego. Emisje gazów cieplarnianych w sektorze transportowym w Polsce wzrosły w latach 2005-2017 o 76%, a w okresie od roku 1990 o ponad 200%. Nie ma wątpliwości, że do tego wzrostu przyczyniła się błędna polityka transportowa. Dotychczas ramy unijnej polityki klimatycznej umożliwiły Polsce zwiększenie emisji GHG w obszarze non-ETS, w tym w transporcie (o 14% między 2005 a 2020 r). Obecnie obowiązujący cel to -7% do 2030 r. i niemal na pewno będzie on zwiększony. To stawia nas przed ogromnym wyzwaniem. Planując wydawanie kolejnych miliardów środków unijnych na nowe drogi (zamiast na rozwój kolei i bezemisyjnego drogowego transportu zbiorowego oraz na stworzenie warunków dla rozwoju bezemisyjnego transportu towarów) tylko utrudniamy sobie realizację zobowiązań w zakresie redukcji emisji. W Prognozie oddziaływania na środowisko projektu Programu FENIKS (4.4.8. Oddziaływania na klimat, str. 240) wprost zapisano, że "Realizowane w ramach celu, przedsięwzięcia w zakresie budowy i przebudowy dróg krajowych, w tym obwodnic miast zasadniczo przyczynią się do wzrostu emisji gazów cieplarnianych, powstających w wyniku spalania paliw w silnikach pojazdów poruszających się po tych drogach. Wynikać to będzie z udoskonalenia sieci dróg, a tym samym, w wielu przypadkach, zwiększenia ruchu i przebiegu, przy rosnącym rozwoju motoryzacji." Należy więc stwierdzić, że polskie władze z pełną świadomością planują finansowanie ze środków unijnych działań, które nie tylko nie poprawia sytuacji, ale wręcz przyczynią się do wzrostu emisji. Nie można ocenić tego podejścia inaczej niż negatywnie. Szczególnie, że w najbliższej dekadzie nie będziemy mieli już do dyspozycji innych dodatkowych środków finansowych, które mogłyby nam pomóc w głębokiej redukcji emisji GHG w transporcie niezbędnej przed 2030 rokiem, w adaptacji do skutków zmiany klimatu czy w ograniczeniu emisji innych zanieczyszczeń do powietrza ze źródeł transportowych. A jednocześnie będzie rosła ambicja europejskiej polityki klimatycznej i zobowiązania Polski w ramach tej polityki. Rozumiemy, że istnieje plan dokończenia siatki autostrad i dróg ekspresowych, ale potrzeby w tym zakresie powinny być poddane ponownej ewaluacji, przy czym władze powinny radykalnie zmienić podejście (na bardziej poważne) do ograniczania na tych drogach ruchu pojazdów wysokoemisyjnych (w tym ograniczania ich importu) oraz wprowadzania na nie pojazdów zeroemisyjnych. Potrzebujemy rozszerzenia systemu opłat drogowych na wszystkie drogi krajowe (tak jak objęty jest opłatami każdy kilometr torów) i na wszystkie typy pojazdów, uzależniającego opłaty od emisyjności pojazdów. Rozszerzenie systemu powinno być zapowiedziane i rozpoczęte jak najszybciej, ale może być</p>	odrzucona	<p>Podział alokacji w programie stanowi propozycję, która podlega ocenie zarówno w ramach konsultacji społecznych, jak i na dalszym etapie prac związanych z przyjęciem dokumentu przez Radę Ministrów, a następnie jego negocjacjami z Komisją Europejską. Stąd może on jeszcze ulec zmianie. Wysokość alokacji dla sektora drogowego odzwierciedla cele i wyzwania związane z koniecznością rozwoju do 2030 r. drogowej sieci bazowej TEN-T w Polsce, co jest nierozzerwalnie związane z dokończeniem krajowej podstawowej sieci drogowej, łączącej miasta wojewódzkie, a także poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce. Z drugiej strony wysokość środków UE na drogi w FENIKS uległa poważnemu ograniczeniu w stosunku do poprzedniej perspektywy (POIiS 2014-2020) w związku z określonymi na poziomie UE wymogami przejawiającymi się w zastosowaniu do programowania Polityki Spójności koncentracji tematycznej i celów klimatycznych, których wysokość dla każdego programu została określona na poziomie Umowy Partnerstwa. Ograniczenia w alokacji na transport drogowy są największe w stosunku do wszystkich innych sektorów i wynikają bezpośrednio z wymogów związanych z przeznaczeniem istotnie wyższej niż w poprzednich perspektywach finansowych alokacji UE na projekty o charakterze pro-środowiskowym i pro-klimatycznym. W odniesieniu do uwagi o wyodrębnieniu środków na budowę infrastruktury do ładowania pojazdów ciężkich (ciężarówki, autobusy) wzdłuż autostrad i dróg ekspresowych należących do sieci bazowej TEN-T, to w Programie znajdują się zapisy o rozmieszczeniu infrastruktury ładowania / tankowania pojazdów bezemisyjnymi paliwami alternatywnymi - szczegóły w tym zakresie będą określone w innych dokumentach krajowych o charakterze wykonawczym.</p>
654	Polskie Towarzystwo Programów Zdrowotnych	2.5.1.8 INDYKATYWNY PODZIAŁ ALOKACJI UE WEDŁUG RODZAJU INTERWENCJI	105-106	<p>Przeznaczenie 3 016 000 000 Euro, czyli zdecydowanej większości środków przypisanych do Priorytetu V, na budowę i rozbudowę autostrad i dróg w sieci kompleksowej TEN-T jest niedopuszczalne. Znaczna część tych środków powinna być przekierowana na inwestycje kolejowe, część na przebudowę i modernizację dróg, w tym przede wszystkim dróg lokalnych, które najbardziej tej przebudowy potrzebują (znaczna część tych środków powinna być udostępniona do wykorzystania przez samorządy) – mogłoby to być osiągnięte przez przesunięcie ich na Cel szczegółowy 3.2 Rozwój i udoskonalenie zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej i intermodalnej mobilności na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym... Część środków powinna być przesunięta na inne cele, związane z ograniczaniem zanieczyszczenia powietrza, rozwojem infrastruktury pieszej i rowerowej oraz transportu publicznego (szczególnie w małych i średnich miastach oraz na terenach wiejskich), poprawą efektywności energetycznej budynków oraz ochroną bioróżnorodności i rozwojem błękitno-zielonej infrastruktury.</p>	<p>Emisje gazów cieplarnianych w sektorze transportowym w Polsce wzrosły w latach 2005-2017 o 76%, a w okresie od roku 1990 o ponad 200%. Nie ma wątpliwości, że do tego wzrostu przyczyniła się błędna polityka transportowa. Dotychczas ramy unijnej polityki klimatycznej umożliwiły Polsce zwiększenie emisji GHG w obszarze non-ETS, w tym w transporcie (o 14% między 2005 a 2020 r). Obecnie obowiązujący cel to -7% do 2030 r. i niemal na pewno będzie on zwiększony. To stawia nas przed ogromnym wyzwaniem. Planując wydawanie kolejnych miliardów środków unijnych na nowe drogi (zamiast na rozwój kolei i remonty tych dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych oraz gminnych, których stan techniczny jest najgorszy i zagraża bezpieczeństwu użytkowników oraz na stworzenie warunków dla rozwoju bezemisyjnego transportu towarów) tylko utrudniamy sobie realizację zobowiązań w zakresie redukcji emisji.</p>	przyjęta	
655	Polskie Towarzystwo Programów Zdrowotnych	2.3.1.1 Powiązane rodzaje działań	88	<p>Zapis „finansowanie przygotowania kompleksowych dokumentów o randze strategicznej, opracowywanych i wdrażanych przez władze miast i podmioty zaangażowane w realizację miejskiej polityki transportowej.” – należy przeformułować tak, by było jasne o jakie rodzaje dokumentów chodzi.</p>	<p>Sformułowanie „kompleksowych dokumentów o randze strategicznej” może dotyczyć bardzo różnych dokumentów, w tym dotyczących innych obszarów funkcjonowania miasta niż transport. W obecnej formie cały zapis mówi o „podmiotach zaangażowanych w realizację miejskiej polityki transportowej” a nie o tym, że same dokumenty mają dotyczyć polityki transportowej. Określenie „podmioty” także nie jest jasne. Nie wiadomo nawet, czy chodzi o podmioty publiczne czy prywatne. Liczba dokumentów strategicznych dotyczących polityki transportowej nie jest zbyt rozbudowana. Należy rozważyć, czy nie byłoby wskazane zawężenie zapisu do Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP). W ramach tego wsparcia mogą ewentualnie powstawać bardziej szczegółowe dokumenty cząstkowe, np. plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego czy strategia rozwoju elektromobilności, ale korzystniejsze od mnożenia dokumentów strategicznych (co utrudnia zapewnienie spójności) byłoby zawarcie wszystkich istotnych planów dotyczących miejskiej mobilności w jednym podstawowym dokumencie. Kwestie transportowe mogą i powinny być poruszane także w innych dokumentach, takich jak strategia rozwoju miasta, Plan Gospodarki Niskoemisyjnej, Program ochrony środowiska czy studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego i konieczne jest zapewnienie ich spójności z podstawowym dokumentem strategicznym w zakresie miejskiej mobilności jakim jest SUMP, ale ich opracowanie nie powinno być finansowane ze środków przeznaczonych na wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej.</p>	przyjęta	<p>Zapis zostanie przeformułowany, by wprost wskazywał Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP), zgodnie z poniższym: "Możliwe będzie także finansowanie przygotowania Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej przez władze miast i podmioty zaangażowane w realizację miejskiej i metropolitalnej polityki transportowej."</p>

656	Polskie Towarzystwo Przesyłu i Rozdziału Energii Elektrycznej	2.2.3.7 WSKAŹNIKI	68, 71- 72	dot. 2.2.3.1: Zapis „W przypadku projektów liniowych możliwa będzie budowa sieci kablowych zamiast linii napowietrznych” proponujemy doprecyzować i nadać następujące brzmienie: „W przypadku projektów liniowych możliwa będzie budowa i przebudowa linii napowietrznych i kablowych, w tym również budowa sieci kablowych zamiast linii napowietrznych”. dot. 2.2.3.7: 1. Dla celu szczegółowego 2.3 nie uwzględniono wskaźnika produktu dotyczącego infrastruktury elektroenergetycznej (liniowej i punktowej np. GPZ); 2. Wskaźnik produktu RCO 23 – Cyfrowe systemy zarządzania inteligentnymi systemami energetycznymi (systemy, cel końcowy - 193); 3. Wskaźniki rezultatu: RCR 33 Użytkownicy podłączeni do inteligentnych systemów energetycznych – 8,1 mln oraz RCR 34 „Realizacja projektów systemów energetycznych” – 406 projektów.	dot. 2.2.3.1: Obecne brzmienie zapisu może być mylnie odczytywane jako wskazujące, iż możliwa będzie budowa wyłącznie sieci kablowych zamiast linii napowietrznych, bez dopuszczenia budowy linii napowietrznych. Należy dopuścić możliwość budowy również linii napowietrznych, dlatego też proponuje się doprecyzowanie tego fragmentu. dot. 2.2.3.7: 1. W przypadku realizacji projektów elektroenergetycznych powinien zostać zastosowany wskaźnik związany z infrastrukturą elektroenergetyczną. 2. Potrzeba wyjaśnienia, jak definiowany jest wskaźnik produktu RCO 23, ponieważ będzie on determinował przyszłe typy przedsięwzięć oraz kryteria ich wyboru w uszczegółowieniu programu. Dlatego też istotne jest jego jasne zdefiniowanie na obecnym etapie prac oraz wyjaśnienie, na jakiej podstawie została oszacowana wartość docelowa w 2029 r. 3. Potrzeba wyjaśnienia, jak definiowane są wskaźniki rezultatu RCR 33 i RCR 34 oraz na jakiej podstawie została oszacowana wartość docelowa w 2029 r.	częściowo przyjęta	W toku konsultacji zmieniono zapis na następujący: "Możliwe będzie też skablowanie sieci w miejscach, gdzie zastąpienie nimi linii napowietrznych byłoby uzasadnione ekonomicznie i technicznie." Ad. 1.: Zestaw wskaźników dla 2.3. obejmuje komplet wskaźników wspólnych określonych w Rozporządzeniu 1058 z 2021 r. ws. EFRR i FS. Biorąc pod uwagę oczekiwania KE ograniczenia w programach wskaźników nie pochodzących z przedmiotowego Rozporządzenia oraz rozliczeniowy dla beneficjentów charakter wskaźników, uwaga w tej części musi zostać odrzucona. Ad. 2. i 3.: Określony w załączniku do Rozporządzenia 2021/1060 wzór programu nie przewiduje możliwości uwzględnienia w programie postulowanych doprecyzowań. Wyjaśniamy jednak, że wskaźniki RCO23, RCR33 i RCR34 zdefiniowano w dokumencie roboczym KE COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT Performance, monitoring and evaluation of the European Regional Development Fund, the Cohesion Fund and the Just Transition Fund in 2021-2027. Wartości docelowe wszystkich trzech wskaźników oszacowano na podstawie alokacji przeznaczonych na cel szczegółowy 2.3. i tzw. kosztów jednostkowych wyznaczonych w oparciu o próby podobnych projektów wdrażanych w perspektywie 2014-2020.
657	Polskie Towarzystwo Przesyłu i Rozdziału Energii Elektrycznej	2.2.2.7 WSKAŹNIKI	65	Brak wskaźnika wprost odnoszącego się do zakresu wsparcia na rozwój sieci na potrzeby przyłączenia OZE. Proponuje się dodanie wskaźnika odnoszącego się do liczby wybudowanych/przebudowanych stacji elektroenergetycznych i/lub długości wybudowanych/przebudowanych linii na potrzeby przyłączenia OZE lub zwiększenie możliwości przyłączenia nowych źródeł energii z OZE.	Zaproponowany wskaźnik RCO 23 – Cyfrowe systemy zarządzania inteligentnymi systemami energetycznymi - nie oddaje specyfiki projektów polegających na przyłączeniu OZE. Projekty te polegają na zwiększeniu możliwości przyłączenia nowych źródeł energii do sieci i w większości przypadków mogą nie obejmować wdrożenia cyfrowego systemu zarządzania.	odrzucona	Zgodnie z oczekiwaniami KE cele szczegółowe w programach perspektywy 2021-2027 powinny być owskaźnikowane przede wszystkim za pomocą wskaźników określonych w Rozporządzeniu 1058 z 2021 ws. Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności. Propozycja uwzględnienia w zestawie wskaźników programowych wskaźnika dot. sieci przyłączeniowych wykracza poza zestaw wskaźników określonych w tym dokumencie. Biorąc pod uwagę oczekiwania KE ograniczenia w programach wskaźników nie pochodzących z przedmiotowego Rozporządzenia oraz rozliczeniowy dla beneficjentów charakter wskaźników, uwaga zostaje odrzucona. Nie wyklucza się jednak dodania - uzasadnionych zakresem i przewidywaną skalą wsparcia - wskaźników w krajowym uszczegółowieniu do programu (odpowiednik szczegółowego opisu osi priorytetowych z perspektywy 2014-2020), które będzie przygotowywane po zatwierdzeniu programu przez KE.
658	Polskie Towarzystwo Przesyłu i Rozdziału Energii Elektrycznej		141	Rozbudowa Krajowego Systemu Elektroenergetycznego w celu zapewnienia bezpieczeństwa dostaw energii oraz umożliwienia przyłączenia morskich farm wiatrowych (MFW) I kw. 2021 - IV kw. 2028 1. Potrzeba wyjaśnienia, jaki zakres inwestycji kryje się pod tym projektem – czy obejmuje on sieci przesyłowe i dystrybucyjne, czy tylko sieci przesyłowe. 2. Propozycja wydłużenia okresu realizacji inwestycji: I kw. 2021 - IV kw. 2029.	1. Inwestycje służące bezpieczeństwu dostaw energii oraz umożliwieniu przyłączenia morskich farm wiatrowych niezbędne są zarówno na poziomie sieci przesyłowej, jak i dystrybucyjnej - inwestycje strategiczne były zgłaszane do FENiKS zarówno przez Operatora Systemu Przesyłowego, jak i Operatorów Systemu Dystrybucyjnego. 2. Wzrastające zainteresowanie budową kolejnych instalacji Morskich Farm Wiatrowych może skutkować rozszerzeniem planów w zakresie zwiększenia zdolności przesyłowych z tego kierunku. Dlatego proponujemy wydłużyć okres, w ramach którego realizowane będą inwestycje wchodzące w skład tego projektu.	częściowo przyjęta	Trwają prace nad doprecyzowaniem zakresu projektu.
659	Porozumienie Zielonogórskie Federacja Związków Pracodawców Ochrony Zdrowia	6PRIORYTET VI: Zdrowie	114	W nowej perspektywie wykorzystania środków pochodzących z funduszy unijnych w latach 2021-2027, Podstawowa Opieka Zdrowotna powinna stać się jednym z głównych jego beneficjentów. Środki te powinny służyć transformacji systemowej i zwiększeniu udziału finansowania POZ w opiece zdrowotnej, w ślad za realizacją nowych zadań. Będzie to zgodne z zapisami Celu Priorytetowego wskazanego w dokumencie programowym Komisji Europejskiej. Postulujemy o dostosowanie infrastruktury i zasobów kadrowych POZ do realizowanych zadań, szczególnie w obszarze opieki nad osobami ze szczególnymi potrzebami (ustawa o dostępności) WSPARCIE FINANSOWE DLA: 1.Dostosowania lokalowego placówek do nowych zadań (m.in. wydzielenie izolatek, pomieszczeń dla contact center, gabinetów promocji zdrowia, dietetycznych, fizjoterapeutycznych, konsultacyjnych) oraz do potrzeb osób starszych i niepełnosprawnych ze szczególnymi potrzebami (m.in. z ograniczeniem sprawności ruchowej, niedowidzących i niedosłyszących). 2.Wyposażenia każdej placówki POZ w łącze światłowodowe. 3.Zakupu sprzętu medycznego niezbędnego dla realizacji dla poszerzonego zakresu zadań oraz poprawiającego jakość obsługi pacjenta ze szczególnymi potrzebami oraz w podeszłym wieku. 4.Opracowania i uruchomienia rozwiązań informatycznych optymalizujących organizację i koordynację opieki nad chorymi przewlekle leczonymi ambulatoryjnie i w warunkach domowych. 5.Rozwiązań dla praktyk/przychodni POZ do prowadzenia telenadzoru, w tym zakupów sprzętu diagnostycznego (m.in. wysyłające zdalnie wyniki pomiarów glukometry, aparaty do pomiaru ciśnienia tętniczego, akcji serca, ekg, ciężaru ciała, stetoskopy) i dedykowanego oprogramowania (zapisywanie i analiza przesyłanych danych) dla pacjentów do samodzielnych pomiarów i monitorowania pacjentów z chorobami przewlekłymi w domu. 6.Opracowania i uruchomienia aplikacji mobilnych do monitorowania stanu zdrowia pacjentów i zarządzania ich wizytami. 7.Zakupu wyrobów medycznych i wyposażenia niezbędnego do udzielania świadczeń medycznych chorym przewlekle, ze szczególnym uwzględnieniem osób starszych i ze szczególnymi potrzebami.	Oczekiwanie efekty inwestycji w POZ: Ograniczenia problemów zdrowotnych w skali systemu i populacji na przestrzeni 3-6 lat. Środki finansowe przekazane POZ w ramach funduszy unijnych wpłyną na poprawę skuteczności działań podejmowanych przez POZ w następujących obszarach: PROFILAKTYKA - Ograniczenie występowania kosztocłonnych powikłań chorób sercowo--naczyniowych wymagających hospitalizacji (m.in. ostre zespoły naczynio-we, udary mózgu) poprzez istotną populacyjnie poprawę wykrywalności czynników ryzyka chorób sercowo-naczyniowych oraz wczesnego wykrywania i leczenia (farmakologicznego i niefarmakologicznego) dyslipidemii, otyłości, nadciśnienia tętniczego i cukrzycy. Poprawa realizacji populacyjnych programów badań przesiewowych kierunku raka szyjki macicy i piersi u kobiet oraz raka jelita grubego poprzez edukację w zakresie profilaktyki onkologicznej oraz rekrutację badania cytologiczne, mammografię i kolonoskopię na poziomie POZ. OPIEKA AMBULATORYJNA NAD CHORYMI PRZEWLEKLE - Koordynacja i standaryzacja opieki nad chorymi na cukrzycę, choroby układu sercowo-naczyniowego, układu oddechowego oraz w chorobach tarczycy, skutkująca istotnym ograniczeniem liczby niekoniecznych hospitalizacji oraz niekoniecznych porad w ramach AOS. DOMOWA OPIEKA MEDYCZNA NAD OSOBAMI STARSZYMI I NIESAMODZIELNYMI - Stworzenie systemu kompleksowej opieki medycznej nad chorymi przewlekle w miejscu zamieszkania, zintegrowanej z opieką pielęgnacyjną i socjalną, wykorzystującą nowoczesne narzędzia telemedyczne. Poprawa dostępności do świadczeń POZ, m.in. poprzez ułatwienie komunikacji pacjenta z przychodnią. INWESTYCJE W INFRASTRUKTURĘ I ZASOBY KADROWE POZ - Stworzenie lub poprawa warunków lokalowych i sprzętowych dla realizacji dotychczasowych i nowych zadań, ze szczególnym uwzględnieniem dostępności dla osób z ograniczeniami sprawności, również w zakresie diagnostyki i opieki nad chorymi zakaźnie w czasie epidemii. Stworzenie systemu wsparcia dla utrzymania zasobów kadrowych podmiotów medycznych udzielających świadczeń ambulatoryjnych i domowych na obszarach deficytowych. Edukacja – poszerzenie kompetencji personelu POZ, w tym kompetencji cyfrowych, medycznych i administracyjnych. INFORMATYZACJA SYSTEMU - Wdrożenie nowych sposobów pracy personelu medycznego - automatyzacja, robotyka i inne informacje udostępniane cyfrowo pomogą pracownikom służby zdrowia w zmianie zadań i wzbogacaniu ról, aby stworzyć zrównoważoną i elastyczną kadrę pracowników. Zwiększenie dostępności do nowych technologii.	odrzucona	Szczegółowe zapisy znajdują się w SzOP

660	Porozumienie Zielonogórskie Federacja Związków Pracodawców Ochrony Zdrowia	2.6.1.1 Powiązane rodzaje działań	114	<p>W nowej perspektywie wykorzystania środków pochodzących z funduszy unijnych w latach 2021-2027, Podstawowa Opieka Zdrowotna powinna stać się jednym z głównych jego beneficjentów. Środki te powinny służyć transformacji systemowej i zwiększeniu udziału finansowania POZ w opiece zdrowotnej, w ślad za realizacją nowych zadań. Będzie to zgodne z zapisami Celu Priorytetowego wskazanego w dokumencie programowym Komisji Europejskiej. Postulujemy o dostosowanie infrastruktury i zasobów kadrowych POZ do realizowanych zadań, szczególnie w obszarze opieki nad osobami ze szczególnymi potrzebami (ustawa o dostępności) WSPARCIE FINANSOWE DLA: 1. Dostosowania lokalowego placówek do nowych zadań (m.in. wydzielenie izolatek, pomieszczeń dla contact center, gabinetów promocji zdrowia, dietetycznych, fizjoterapeutycznych, konsultacyjnych) oraz do potrzeb osób starszych i niepełnosprawnych ze szczególnymi potrzebami (m.in. z ograniczeniem sprawności ruchowej, niedowidzących i niedosłyszących). 2. Wyposażenia każdej placówki POZ w łącznie światłowodowe. 3. Zakupu sprzętu medycznego niezbędnego dla realizacji dla poszerzonego zakresu zadań oraz poprawiającego jakość obsługi pacjenta ze szczególnymi potrzebami oraz w podeszłym wieku. 4. Opracowania i uruchomienia rozwiązań informatycznych optymalizujących organizację i koordynację opieki nad chorymi przewlekle leczonymi ambulatoryjnie i w warunkach domowych. 5. Rozwiązań dla praktyk/przychodni POZ do prowadzenia telenadzoru, w tym zakupów sprzętu diagnostycznego (m.in. wysyłające zdalnie wyniki pomiarów glukometry, aparaty do pomiaru ciśnienia tętniczego, akcji serca, ekg, ciężaru ciała, stetoskopy) i dedykowanego oprogramowania (zapisywanie i analiza przesyłanych danych) dla pacjentów do samodzielnych pomiarów i monitorowania pacjentów z chorobami przewlekłymi w domu. 6. Opracowania i uruchomienia aplikacji mobilnych do monitorowania stanu zdrowia pacjentów i zarządzania ich wizytami. 7. Zakupu wyrobów medycznych i wyposażenia niezbędnego do udzielania świadczeń medycznych chorym przewlekle, ze szczególnym uwzględnieniem osób starszych i ze szczególnymi potrzebami.</p>	<p>Oczekiwanie efekty inwestycji w POZ - ograniczenia problemów zdrowotnych w skali systemu i populacji na przestrzeni 3-6 lat. Środki finansowe przekazane POZ w ramach funduszy unijnych wpłyną na poprawę skuteczności działań podejmowanych przez POZ w następujących obszarach: PROFILAKTYKA; OPIEKA AMBULATORYJNA NAD CHORYMI PRZEWEKLE; DOMOWA OPIEKA MEDYCZNA NAD OSOBAMI STARSZYMI I NIESAMODZIELNYMI; INWESTYCJE W INFRASTRUKTURĘ I ZASOBY KADROWE POZ; INFORMATYZACJA SYSTEMU. Koordynacja i standaryzacja opieki nad chorymi na cukrzycę, choroby układu sercowo-naczyniowego, układu oddechowego oraz w chorobach tarczycy, skutkująca istotnym ograniczeniem liczby niekonicznych hospitalizacji oraz niekonicznych porad w ramach AOS. Stworzenie systemu kompleksowej opieki medycznej nad chorymi przewlekle w miejscu zamieszkania, zintegrowanej z opieką pielęgnacyjną i socjalną, wykorzystującą nowoczesne narzędzia telemedyczne. Poprawa dostępności do świadczeń POZ, m.in. poprzez ułatwienie komunikacji pacjenta z przychodnią. Stworzenie lub poprawa warunków lokalowych i sprzętowych dla realizacji dotychczasowych i nowych zadań, ze szczególnym uwzględnieniem dostępności dla osób z ograniczeniami sprawności, również w zakresie diagnostyki i opieki nad chorymi zakażenie w czasie epidemii. Stworzenie systemu wsparcia dla utrzymania zasobów kadrowych podmiotów medycznych udzielających świadczeń ambulatoryjnych i domowych na obszarach deficytowych. Edukacja – poszerzenie kompetencji personelu POZ, w tym kompetencji cyfrowych, medycznych i administracyjnych. Wdrożenie nowych sposobów pracy personelu medycznego - automatyzacja, robotyka i inne informacje udostępniane cyfrowo pomogą pracownikom służby zdrowia w zmianie zadań i wzbogacaniu ról, aby stworzyć zrównoważoną i elastyczną kadrę pracowników. Zwiększenie dostępności do nowych technologii.</p>	odrzucona	Zgodnie z dotychczasowymi ustaleniami, wsparcie na rzecz POZ jest planowane z poziomu regionalnego. Zakres wsparcia zostanie szczegółowo doprecyzowany w SzOP.
661	Pracodawcy RP/Koleje Mazowieckie	2.5.2 Cel szczegółowy 3.2 Rozwój i udoskonalanie zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej i intermodalnej mobilności na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawę dostępu do TEN-T oraz mobilności transgranicznej.	108	<p>Wnioskujemy o możliwość dofinansowania z programu FEniKS dla kolei o charakterze regionalnym zadań, które stanowią część Systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej w pociągach oraz stanowią wyposażenie konduktorów w niezbędny sprzęt: - modernizacji Infolinii Call Center oraz rozbudowy Systemu Komunikacji, - dostawy urządzeń mobilnych dla drużyn konduktorskich wraz z oprogramowaniem Mobilnej Informacji Konduktorskiej.</p>	<p>Dokument zakłada wsparcie dla kolei miejskiej w systemy związane z obsługą ruchu kolejowego (np. systemy informacji pasażerskiej, systemy biletowe i ich wzajemna integracja). Zadania planowane do realizacji przez Spółkę Koleje Mazowieckie wpisują się w założenia FEniKS, gdyż stanowią składową SDIP (System Dynamicznej Informacji Pasażerskiej). Należy pamiętać, że równie istotnym elementem informacji pasażerskiej oprócz komunikatów wygłaszanych na dworcach czy peronach są komunikaty wygłaszane bezpośrednio w pociągach. Możliwość dofinansowania zakupu urządzeń mobilnych w postaci tableatów wpłynie na poprawę warunków pracy. Pracownicy drużyn konduktorskich zostaliby wyposażeni w Przenośne Urządzenia Mobilnej Informacji Konduktorskiej w postaci tableatów służbowych z zainstalowaną aplikacją konduktorską. Wspomniana aplikacja zawierałaby zbiór wydawnictw kolejowych, procedur i instrukcji, zapewniałaby dostęp do rozkładu jazdy pociągów w wersji podstawowej oraz służbowej, pozwalałaby na tworzenie dokumentów, np. raportu z jazdy pociągu oraz raportu służbowego. Urządzenie miałoby również dostęp do ogólnopolskiego rozkładu jazdy pociągów, w formie platformy Systemu planowania podróży. Dokumenty w formie elektronicznej aktualizowane byłyby w trybie on-line, co przyczyniłoby się do poprawy przepływu informacji. Drużyny konduktorskie w aplikacji mobilnej miałyby również udostępniany plan pracy oraz harmonogram służb, dodatkowo w grupie urządzeń publikowane byłyby doraźne regulacje w formie zarządzeń i poleceń tekstowych. Wnioskujemy o możliwość dofinansowania z programu FEniKS ww. zadań, również dla kolei regionalnych.</p>	częściowo przyjęta	<p>System Dynamicznej Informacji Pasażerskiej: aktualne zapisy są wystarczające dla zadań związanych z realizacją SDIP. Konkretnie typy projektów oraz możliwości ich realizacji zostaną określone w dokumentach szczegółowych programu. Na chwilę obecną nie ma uzasadnienia do wskazywania tego typu inwestycji, gdyż są zbyt szczegółowe. Tym niemniej, należy zastrzec, że nie przewiduje się odrębnego dofinansowania dla drobnych elementów mobilnych typu radiotelefony czy tablety jako mienia ruchomego dla personelu obsługującego pociągi, które stanowiłoby bezpośrednie wsparcie finansowe dla przewoźników. Kolej regionalna: interwencja FEniKS dotyczy linii i taboru przeznaczonego do ruchu o charakterze ponadregionalnym i aglomeracyjnym (kolej miejska).</p>
662	Pracodawcy RP/Koleje Mazowieckie	2.5.2 Cel szczegółowy 3.2 Rozwój i udoskonalanie zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej i intermodalnej mobilności na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawę dostępu do TEN-T oraz mobilności transgranicznej.	108	<p>Wnioskujemy o rozszerzenie możliwych do realizacji inwestycji z programu FEniKS dla kolei o charakterze regionalnym zakupu przenośnych radiotelefonów w standardzie GSM-R, które służą do zapewnienia stałej łączności z maszynistą i dyżurnymi ruchu w czasie wykonywania obowiązków służbowych.</p>	<p>Dokument zakłada wsparcie dla kolei miejskiej w systemy związane z obsługą ruchu kolejowego (np. systemy informacji pasażerskiej, systemy biletowe i ich wzajemna integracja). W związku z planami dotyczącymi modernizacji infrastruktury kolejowej i przejściu na łączność cyfrową (GSM-R) w pociągach, zachodzi konieczność wymiany ok. 600 szt. radiotelefonów działającym w systemie analogowym na cyfrowe, użytkowane przez drużyny konduktorskie. Radiotelefon przenośny jest jednym z podstawowych narzędzi pracy kierownika pociągu. Jest niezbędny do utrzymania stałej łączności z maszynistą i dyżurnymi ruchu w czasie wykonywania obowiązków służbowych, tj. podawania sygnałów odjazdu pociągu ze stacji i przystanków osobowych, wykonywania prób hamulca, zgłaszanie wszelkich zdarzeń na pociągu (pogotowie, policja itp.). Każdy kierownik pociągu zgodnie z procedurą UT-02 oraz instrukcją Km h-21 musi być wyposażony w sprawny radiotelefon przenośny, za który ponosi pełną odpowiedzialność. Wnioskujemy o możliwość wsparcia w ramach programu FEniKS zakupu przenośnych radiotelefonów w standardzie GSM-R dla kolei o charakterze regionalnym.</p>	odrzucona	<p>Uwaga odrzucona Nie przewiduje się odrębnego dofinansowania dla drobnych elementów mobilnych typu radiotelefony czy tablety jako mienia ruchomego dla personelu obsługującego pociągi, które stanowiłoby bezpośrednie wsparcie finansowe dla przewoźników. Ponadto, należy zastrzec, że interwencja FEniKS dotyczy linii i taboru przeznaczonego do ruchu o charakterze ponadregionalnym i aglomeracyjnym (kolej miejska).</p>

663	Pracodawcy RP/Koleje Mazowieckie	2.5.2 Cel szczegółowy 3.2 Rozwój i udoskonalanie zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej i intermodalnej mobilności na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawę dostępu do TEN-T oraz mobilności transgranicznej.	28	Wnioskujemy o możliwość dofinansowania w ramach programu FEnKS zakupu nowego taboru do przewozów pasażerskich o charakterze regionalnym.	Obecnie dokument programu FEnKS zakłada uzyskanie wsparcia w zakresie zakupu taboru kolejowego o charakterze ponadregionalnym i aglomeracyjnym. Należy zaznaczyć, że oczekiwanym rezultatem działań w ramach programu jest zwiększenie udziału transportu kolejowego w przewozach w skali lokalnej, makroregionalnej i krajowej, tak towarowych jak i pasażerskich. Osiągnięcie tego celu jest niemożliwe bez zapewnienia odpowiedniego taboru do świadczenia usług przewozowych. Obecne zapisy programu przewidują możliwość inwestycji kolejowych w zakresie infrastruktury liniowej i punktowej. Jednakże, infrastruktura ta zostanie wykorzystana w odpowiedni sposób dopiero wtedy, gdy zostanie zapewniony odpowiedni tabor do świadczenia usług na obszarze objętym interwencją. Osiągnięcie głównego celu programu, jakim jest zapewnienie dostępności transportowej możliwe będzie wyłącznie po zapewnieniu komplementarności inwestycji związanych z zakupem taboru z inwestycjami w infrastrukturę kolejową. Dlatego wnioskujemy o możliwość realizacji w ramach programu zarówno inwestycji związanych z zakupem taboru kolejowego jak i budową baz utrzymaniowo-naprawczych kolejowego dla przewoźników regionalnych. Nie ma uzasadnienia dla pominięcia w obszarze inwestycji taborowych regionalnego transportu szynowego, który cechuje się znacznie niższym poziomem emisyjności niż transport kołowy. Pociągi regionalne w dużym stopniu, mogą przyczynić się do realizacji reformy zwiększenia konkurencyjności transportu kolejowego. Ze względu na niższą rentowność oraz większą rolę w eliminacji wykluczenia transportowego to zakupy taboru regionalnego winny być finansowane z instrumentów dotacyjnych. Należy mieć na uwadze, że w 2020 r. udział pasażerów przewiezionych koleją przez przewoźników regionalnych stanowił ponad 87% wszystkich kolejowych przewozów pasażerskich (dane UTK). Zgodnie z zapisami Programu FEnKS 2021-2027 „zmniejszanie dysproporcji rozwojowych UE wymaga poprawy dostępności transportowej jej całego obszaru, w tym terenów najslabiej skomunikowanych, leżących poza siatką głównych połączeń transportowych”, dlatego też Spółka KM w ramach nowych inwestycji przewiduje zakup taboru (elektrycznego do obsługi linii zelektryfikowanych oraz elektryczno-akumulatorowego i wodorowego dedykowanego dla linii niezelektryfikowanych), który skierowany zostanie nie tylko do obsługi istniejących połączeń, ale również do uruchomienia nowych połączeń, które planowane są w najbliższej perspektywie.	odrzucona	Interwencja FEnKS dotyczy linii i taboru przeznaczonych do ruchu o charakterze ponadregionalnym i aglomeracyjnym (kolej miejska). Jest to związane z potrzebą jak najbardziej optymalnego wykorzystania dostępnej alokacji na kolej i przeznaczenia jej głównie na wsparcie projektów realizujących cel w postaci zakończenia budowy sieci bazowej TEN-T do 2030 r. W tym celu niezbędne było przeprowadzenie priorytetyzacji, opartej na założeniach perspektywy 2014-2020, tak by wielkość wsparcia w danym kierunku osiągnęła tzw. masę krytyczną, gwarantującą realizację założonych celów, w odróżnieniu proponowanego alternatywnego wariantu, skutkującego rozproszeniem dostępnych środków na wiele typów projektów, co w efekcie spowodowałoby bardzo ograniczony rezultat w wielu wspieranych obszarach.
664	Pracodawcy RP/Koleje Mazowieckie	2.5.2 Cel szczegółowy 3.2 Rozwój i udoskonalanie zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej i intermodalnej mobilności na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawę dostępu do TEN-T oraz mobilności transgranicznej.	107	Wnioskujemy o uwzględnienie w programie FEnKS możliwości sfinansowania działań związanych z przeszkoleniem pracowników w zakresie nowych technologii w nowo wybudowanych bazach utrzymaniowo-naprawczych taboru kolejowego.	Przeszkolenie pracowników w ramach nowych technologii naprawczo-utrzymaniowych jest istotne do pełnego wykorzystania nowo wybudowanych baz utrzymaniowo-naprawczych taboru kolejowego.	odrzucona	W związku z zastrzeżeniami Komisji Europejskiej w perspektywie 2014-2020 do finansowania zapleczy taboru kolejowego w kontekście zgodności z zasadami pomocy publicznej tego typu działania nie są planowane do wsparcia w ramach programu. Alokacja przeznaczona na tabor jest ograniczona, dlatego aby zmaksymalizować efekt ograniczono wsparcie jedynie do zakupu taboru zeroemisyjnego. Dotyczy to także wszelkich aspektów z tym związanych, w tym wnioskowanego finansowania szkoleń pracowników do ww. celów. Ponadto, należy zwrócić uwagę na to, że interwencja FEnKS dotyczy linii i taboru przeznaczonych do ruchu o charakterze ponadregionalnym i aglomeracyjnym (kolej miejska).
665	Pracodawcy RP/Koleje Mazowieckie	2.5.2 Cel szczegółowy 3.2 Rozwój i udoskonalanie zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej i intermodalnej mobilności na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawę dostępu do TEN-T oraz mobilności transgranicznej.	28 - 108	Wnioskujemy o możliwość dofinansowania w ramach programu FEnKS wyposażenia pojazdów w urządzenia ETCS dla taboru kolejowego dla kolei o charakterze regionalnym.	Tabor kolejowy wyposażony w ETCS to niezbędny element systemu, mający na celu zapewnienie bezpieczeństwa i nieprzerwanego ruchu pociągów. Wnioskujemy o możliwość dofinansowania w ramach programu FEnKS wyposażenia pojazdów w urządzenia ETCS dla kolei o charakterze regionalnym.	odrzucona	Na poziomie krajowym w ramach FEnKS nie przewiduje się wsparcia dla kolei regionalnych, które wzorem okresu programowania 2014-2020 mogą być realizowane w ramach programów regionalnych. Program FEnKS finansuje linie kolejowe i tabor przeznaczone do ruchu o charakterze ponadregionalnym. Priorytetem w tym zakresie są inwestycje na sieci TEN-T w celu zakończenia jej budowy (sieci bazowej) do 2030 r. zgodnie z wymogami rozporządzenia ws. TEN-T. Mając na uwadze zapisy Linii demrkacyjnej, przewidującej wsparcie taboru do przewozów o charakterze regionalnym (wojewódzkim), zachęcamy do zgłoszenia takiej uwagi do właściwego programu regionalnego.
666	Pracodawcy RP/Koleje Mazowieckie	2.5.2 Cel szczegółowy 3.2 Rozwój i udoskonalanie zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej i intermodalnej mobilności na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawę dostępu do TEN-T oraz mobilności transgranicznej. Wnioskujemy o możliwość sfinansowania z programu FEnKS budowy baz utrzymaniowo-naprawczych taboru kolejowego dla kolei o charakterze regionalnym.	107	Wnioskujemy o możliwość sfinansowania z programu FEnKS budowy baz utrzymaniowo-naprawczych taboru kolejowego dla kolei o charakterze regionalnym.	W FEnKS pojawił się zapis dotyczący możliwości sfinansowania infrastruktury obsługi pasażerów, w tym przystanków oraz dworców kolejowych. W ramach programu przewiduje się dalszą modernizację istniejących dworców kolejowych wraz z terenem przyległym z uwzględnieniem lokalnych uwarunkowań w aspekcie ich konserwacji oraz budowę nowych dworców systemowych. Rozwój i udoskonalenie zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej mobilności to nie tylko modernizacja istniejących dworców kolejowych oraz zakup taboru, nie możemy zapomnieć o konieczności budowy profesjonalnych zapleczy technicznych. Rozwój transportu kolejowego, wzrost ilości pojazdów kolejowych wymaga budowy hal utrzymaniowo-naprawczych taboru kolejowego oraz dostosowania istniejących do prośrodowiskowych rozwiązań. Złożony proces utrzymania taboru, przy jednoczesnym ograniczonym dostępie do baz utrzymaniowo-naprawczych taboru kolejowego w Polsce, przyczynia się do wzrostu cen napraw a w dalszym okresie niesie ryzyko braku możliwości rozwoju transportu kolejowego w Polsce. Wybudowanie baz utrzymaniowo-naprawczych dla tak istotnego przewoźnika, jakim są Koleje Mazowieckie, jest niezmiernie ważne, celem zabezpieczenia przewozów regionalnych na Mazowszu. Wnioskujemy o możliwość dofinansowania z programu FEnKS również baz utrzymaniowo-naprawczych dla przewoźników regionalnych, które są niezbędne do utrzymania wszystkich pojazdów przewoźnika do obsługi taboru kolejowego dla kolei regionalnych.	odrzucona	W związku z zastrzeżeniami Komisji Europejskiej w perspektywie 2014-2020 do finansowania zapleczy taboru kolejowego w kontekście zgodności z zasadami pomocy publicznej tego typu działania nie są planowane do wsparcia w ramach programu. Alokacja przeznaczona na tabor jest ograniczona, dlatego aby zmaksymalizować efekt ograniczono wsparcie jedynie do zakupu taboru zeroemisyjnego. Ponadto, należy zwrócić uwagę na to, że interwencja FEnKS dotyczy linii i taboru przeznaczonych do ruchu o charakterze ponadregionalnym i aglomeracyjnym (kolej miejska).

667	Pracodawcy RP/Koleje Mazowieckie	2.5.2 Cel szczegółowy 3.2 Rozwój i udoskonalanie zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej i intermodalnej mobilności na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawę dostępu do TEN-T oraz mobilności transgranicznej.	107	Wnioskujemy o możliwość dofinansowania z programu FEnIKS rozbudowy istniejących baz utrzymaniowo-naprawczych dla taboru kolejowego przewoźników regionalnych.	Zakup nowego taboru wiąże się z koniecznością dostosowania istniejących zapleczy technicznych do obsługi większej ilości taboru jak również taboru bardziej zróżnicowanego pod względem typu. Zaplecza techniczne eksploatowane przez przewoźników kolejowych często budowane były kilkadziesiąt lat temu i dostosowane były do ówczesnie eksploatowanego taboru. Obecnie rynek oferuje tabor bardziej zróżnicowany pod względem parametrów technicznych, długości składów itp., zatem w celu zapewnienia prawidłowej obsługi technicznej niezbędny staje się rozwój/rozbudowa/dostosowanie infrastruktury technicznej Sekcji do obecnych warunków i potrzeb. Zasadne staje się, zatem dofinansowanie w ramach programu nie tylko budowy nowych baz utrzymaniowo-naprawczych, ale również rozbudowy istniejących zapleczy technicznych.	odrzucona	W związku z zastrzeżeniami Komisji Europejskiej w perspektywie 2014-2020 do finansowania zapleczy taboru kolejowego w kontekście zgodności z zasadami pomocy publicznej tego typu działania nie są planowane do wsparcia w ramach programu. Alokacja przeznaczona na tabor jest ograniczona, dlatego aby zmaksymalizować efekt ograniczono wsparcie jedynie do zakupu taboru zeroemisyjnego. Ponadto, należy zwrócić uwagę na to, że interwencja FEnIKS dotyczy linii i taboru przeznaczonego do ruchu o charakterze ponadregionalnym i aglomeracyjnym (kolej miejska).
668	Pracodawcy RP/Koleje Mazowieckie	2.5.2 Cel szczegółowy 3.2 Rozwój i udoskonalanie zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej i intermodalnej mobilności na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawę dostępu do TEN-T oraz mobilności transgranicznej.	107	Wnioskujemy o możliwość dofinansowania z programu FEnIKS budowy/rozbudowy infrastruktury towarzyszącej w postaci nowych torów odstawczych w Sekcjach utrzymaniowych, peronów technologicznych i innych elementów infrastruktury towarzyszącej np. oświetlenia (dla przewoźników regionalnych).	Zakup nowego taboru wiąże się z koniecznością dostosowania istniejących zapleczy technicznych do obsługi większej ilości taboru. Każdy ze zjeżdżających na Sekcje utrzymaniowe pojazdów, musi mieć zapewnienie miejsce postojowe w postaci torów odstawczych. Wiąże się to bezpośrednio z koniecznością budowy/rozbudowy infrastruktury towarzyszącej tj. peronów technologicznych, oświetlenia i innych powiązanych elementów.	odrzucona	Uwaga odrzucona W związku z zastrzeżeniami Komisji Europejskiej w perspektywie 2014-2020 do finansowania zapleczy taboru kolejowego w kontekście zgodności z zasadami pomocy publicznej tego typu działania nie są planowane do wsparcia w ramach programu. Alokacja przeznaczona na tabor jest ograniczona, dlatego aby zmaksymalizować efekt ograniczono wsparcie jedynie do zakupu taboru zeroemisyjnego. Ponadto, należy zwrócić uwagę na to, że interwencja FEnIKS dotyczy linii i taboru przeznaczonego do ruchu o charakterze ponadregionalnym i aglomeracyjnym (kolej miejska).
669	Regionalna Dyrekcja Lasów Państwowych w Katowicach	2.1.2.1 Powiązane rodzaje działań	38	Jednym z kluczowych wyzwań stojących przed Polską jest adaptacja do zmian klimatu, klimatu na "obszarach miejskich, wiejskich oraz leśnych"	Nie powinno skupiać się tylko na obszarach miejskich, gdyż tylko kompleksowe działania mogą przynieść pozytywne efekty. Sugeruje zatem rozszerzyć zakres o obszary wiejskie a także leśne. Realizacja działań na wszystkich obszarach pozwoli osiągnąć kluczowe wyzwanie jakie stoi przed Polską czyli adaptacja do zmian klimatu.	częściowo przyjęta	W ramach FEnIKS przewidziano 2 typy projektów dot. retencji: tj. zagospodarowywanie wody opadowej na obszarach miejskich oraz systemów małej retencji na terenach leśnych. Należy podkreślić, że wsparcie dot. systemów małej retencji nie jest zawężone tylko do miast. Pula środków europejskich jest ograniczona a potrzeby w danym obszarze ogromne. Ograniczony budżet środków UE determinuje konieczność nadania priorytetu wsparciu najbardziej strategicznych obszarów, kierując się zapisami dokumentów strategicznych, w tym przede wszystkim SPA 2020. Zgodnie z zapisami SPA 2020 miasta, w szczególności pow. 100 tys. mieszkańców zostały wskazane jako obszary szczególnie narażone na negatywne skutki zmian klimatu. Należy również podkreślić, że środki unijne nie mogą być postrzegane jako jedyne lub główne źródło finansowania dla wszystkich potrzeb, jakie zostały zidentyfikowane w poszczególnych sektorach. W świetle występowania szeregu niezwykle istotnych problemów zaplanowana w ramach FEnIKS kwota wsparcia na MPA z całą pewnością nie wystarczy zaspokojenie wszystkich potrzeb. Niemniej jednak należy podkreślić, że alokacja na dany cel została znacznie zwiększona w stosunku do bieżącej perspektywy.
670	Regionalna Dyrekcja Lasów Państwowych w Katowicach	2.2.4.1 Powiązane rodzaje działań	74	adaptacji "obszarów miejskich, wiejskich oraz leśnych": do zmian klimatu	Nie powinno skupiać się tylko na obszarach miejskich, gdyż tylko kompleksowe działania mogą przynieść pozytywne efekty. Sugeruje zatem rozszerzyć zakres o obszary wiejskie a także leśne. Realizacja działań na wszystkich obszarach pozwoli osiągnąć kluczowe wyzwanie jakie stoi przed Polską czyli adaptacja do zmian klimatu.	częściowo przyjęta	W ramach FEnIKS przewidziano 2 typy projektów dot. retencji: tj. zagospodarowywanie wody opadowej oraz systemów małej retencji na terenach leśnych. Pula środków europejskich jest ograniczona a potrzeby w danym obszarze ogromne. Ograniczony budżet środków UE determinuje konieczność nadania priorytetu wsparciu najbardziej strategicznych obszarów, kierując się zapisami dokumentów strategicznych, w tym przede wszystkim SPA 2020. Zgodnie z zapisami SPA 2020 miasta, w szczególności pow. 100 tys. mieszkańców zostały wskazane jako obszary szczególnie narażone na negatywne skutki zmian klimatu. Należy również podkreślić, że środki unijne nie mogą być postrzegane jako jedyne lub główne źródło finansowania dla wszystkich potrzeb, jakie zostały zidentyfikowane w poszczególnych sektorach. W świetle występowania szeregu niezwykle istotnych problemów zaplanowana w ramach FEnIKS kwota wsparcia na MPA z całą pewnością nie wystarczy zaspokojenie wszystkich potrzeb. Niemniej jednak należy podkreślić, że alokacja na dany cel została znacznie zwiększona w stosunku do bieżącej perspektywy. Niezależnie od powyższego należy podkreślić że w ramach celu szczegółowego 2.4 przewidziane jest również wsparcie systemów małej retencji a ich realizacja nie jest zawężona tylko do miast.
671	Regionalna Dyrekcja Lasów Państwowych w Katowicach	2.2.2.1 Powiązane rodzaje działań	62	Stworzenie farm wiatrowych, z których "przedsiębiorcy" będą mogli czerpać energię na własne potrzeby.	Poszerzenie grona beneficjentów pozwoli zabezpieczyć energię odnawialną nie tylko dla pojedynczych rodzin ale dla grupy osób zatrudnionych w "przedsiębiorstwach" którym zależy na ochronie środowiska naturalnego.	częściowo przyjęta	Zapisy programu nie wykluczają takie typy projektów, gdzie produkowana energia z OZE będzie wykorzystywana na własne potrzeby. Katalog beneficjentów zostanie doprecyzowany w dokumentach szczegółowych. Należy podkreślić, że przedsiębiorstwa mogą uzyskać wsparcie na produkcję energii z OZE na własne potrzeby jako elementu poprawiającego efektywność energetyczną w ramach Priorytetu I w c.s.2.1.

672	Regionalna Dyrekcja Lasów Państwowych w Katowicach	2.1.4.1 Powiązane rodzaje działań	53	Nie ma zawartej informacji dotyczącej edukacji społeczeństwa na tle gatunków chronionych w Polsce.	Gatunki rzadkie, chronione, zapisujące się w czerwonej księdze gatunków zagrożonych - większość z tych gatunków uzyskała ten status ze względu na działalność człowieka. Gatunki te nie znajdują się tylko na obszarach chronionych. Wiele z nich możemy spotkać w lasach gospodarczych ogólnodostępnych dla mieszkańców lub na łąkach i w bliskiej odległości zbiorników wodnych. Bez odpowiedniej edukacji, mieszkańcy nie zachowują szczególnej troski dla wielu gatunków ze świata roślin i zwierząt, które mogą napotkać podczas wycieczek, odpoczynku na gronie natury lub eksplorowania terenów leśnych.	częściowo przyjęta	Edukacja na temat skutków zmian klimatu i adaptacji do nich jest przewidziana w FEnIKS. Proponowany do dopisania tekst nie jest zadaniem, lecz jednym z tematów działań edukacyjnych. Ze względu na dopuszczalną liczbę znaków, tekst Programu nie może imiennie wymieniać tematów, które będą przedmiotem edukacji.
673	Regionalna Dyrekcja Lasów Państwowych w Katowicach	2.2.4.1 Powiązane rodzaje działań	75	Środowisko naturalne odgrywa istotną rolę nie tylko dla zdrowia i życia mieszkańców miast.	Również dla mieszkańców mniejszych miejscowości i wsi.	częściowo przyjęta	W ramach FEnIKS przewidziano 2 typy projektów dot. retencji: tj. zagospodarowywanie wody opadowej oraz systemów małej retencji na terenach leśnych. Pula środków europejskich jest ograniczona a potrzeby w danym obszarze ogromne. Ograniczony budżet środków UE determinuje konieczność nadania priorytetu wsparciu najbardziej strategicznych obszarów, kierując się zapisami dokumentów strategicznych, w tym przede wszystkim SPA 2020. Zgodnie z zapisami SPA 2020 miasta, w szczególności pow. 100 tys. mieszkańców zostały wskazane jako obszary szczególnie narażone na negatywne skutki zmian klimatu. Należy również podkreślić, że środki unijne nie mogą być postrzegane jako jedyne lub główne źródło finansowania dla wszystkich potrzeb, jakie zostały zidentyfikowane w poszczególnych sektorach. W świetle występowania szeregu niezwykle istotnych problemów zaplanowana w ramach FEnIKS kwota wsparcia na MPA z całą pewnością nie wystarczy zaspokojenie wszystkich potrzeb. Niemniej jednak należy podkreślić, że alokacja na dany cel została znacznie zwiększona w stosunku do bieżącej perspektywy. Niezależnie od powyższego należy podkreślić że w ramach celu szczegółowego 2.4 przewidziane jest również wsparcie systemów małej retencji a ich realizacja nie jest zawężona tylko do miast.
674	Regionalna Dyrekcja Lasów Państwowych w Katowicach	1.1 GŁÓWNE WYZWANIA PRZY UWZGLĘDNIENIU RÓŻNIC SPOŁECZNYCH, EKONOMICZNYCH I TERYTORIALNYCH	7	Nie tylko zbiorniki retencyjne utrzymują wodę.	Uwaga dotyczy wyszczególnienia zbiorników retencyjnych. Nie ma niestety wzmianki dotyczącej terenów mokradłowych, obszarów wodno-błotnych lub torfowisk. Mokradła zajmują ok. 43 tys. km2 z czego samych torfowisk jest ok 12 tys. Tereny podmokłe również retencjonują nadwyżkę wody wiążące się z roztopami śniegu lub gwałtownymi ulewami. Woda ta niestety nie nadaje się do spożycia dla mieszkańców natomiast ma bardzo ważny wpływ na bioróżnorodność organizmów związanych z terenami wodnymi. Przy terenach mokradłowych wstępują największe zróżnicowanie gatunkowe płazów, gadów, owadów lub roślin.	częściowo przyjęta	Zapisy projektu FEnIKS nie kwestionują roli terenów mokradłowych, obszarów wodno-błotnych lub torfowisk w retencjonowaniu wody. Należy zauważyć, że zgodnie z projektem FEnIKS w ramach Celu szczegółowego 2.4 Wspieranie przystosowania się do zmian klimatu i zapobiegania ryzyku związanemu z klęskami żywiołowymi i katastrofami, a także odporności, z uwzględnieniem podejścia ekosystemowego przewidywane jest wsparcie działań dotyczących m.in. zwiększenia naturalnej retencji, renaturyzacji cieków wodnych i obszarów zależnych od wód. Dodatkowo w treści Programu zostanie dodany zapis "Równie ważne będą działania polegające na przywróceniu właściwych stosunków wodnych na siedliskach bagiennych i łąkowych, zwłaszcza na glebach organicznych." Ponadto, w ramach Celu szczegółowego 2.7 Wzmacnianie ochrony i zachowania przyrody, różnorodności biologicznej oraz zielonej infrastruktury, w tym na obszarach miejskich, oraz ograniczanie wszelkich rodzajów zanieczyszczenia podejmowane działania będą głównie zmierzały do odtwarzania zdegradowanych siedlisk i ich zachowania oraz wzmacniania populacji zagrożonych gatunków, w tym w ekosystemach wodnych i od wód zależnych.
675	Regionalna Dyrekcja Lasów Państwowych w Katowicach	2.2.5.1 Powiązane rodzaje działań	82-83	Nie tylko zagwarantowanie ludziom dostępu do odpowiedniej ilości wody do spożycia ale również doradztwo z zakresu zrównoważonego gospodarowania wody.	Wg statystyk z roku na rok zakres wód w Polsce będzie się obniżał, samo zagwarantowanie mieszkańcom dostępu do wody nie rozwiąże problemu. Należy zastanowić się nad doradztwem na tle rolnictwa i gospodarstw domowych w zakresie gospodarki wodnej i jej pozyskiwania z naturalnych źródeł jak np. domowe zbiorniki wodne.	częściowo przyjęta	W ramach FEnIKS planuje się wsparcie dla działań edukacyjnych m.in. w zakresie zasobów wodnych.
676	Regionalna Dyrekcja Lasów Państwowych w Katowicach	2.1.5.2 Główne grupy docelowe	54	wskazanie Państwowego Gospodarstwa Lasy Państwowych jako potencjalnego beneficjenta	Z uwagi na specyficzną formę prawną Lasów Państwowych tj. Państwowa jednostka organizacyjna nie posiadająca osobowości prawnej, działająca w oparciu o Ustawę o lasach z dnia 28.1991 (Dz. U. 1991 Nr 101 poz. 444 z poz. zm.) oraz Statut Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy Państwowe	częściowo przyjęta	Grupa docelowa nie oznacza beneficjentów wsparcia. Typ beneficjenta zostanie doprecyzowany w dokumentach uszczegóławiających
677	Regionalna Dyrekcja Lasów Państwowych w Katowicach	2.1.5.2 Główne grupy docelowe	54	wskazanie Państwowego Gospodarstwa Lasy Państwowych jako potencjalnego beneficjenta	Z uwagi na specyficzną formę prawną Lasów Państwowych tj. Państwowa jednostka organizacyjna nie posiadająca osobowości prawnej, działająca w oparciu o Ustawę o lasach z dnia 28.1991 (Dz. U. 1991 Nr 101 poz. 444 z poz. zm.) oraz Statut Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy Państwowe	częściowo przyjęta	Grupa docelowa nie oznacza beneficjentów wsparcia. Typ beneficjenta zostanie doprecyzowany w dokumentach uszczegóławiających

678	Siostry Rzeki	2.1.2.1 Powiązane rodzaje działań	38-39	<p>(1) Fragmentowi „W zakresie gospodarowania wodami opadowymi wspierane będą systemy mające za zadanie zapobieganie podtopieniom i zalaniom oraz ograniczanie skutków tych zjawisk, zwiększenie odporności na ekstremalne zjawiska pogodowe (ulewy oraz powódzie błyskawiczne), spowolnienie odpływu oraz retencjonowanie wody wraz z systemami jej dystrybucji na okres suszy. Projekty takie mogą być łączone z projektami dotyczącymi zielono-niebieskiej infrastruktury.” należy nadać brzmienie: „W zakresie gospodarowania wodami opadowymi w miastach wspierane będą systemy mające za zadanie zapobieganie podtopieniom i zalaniom oraz ograniczanie skutków tych zjawisk, zwiększenie odporności na ekstremalne zjawiska pogodowe (ulewy oraz powódzie błyskawiczne), spowolnienie odpływu oraz retencjonowanie wody wraz z systemami jej dystrybucji na okres suszy. Projekty takie mogą być łączone z projektami dotyczącymi zielono-niebieskiej infrastruktury.” (2) Jeśli nie było intencją projektodawcy, by fragment ten dotyczył interwencji na obszarach zurbanizowanych (o których mowa w akapicie pierwszym opisu), w związku z zasadą „do no significant harm” wnioskuje się o dodanie: “Celem zapewnienia zrównoważonego rozwoju w gospodarce wodnej przewidziano wspieranie naturalnego retencjonowania wody, w tym małej retencji (z wykluczeniem retencji powstałej w wyniku przegradzania cieków wodnych): działania w celu zatrzymania wód opadowych w miejscu ich powstania, w tym umożliwienie zasilania profilu glebowego i dalej – wód podziemnych, renaturyzacja przekształconych cieków wodnych i ich dolin, w tym zwiększanie rozstawu wałów przeciwpowodziowych i budowa polderów zalewowych na zawałach obwałowanych dolin rzecznych, renaturyzacja obszarów od wód zależnych, z wykorzystaniem naturalnych mechanizmów ekosystemowych (nature based solutions). Ponadto, wsparciem objęte zostaną: przebudowa, remont lub wyłączenie z eksploatacji (likwidacja) urządzeń wodnych i infrastruktury hydrotechnicznej, ograniczające ryzyko wystąpienia powodzi i suszy”.</p>	<p>(1) Proponowana zmiana pozwoli na jednoznaczny interpretację treści Programu: „powiązane rodzaje działań” w tym miejscu dotyczą interwencji wyłącznie na obszarach miejskich. (2) W przypadku, gdyby nie było to zgodne z intencją projektodawcy należy wprowadzić dodatkowe, zaproponowane zapisy, by uniknąć sprzeczności z zasadą „do no significant harm”. Wprowadzenie takiej zmiany pozwoli na wyłączenie z zakresu wsparcia budowy inwestycji ukierunkowanych na retencję zbiornikową i korytową, kontrproduktywnych w stosunku do celu, jakim jest skuteczna adaptacja do zmian klimatu, szkodliwych środowiskowo (stojących w sprzeczności z celami środowiskowymi Ramowej Dyrektywy Wodnej – poprzez przegradzenie biegu rzek zaburzających ciągłość ekosystemów i morfologię cieków; nie neutralnych klimatycznie). Magazynowanie wody poprzez przegradzanie rzek (i ich zamianę na zbiorniki powyżej zapór czy stopni wodnych) nie powinno być objęte wsparciem. Zbiorniki emitują bardzo dużo gazów cieplarnianych (dwutlenku węgla, metanu i podtlenku azotu). Nie jest to jedynie gaz opuszczający czasę tych zbiorników w formie lotnej, ale także ten rozpuszczony, uwalniany do atmosfery na przelewach zapor. Przegrodzenie rzeki i spowolnienie przepływu wód niszczy dolinę rzeczną i jej otoczenie, m.in. poprzez zalewanie, zmianę stosunków wodnych. Wiąże się z tym utrata różnorodności biologicznej (z negatywnym oddziaływaniem na nią o zasięgu znacznie wykraczającym poza zasięg inwestycji, zarówno w górę, jak i w dół rzeki). Proponowany zapis daje możliwość objęcia wsparciem wyłączenia z eksploatacji budowli istniejących, 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, a także obiektów zniszczonych, których odbudowa nie ma racjonalnego uzasadnienia i jest sprzeczna z celami klimatycznymi. Proponowana zmiana zachowuje możliwość objęcia wsparciem modernizacji istniejącej infrastruktury, jeśli modernizacja ta ma na celu bardziej efektywne zarządzanie ryzykiem powodzi i suszy, w tym wdrażanie rozwiązań poprawiających i przywracających ciągłość ekosystemów rzecznych. Proponowana zmiana pozwoli nadać wysoki priorytet rozwojowi naturalnej retencji i wyjść naprzeciw ustaleniom i kierunkom działań wskazanym w SPA2020. Wśród działań adaptacyjnych w zakresie dostosowania sektora gospodarki wodnej do zmian klimatu SPA2020 wymienia: „zwiększanie możliwości retencyjnych i renaturyzację cieków wodnych oraz przywracanie i utrzymanie dobrego stanu wód, ekosystemów wodnych i od wód zależnych”, w rozumieniu Ramowej Dyrektywy Wodnej. SPA2020 wskazuje, że „ważne jest, aby działania służące ochronie przeciwpowodziowej w pierwszej kolejności wykorzystywały najmniej inwazyjne dla środowiska przyrodniczego rozwiązania, w szczególności nietechniczne metody ochrony przeciwpowodziowej”. Proponowana zmiana pozwoli na wdrożenie, poprzez objęcie go wsparciem, Krajowego Programu Renaturyzacji Wód Powierzchniowych.</p>	częściowo przyjęta	<p>Ad. 1 Uwaga częściowo uwzględniona. Zgodnie z uwagą NFOŚiGW uzupełnienie fragment (str. 38) zostanie uzupełniony następująco: W związku z tym przewiduje się wdrożenie działań określonych w miejskich planach adaptacji do zmian klimatu, obejmujących m.in. zrównoważone i zaadaptowane do zmian klimatu systemy gospodarowania wodami opadowymi oraz rozwój zielono-niebieskiej infrastruktury, w tym rozwiązania bazujące na funkcjach przyrodniczych (NBS). Uzupełnienie fragmentu (str. 74): W zakresie adaptacji zmian klimatu na obszarach miejskich przewiduje się wsparcie projektów realizowanych w miastach o określonej wielkości i gęstości zaludnienia z wyłączeniem miast kwalifikujących się do wsparcia w ramach celu szczegółowego 2.4 w ramach priorytetu I. Projekty polegać będą na opracowaniu miejskich planów adaptacji oraz na ich realizacji w tym poprzez wdrożenie działań inwestycyjnych analogicznych do wskazanych w priorytecie I (m. in. polegających na realizacji zrównoważonych i zaadaptowanych do zmian klimatu systemów gospodarowania wodami opadowymi oraz rozwoju zielono-niebieskiej infrastruktury, w tym rozwiązania bazujące na funkcjach przyrodniczych (NBS)).</p> <p>Ad. 2 Uwaga odrzucona. W ramach Priorytetu I: Wsparcie sektorów energetyka i środowisko z Funduszu Spójności, Celu szczegółowego 2.4 Wspieranie przystosowania się do zmian klimatu i zapobiegania ryzyku związanemu z klęskami żywiołowymi i katastrofami, a także odporności, z uwzględnieniem podejścia ekosystemowego przewidywane są działania dedykowane obszarom miejskim, określone w miejskich planach adaptacji.</p> <p>Działania dotyczące zwiększenia naturalnej retencji, renaturyzacji cieków wodnych i obszarów zależnych od wód, infrastruktury służącej zmniejszaniu skutków oraz zapobieganiu zjawiskom powodzi i suszy są przewidywane do wsparcia w ramach Priorytetu II: Wsparcie sektorów energetyka i środowisko z EFRR, Celu szczegółowego 2.4 Wspieranie przystosowania się do zmian klimatu (...).</p> <p>Zapisy doprecyzowujące typy projektów zostaną wskazane w dokumencie szczegółowym tj. szczegółowym opisie priorytetów.</p>
679	Siostry Rzeki	2.2.4.1 Powiązane rodzaje działań	74-76	<p>Z zakresu interwencji należy wykluczyć budowę nowej infrastruktury technicznej (“do no significant harm”), także tej służącej małej retencji; fragmentowi “Celem zapewnienia zrównoważonego rozwoju... towarzyszącej” należy nadać brzmienie “Celem zapewnienia zrównoważonego rozwoju w gospodarce wodnej przewidziano wspieranie naturalnego retencjonowania wody, w tym małej retencji (z wykluczeniem retencji powstałej w wyniku przegradzania cieków wodnych): działania w celu zatrzymania wód opadowych w miejscu ich powstania, w tym umożliwienie zasilania profilu glebowego i dalej – wód podziemnych, renaturyzacja przekształconych cieków wodnych i ich dolin, w tym zwiększanie rozstawu wałów przeciwpowodziowych i budowa polderów zalewowych na zawałach obwałowanych dolin rzecznych, renaturyzacja obszarów od wód zależnych, z wykorzystaniem naturalnych mechanizmów ekosystemowych (nature based solutions). Ponadto, wsparciem objęte zostaną: przebudowa, remont lub wyłączenie z eksploatacji (likwidacja) urządzeń wodnych i infrastruktury hydrotechnicznej, ograniczające ryzyko wystąpienia powodzi i suszy”.</p>	<p>Spójność z zasadą “do no significant harm”. Wprowadzenie zmiany pozwoli na wyłączenie z zakresu wsparcia budowy inwestycji ukierunkowanych na retencję zbiornikową i korytową, kontrproduktywnych w stosunku do celu, jakim jest skuteczna adaptacja do zmian klimatu, szkodliwych środowiskowo (stojących w sprzeczności z celami środowiskowymi Ramowej Dyrektywy Wodnej – poprzez przegradzenie biegu rzek zaburzających ciągłość ekosystemów i morfologię cieków; nie neutralnych klimatycznie). Magazynowanie wody poprzez przegradzanie rzek (i ich zamianę na zbiorniki powyżej zapór czy stopni wodnych) nie powinno być objęte wsparciem. Zbiorniki emitują bardzo dużo gazów cieplarnianych (dwutlenku węgla, metanu i podtlenku azotu). Nie jest to jedynie gaz opuszczający czasę tych zbiorników w formie lotnej, ale także ten rozpuszczony, uwalniany do atmosfery na przelewach zapor. Przegrodzenie rzeki i spowolnienie przepływu wód niszczy dolinę rzeczną i jej otoczenie, m.in. poprzez zalewanie, zmianę stosunków wodnych. Wiąże się z tym utrata różnorodności biologicznej (z negatywnym oddziaływaniem na nią o zasięgu znacznie wykraczającym poza zasięg inwestycji, zarówno w górę, jak i w dół rzeki). Proponowany zapis daje możliwość objęcia wsparciem wyłączenia z eksploatacji budowli istniejących, 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. Proponowana zmiana zachowuje możliwość objęcia wsparciem modernizacji istniejącej infrastruktury, jeśli modernizacja ta ma na celu bardziej efektywne zarządzanie ryzykiem powodzi i suszy, w tym wdrażanie rozwiązań poprawiających i przywracających ciągłość ekosystemów rzecznych. Proponowana zmiana pozwoli nadać wysoki priorytet rozwojowi naturalnej retencji i wyjście naprzeciw ustaleniom i kierunkom działań wskazanym w SPA2020. Wśród działań adaptacyjnych w zakresie dostosowania sektora gospodarki wodnej do zmian klimatu SPA2020 wymienia: „zwiększanie możliwości retencyjnych i renaturyzację cieków wodnych oraz przywracanie i utrzymanie dobrego stanu wód, ekosystemów wodnych i od wód zależnych”, w rozumieniu Ramowej Dyrektywy Wodnej. SPA2020 wskazuje, że „ważne jest, aby działania służące ochronie przeciwpowodziowej w pierwszej kolejności wykorzystywały najmniej inwazyjne dla środowiska przyrodniczego rozwiązania, w szczególności nietechniczne metody ochrony przeciwpowodziowej”. Proponowana zmiana pozwoli na wdrożenie, poprzez objęcie go wsparciem, Krajowego Programu Renaturyzacji Wód Powierzchniowych.</p>	częściowo przyjęta	<p>Opis działań planowanych do wsparcia w ramach Celu szczegółowego 2.4 Wspieranie przystosowania się do zmian klimatu i zapobiegania ryzyku związanemu z klęskami żywiołowymi i katastrofami, a także odporności, z uwzględnieniem podejścia ekosystemowego, uwzględnią działania związane ze zwiększaniem naturalnej retencji i renaturyzacji cieków wodnych i obszarów zależnych od wód (co zostało zaznaczone już w pierwszym akapicie “Będą to działania (...) dotyczące m.in. adaptacji obszarów miejskich do zmian klimatu, zwiększenia naturalnej retencji, renaturyzacji cieków wodnych i obszarów zależnych od wód(...)”) oraz wykorzystanie tzw. nature/ecosystem based solutions (na co wskazuje sama nazwa celu szczegółowego). Dodatkowo opis działań w ramach celu szczegółowego zostanie zmodyfikowany w następujący sposób:</p> <p>“Celem zwiększenia odporności na powódzie i susze, przewidziano wsparcie systemów małej retencji renaturyzacji przekształconych cieków wodnych i ich dolin (m.in. poprzez zwiększanie rozstawu wałów przeciwpowodziowych) oraz renaturyzacji obszarów od wód zależnych z wykorzystaniem naturalnych mechanizmów ekosystemowych (nature based solutions). Ponadto działania będą skierowane na zapewnienie bezpieczeństwa powodziowego i przeciwdziałanie suszy poprzez budowę, przebudowę lub remont urządzeń wodnych i infrastruktury towarzyszącej. Działania będą realizowane zgodnie z Ramową Dyrektywą Wodną”.</p> <p>Wprowadzenie zapisów wykluczających budowę nowej infrastruktury technicznej jest niezasadne, ze względu na fakt, że w uzasadnionych przypadkach budowa infrastruktury technicznej (np. wałów przeciwpowodziowych czy suchych zbiorników) jest konieczna dla zapewnienia ochrony przeciwpowodziowej ludności i cennej infrastruktury.</p> <p>Typy projektów, które zostaną objęte wsparciem zostaną doprecyzowane w dokumencie szczegółowym tj. szczegółowym opisie priorytetów.</p>

680	Siostry Rzeki		140-142	(1) usunięcie z listy: (a) budowy brakujących odcinków drogowych w ramach Via Carpatia wraz z odcinkami uzupełniającymi (b) poprawy parametrów eksploatacyjnych na Odrzańskiej Drodze Wodnej (2) dodanie do listy Krajowego Programu Renaturyzacji Wód Powierzchniowych	(1) oba przedsięwzięcia, o dużym zasięgu oddziaływania nie mają strategicznej oceny oddziaływania na środowisko; oba można wykluczyć ze wsparcia w oparciu o zasadę "do no significant harm" (a) forsowanie inwestycji o tak dużym zasięgu oddziaływania społeczno-środowiskowego bez analiz ruchowo-sieciowych, analiz rozwiązań alternatywnych w skali makro (a nie dla kilkunasto-kilkudziesięciu kilometrowych odcinków) wygeneruje problemy podobne do analogicznej sytuacji sprzed lat z Via Baltica, już możliwe do odnotowania - Mazury, Biebrzański Park Narodowy (b) przedsięwzięcie enigmatycznie nazwane "poprawą parametrów eksploatacyjnych" jest realizacją części rządowego programu rozwoju żeglugi śródlądowej stojącego w sprzeczności z zasadą "do no significant harm"; niemożliwość osiągnięcia trwałych efektów (poza trwałym zniszczeniem: rzeki, ekosystemów wodnych i od wód zależnych; zwiększeniem ryzyka powodzi i suszy) wykazano w opracowaniu WWF: Analiza uwarunkowań i efektywności ekonomicznej rozwoju odrzańskiej drogi wodnej (2010); argumenty podnoszone w uwagach dot. wsparcia dla żeglugi transportowej mają tu zastosowanie (2) dodanie do listy Krajowego Programu Renaturyzacji Wód Powierzchniowych przyczyni się do realizacji celów zarówno w zakresie ochrony różnorodności biologicznej, ale przede wszystkim w zakresie adaptacji do zmian klimatu (zmniejszenie ryzyka powodzi i suszy, zwiększenie retencji krajobrazowej), łagodzenia skutków tych zmian	odrzucona	(1) Lista projektów o znaczeniu strategicznym ma inny charakter niż Wykaz Dużych Projektów z perspektywy 2014-2020 i jest zestawieniem dobrych przykładów inwestycji, co do których zgodnie z Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 będą miały zastosowanie dodatkowe obowiązki o charakterze informacyjno-promocyjnym. Co do zasadności inwestycji w ten sektor, odpowiedź została udzielona przy uwagach dotyczących zakresu wsparcia. (2) Wsparcie dla renaturyzacji przewidziane jest w ramach celu szczegółowego 2.4 Priorytet II jako jedno z priorytetowych działań. Niniejszy program nie ma określonego zakresu oraz budżetu w związku z tym nie przewiduje się umieszczania go w ramach projektów startegicznych.
681	Siostry Rzeki	2.6.1.1 Powiązane rodzaje działań	114-117	Rozszerzenie zakresu interwencji o niezbędne działania adaptacyjne do zmian klimatu w sektorze zdrowia (vide SPA2020), w tym poprawy odporności infrastruktury sektora na te zmiany.	Uwzględnienie istotnych ustaleń SPA2020 i wykorzystanie funduszy UE do właściwej i pilnej adaptacji do zmian klimatu.	odrzucona	Wsparcie w zakresie adaptacji do zmian klimatu przewidziane jest w FEniKS w innych obszarach, sektor zdrowia jest obszarem specyficznym, w którym wsparcie ma na celu poprawę skuteczności podejmowanych przez służbę zdrowia działań
682	Siostry Rzeki	2.5.1.1 Powiązane rodzaje działań	102-103	Z zakresu interwencji należy usunąć wsparcie dla rozwoju żeglugi śródlądowej ("do no significant harm").	Wsparcie dla tego rodzaju transportu przewidziane w projekcie programu torpeduje cele szczegółowe 2.1, 2.4, 2.7. Poprawka służy zachowaniu spójności z unijną Strategią na rzecz Bioróżnorodności 2030. Stabilizacja poziomu wody i likwidacja niskich stanów wód w korytach rzek związana z „przystosowaniem” ich do żeglugi, ograniczenie zasięgu i głębokości wylewów, a także trwałe zaburzenia poziomu wód gruntowych terenów przyległych zagrażają realizacji celów środowiskowych określonych w Ramowej Dyrektywie Wodnej. Będą znacząco negatywnie wpływać także na wszystkie korytowe i dolinowe typy siedlisk przyrodniczych chronione prawem polskim i wspólnotowym (Natura 2000), w szczególności: zalewane muliste brzegi rzek 3270, starorzecza 3150, łąki sełernicowe 6440, łąki trzęślicowe 6410 i niżowe łąki użytkowane ekstensywnie 6510, ziołorośla nadrzeczne 6430, grądy 9170 a także łąki wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe 91E0, łąki wiązowo-jesionowe 91F0, mające status siedlisk o znaczeniu priorytetowym dla Wspólnoty, jak również na siedliska gatunków związanych z korytami i dolinami rzek chronionych prawem polskim i wspólnotowym. Argumenty przeciwko rozwojowi transportu śródlądowego pojawiły się już w Prognozie oddziaływania na środowisko SOR: "Projekt ten może rodzić liczne wątpliwości zarówno pod kątem jego możliwych negatywnych oddziaływań na wody oraz środowisko przyrodnicze, w tym ekosystemy od wód zależne. Wątpliwości pojawiają się także od strony ekonomicznej (opłacalność tego środka transportu) oraz od strony technicznej, gdyż w dalszym ciągu nierozwiązana jest kwestia zabezpieczenia odpowiedniej ilości wód umożliwiających transport rzeczny. Kwestie te nabierają szczególnego znaczenia analizując prognozowane zmiany klimatu i natężenie zjawisk ekstremalnych. Z jednej strony zjawiska suszy (w tym hydrologicznej mającej wpływ na żeglugę), z drugiej strony zagrożenia powodziowe i konieczność utrzymywania pojemności zbiorników wodnych umożliwiających przejęcie nadmiaru opadu). Z tego względu, na dalszych etapach wdrażania SOR, zasadnym byłoby przeprowadzenie szczegółowego studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego, które określi optymalny rozkład i klasę dróg wodnych w Polsce z jednoczesnym wskazaniem odcinków, dla których jest to zasadne. Biorąc pod uwagę duży koszt środowiskowy związany z realizacją tego projektu jako alternatywę można by rozważyć szersze wsparcie transportu kolejowego." Programu rozwoju transportu śródlądowego nie poddano strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko. Transport śródlądowy nie ma w aktualnych warunkach ekonomicznych, technicznych oraz ekologicznych racjonalnych podstaw do rozwoju, ani jego rozwój nie wpłynie korzystnie na zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych, poprawę bezpieczeństwa powodziowego oraz odbudowę bioróżnorodności przyrodniczej kraju (vide: raport WWF Polska "Żegluga czy kolej").	odrzucona	Finansowanie zadań w transporcie wodnym śródlądowym ma dotyczyć inwestycji na Odrzańskiej Drodze Wodnej i stanowić kontynuację działań realizowanych dotychczas w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ). ODW jest szlakiem wodnym w ciągłej eksploatacji, wymagającym zarówno bieżącego utrzymania jak i modernizacji istniejącej infrastruktury w celu powstrzymania jej dalszej degradacji i przywrócenia parametrów żeglowności. Inwestycje w ramach FEniKS mają na celu kontynuację działań zrealizowanych w poprzednich perspektywach w celu osiągnięcia planowanego zwiększenia efektywności transportu na szlaku żeglugowym ODW. Nie jest planowane prowadzenie inwestycji na innych szlakach wodnych, szczególnie na których nie odbywa się regularna żegluga towarowa. Polskie plany inwestycyjne w zakresie transportu wodnego śródlądowego są zbieżne z kierunkami europejskich polityk oraz są zgodne z celami Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju. Aspekt ekonomiczny nie jest jedynym czynnikiem determinującym konieczność przeprowadzenia modernizacji śródlądowych dróg wodnych. Mają one na celu również powstrzymanie dalszej dekapitalizacji infrastruktury żeglugowej oraz poprawę bezpieczeństwa żeglugi. Pełnią również funkcję regulacyjną, co stanowi element zapobiegania powodziom i suszom. Każdy projekt będzie podlegał ocenie oddziaływania na środowisko oraz będzie musiał być z spójny z zasadą DNSH (Do No Significant Harm - , pol. Nie Czyni Poważnych Szkód). Biorąc pod uwagę istniejące regulacje prawne w zakresie ocen oddziaływania na środowisko jak również konieczność uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację poszczególnych inwestycji w zakresie wsparcia infrastruktury żeglugi śródlądowej podnoszone sprzeczności nie występują.

683	Siostry Rzeki	2.5.2.1 Powiązane rodzaje działań	107-109	Z zakresu interwencji należy usunąć wsparcie dla rozwoju żeglugi śródlądowej ("do no significant harm").	Wsparcie dla tego rodzaju transportu przewidziane w projekcie programu torpeduje cele szczegółowe 2.1, 2.4, 2.7. Poprawka służy zachowaniu spójności z unijną Strategią na rzecz Bioróżnorodności 2030. Stabilizacja poziomu wody i likwidacja niskich stanów wód w korytach rzek związana z „przystosowaniem” ich do żeglugi, ograniczenie zasięgu i głębokości wylewów, a także trwałe zaburzenia poziomu wód gruntowych terenów przyległych zagrożą realizacji celów środowiskowych określonych w Ramowej Dyrektywie Wodnej. Będą znacząco negatywnie wpływać także na wszystkie korytowe i dolinowe typy siedlisk przyrodniczych chronione prawem polskim i wspólnotowym (Natura 2000), w szczególności: zalewane muliste brzegi rzek 3270, starorzecza 3150, łąki selernicowe 6440, łąki trzęślicowe 6410 i niżowe łąki użytkowane ekstensywnie 6510, ziołorośla nadrzeczne 6430, grądy 9170 a także łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe 91E0, łąki wiązowo-jesionowe 91F0, mające status siedlisk o znaczeniu priorytetowym dla Wspólnoty, jak również na siedliska gatunków związanych z korytami i dolinami rzek chronionych prawem polskim i wspólnotowym.. Argumenty przeciwko rozwojowi transportu śródlądowego pojawiły się już w Prognozie oddziaływania na środowisko SOR: "Projekt ten może rodzić liczne wątpliwości zarówno pod kątem jego możliwych negatywnych oddziaływań na wody oraz środowisko przyrodnicze, w tym ekosystemy od wód zależne. Wątpliwości pojawiają się także od strony ekonomicznej (opłacalność tego środka transportu) oraz od strony technicznej, gdyż w dalszym ciągu nierozwiązana jest kwestia zabezpieczenia odpowiedniej ilości wód umożliwiających transport rzeczny. Kwestie te nabierają szczególnego znaczenia analizując prognozowane zmiany klimatu i natężenie zjawisk ekstremalnych. Z jednej strony zjawiska suszy (w tym hydrologicznej mającej wpływ na żeglugę), z drugiej strony zagrożenia powodziowe i konieczność utrzymywania pojemności zbiorników wodnych umożliwiających przejęcie nadmiaru opadu. Z tego względu, na dalszych etapach wdrażania SOR, zasadnym byłoby przeprowadzenie szczegółowego studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego, które określi optymalny rozkład i klasę dróg wodnych w Polsce z jednoczesnym wskazaniem odcinków, dla których jest to zasadne. Biorąc pod uwagę duży koszt środowiskowy związany z realizacją tego projektu jako alternatywę można by rozważyć szersze wsparcie transportu kolejowego."	odrzucona	Finansowanie zadań w transporcie wodnym śródlądowym ma dotyczyć inwestycji na Odrzańskiej Drodze Wodnej i stanowić kontynuację działań realizowanych dotychczas w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ). ODW jest szlakiem wodnym w ciągłej eksploatacji, wymagającym zarówno bieżącego utrzymania jak i modernizacji istniejącej infrastruktury w celu powstrzymania jej dalszej degradacji i przywrócenia parametrów żeglowności. Inwestycje w ramach FEnIKS mają na celu kontynuację działań zrealizowanych w poprzednich perspektywach w celu osiągnięcia planowanego zwiększenia efektywności transportu na szlaku żeglugowym ODW. Nie jest planowane prowadzenie inwestycji na innych szlakach wodnych, szczególnie na których nie odbywa się regularna żegluga towarowa. Polskie plany inwestycyjne w zakresie transportu wodnego szczególnie są zbieżne z kierunkami europejskich polityk oraz są zgodne z celami Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju. Aspekt ekonomiczny nie jest jedynym czynnikiem determinującym konieczność przeprowadzenia modernizacji śródlądowych dróg wodnych. Mają one na celu również powstrzymanie dalszej dekapitalizacji infrastruktury żeglugowej oraz poprawę bezpieczeństwa żeglugi. Pełnią również funkcję regulacyjną, co stanowi element zapobiegania powodziom i suszom. Każdy projekt będzie podlegał ocenie oddziaływania na środowisko oraz będzie musiał być z spójny z zasadą DNSH (Do No Significant Harm - , pol. Nie Czyni Poważnych Szkód). Biorąc pod uwagę istniejące regulacje prawne w zakresie ocen oddziaływania na środowisko jak również konieczność uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację poszczególnych inwestycji w zakresie wsparcia infrastruktury żeglugi śródlądowej podnoszone sprzeczności nie występują.
684	Siostry Rzeki	2.1.5.8 INDYKATYWNY PODZIAŁ ALOKACJI UE WEDŁUG RODZAJU INTERWENCJI	55-56	Proponuje się zwiększenie alokacji na wsparcie tego celu szczegółowego do poziomu adekwatnego do wyzwań środowiskowych związanych z utratą różnorodności biologicznej, i skierowanie środków priorytetowo na ochronę gatunków i siedlisk, w celu zapewnienia właściwego stanu ich ochrony, w tym na obszarach Natura 2000 (7,5% funduszy w ramach Programu).	Będzie to adekwatne do wyzwań związanych z utratą różnorodności biologicznej i celów Strategii Bioróżnorodności UE, europejskiego Zielonego Ładu oraz ambicji UE wyrażonych w motywie (11) ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r. ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego Plus, Funduszu Spójności, Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji i Europejskiego Funduszu Morskiego, Rybackiego i Akwakultury, a także przepisy finansowe na potrzeby tych funduszy oraz na potrzeby Funduszu Azylu, Migracji i Integracji, Funduszu Bezpieczeństwa Wewnętrznego i Instrumentu Wsparcia Finansowego na rzecz Zarządzania Granicami i Polityki Wizowej: „Odzwierciedlając znaczenie przeciwdziałania utracie różnorodności biologicznej, Fundusze powinny przyczynić się do uwzględnienia działań na rzecz różnorodności biologicznej w politykach Unii oraz do zrealizowania ambicji przeznaczenia 7,5 % rocznych wydatków w ramach wieloletnich ram finansowych (WRF) na cele dotyczące różnorodności biologicznej w 2024 r. oraz 10 % rocznych wydatków w ramach WRF na cele dotyczące różnorodności biologicznej w latach 2026 i 2027, przy uwzględnieniu faktu, że cele klimatyczne i cele dotyczące różnorodności biologicznej częściowo się pokrywają."	przyjęta	
685	Stowarzyszenie "komunikacja.org"	2.4.2.1 Powiązane rodzaje działań	98	W zakresie planów kontynuacji rozbudowy systemu RIS uwzględnić cały polski odcinek Międzynarodowej Drogi Wodnej E70.	Droga E 70 Rotterdam – Berlin – Kostrzyn – Bydgoszcz – Zalew Wiślany – Kaliningrad łączy Europę Zachodnią przez berliński węzeł dróg wodnych śródlądowych i przez północną Polskę z rejonem Kaliningradu i dalej z systemem drogi wodnej Niemna. Na terenie Polski prowadzi od kanału Odra – Havela do śluzu Hohensaaten dolnym odcinkiem Odry przez Kostrzyn (E 30), następnie drogą wodną Warty i Noteci do Kanału Bydgoskiego, rzeką Brdą i odcinkiem dolnej Wisły (E 40) przez Nogat na Zalew Wiślany i do Kaliningradu, dalej Pregołą i Dejmą do Kłajpedy. Według europejskiego porozumienia na temat głównych śródlądowych dróg wodnych o międzynarodowym znaczeniu (AGN) drogi wodne zaliczane do tras międzynarodowych powinny mieć parametry odpowiadające przynajmniej IV klasie (minimalne wymiary statku 80 m długości i 9,5 m szerokości).	odrzucona	Finansowanie zadań w obszarze ODW stanowić ma kontynuację działań realizowanych dotychczas w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ). ODW jest szlakiem wodnym w ciągłej eksploatacji, wymagającym zarówno bieżącego utrzymania jak i modernizacji istniejącej infrastruktury w celu powstrzymania jej dalszej degradacji i przywrócenia parametrów żeglowności. Inwestycje w ramach FEnIKS, w tym rozbudowa systemu RIS, mają na celu kontynuację działań zrealizowanych w poprzednich perspektywach w celu realizacji docelowych rozwiązań transportowych, umożliwiających osiągnięcie planowanego celu transportowego, zwiększenie efektywności ekonomicznej transportu oraz jego dostępności na całym szlaku żeglugowym ODW. Z tego względu nie jest planowane prowadzenie inwestycji na innych szlakach wodnych, szczególnie na których nie odbywa się regularna żegluga towarowa.
686	Stowarzyszenie "komunikacja.org"	2.5.2.1 Powiązane rodzaje działań	108	Dopisać na końcu zdania "Kontynuowana będzie elektryfikacja linii kolejowych" następującą treść "w szczególności do wszystkich miast wojewódzkich".	Elektryfikacja pozwoli na wzrost liczby połączeń kolejowych. W tym dalekobieżnych o wyższym standardzie, których brak jest obecnie bardzo uciążliwy. Jednocześnie zniweluje potrzebę zmiany lokomotywy, co zmniejszy czas podróży i koszty uruchomienia pociągu. Ułatwi przewoźnikom zapewnienie odpowiedniego taboru do potoków pasażerskich. Kolejnym argumentem są korzyści ochrony środowiska wynikające z eksploatacji trakcji elektrycznej. Elektryfikacja linii w rejonach szczególnej ochrony środowiska także jest czynnikiem uwzględnianym przy ustalaniu inwestycji. Natomiast linia kolejowa Krzyż–Kostrzyn przebiega wzdłuż terenu Natura 2000.	odrzucona	Nie ma potrzeby doszczegółowienia aktualnego zapisu, który w zaproponowanym brzmieniu mógłby wprowadzić zamieszanie oraz zawiązać sugerować, że priorytetowo traktowana jest elektryfikacja linii kolejowych tylko w miastach wojewódzkich. Należy podkreślić, że w programie FEnIKS priorytetem są inwestycje ujęte w sieci TEN-T.

687	Stowarzyszenie "Polskie Miasta Cittslow"	2.2.4.1 Powiązane rodzaje działań s. 74		Proponujemy doprecyzowanie zapisów dotyczących określenia wielkości tych miast i gęstości ich zaludnienia, które będą objęte wsparciem w ramach tego celu.	Wprowadzenie takich informacji ułatwi miastom prowadzenie prac przygotowawczych do realizacji projektów z tego zakresu, szczególnie w kontekście zaplanowania ewentualnego źródła finansowania.	częściowo przyjęta	Realizacja inwestycji wynikających z MPA objętych projektem POIiŚ 2014-2020 oraz Warszawa przewidziana jest do realizacji w Priorytecie I (punkt 2.1.2.1) i będzie finansowana z Funduszu Spójności. Natomiast w ramach Priorytetu II finansowanego z EFRR (punkt 2.2.4.1) przewiduje się wsparcie projektów polegających na opracowaniu miejskich planów adaptacji oraz działań inwestycyjnych wynikających z MPA również w mniejszych ośrodkach miejskich, o których mowa w linii demarkacyjnej. Dążymy do tego aby w ramach FEnIKS miasta o gęstości zaludnienia powyżej 1000 mieszkańców/km2 mogły uzyskać dofinansowanie unijne na ww. zakres. Z kolei wdrażanie tych działań w miastach średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze i subregionalnych ośrodkach wzrostu będzie realizowane z Polski Wschodniej. Niemniej jednak linia demarkacyjna w tym zakresie wymaga ostatecznego doprecyzowania w celu wyeliminowania wszelkich wątpliwości i wnioski o szczegóły będą tam opisane.
688	Stowarzyszenie "Polskie Miasta Cittslow"	2.1.1.1 Powiązane rodzaje działań s. 32		W kilku celach szczegółowych w punkcie "Powiązane rodzaje działań" pojawia się zapis " W ramach celu szczegółowego możliwa jest realizacja projektów o charakterze pilotażowym". Wybór realizatora projektu pilotażowego nastąpi w trybie niekonkurencyjnym. Uważamy, że należy usunąć zapis o niekonkurencyjnym wyborze realizatora.	Wprowadzony zapis pozwala na duży brak przejrzystości w wydatkowaniu środków. Zwracamy uwagę, że taki sposób wydatkowania środków jest przewidziany w kilku celach szczegółowych.	odrzucona	Planuje się wyselekcjonowanie ponadstandardowych projektów, które będą stanowiły dobrą praktykę. Zasady wyboru zostaną doszczegółowione na etapie SzOP i kryteriów.
689	Stowarzyszenie "Polskie Miasta Cittslow"	2.1.3.1 Powiązane rodzaje działań s. 43		Postulujemy wprowadzenie zapisu mówiącego o wspieraniu aglomeracji o wielkości co najmniej 10000 RLM w podziale na dwa schematy - dla aglomeracji 10000-40000 RLM i powyżej 40000 RLM.	Ilość RLM nie zawsze jest adekwatna do wielkości miejscowości. Mamy sytuacje, że miasteczka liczące 10.000 mieszkańców są aglomeracją liczącą blisko 30.000 RLM. Nie są one w stanie osiągnąć takiej efektywności inwestycji jak duże miasta lub skoncentrowane ośrodki miejskie w regionach przemysłowych. Tym samym są wykluczone ze wsparcia.	odrzucona	Wsparcie gospodarki wodno-ściekowej według wielkości aglomeracji jest zaproponowane w FEnIKS zgodnie z zapisami dyrektywy 91/271/EWG dot. oczyszczania ścieków komunalnych, a także rozporządzenia ściekowego, który transponuje przepisy dyrektywy do prawodawstwa polskiego. Uwaga nie jest zrozumiała w świetle stwierdzenia, że miasteczka liczące 10 000 mieszkańców (a będące aglomeracją liczącą 30 000 RLM) mogą być wykluczone ze wsparcia. Wielkość aglomeracji, parametry jakie powinna osiągnąć oczyszczalnia ścieków w danej aglomeracji czy stopień skanalizowania wynikają z przepisów ww. dyrektywy i prawodawstwa polskiego.
690	Stowarzyszenie "Polskie Miasta Cittslow"	2.5.2.1 Powiązane rodzaje działań s. 108		Proponujemy wpisanie wsparcia infrastruktury ruchu kolejowego również na poziomie regionalnym.	Obecne zapisy oznaczają prowadzenie wsparcia, które pogłębi wykluczenie komunikacyjne mieszkańców małych miejscowości, położonych w oddaleniu od głównych węzłów komunikacyjnych	odrzucona	Uwaga nieuwzględniona na obecnym etapie. Środki finansowe FEnIKS alokowane na wsparcie transportu kolejowego pozwalają na realizację projektów fazowanych i etapowanych z perspektywy 2014-2020 oraz najważniejszych priorytetów wynikających ze Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030. Linia demarkacyjna nie przesądza o finansowaniu linii regionalnych na poziomie krajowym, czy regionalnym. Ewentualne uszczegółowienie dotyczące kontynuacji/realizacji projektów kolejowych o znaczeniu regionalnym zostanie wprowadzone po uzgodnieniu odpowiednich zapisów w Umowie Partnerstwa (przyjęciu przez Komisję Europejską).
691	Stowarzyszenie "Polskie Miasta Cittslow"	s. 136		Oczekujemy, że na etapie konsultacji Programu zostaną przedstawione założenia jaki % celów klimatycznych będzie realizował Program FENIKS o wartości 25 mld EUR		przyjęta	
692	Stowarzyszenie "Polskie Miasta Cittslow"	s. 140		Przedmiotowy załącznik nie zawiera informacji o konkretnych inwestycjach planowanych jako strategiczne. Wysoki poziom ogólności nie pozwala wyrobić sobie opinii na temat koncepcji strategicznej programu.	Konieczność załączenia listy przedsięwzięć o charakterze strategicznym wynika z dokumentów UE.	odrzucona	Lista projektów o znaczeniu strategicznym ma inny charakter niż Wykaz Dużych Projektów z perspektywy 2014-2020 i jest zestawieniem dobrych przykładów inwestycji, co do których zgodnie z Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 będą miały zastosowanie dodatkowe obowiązki o charakterze informacyjno-promocyjnym. Nie określa więc ona zamkniętego katalogu inwestycyjnego.

693	Stowarzyszenie "Zrównoważona Mobilność w Jaworznie"	2.3.1.1 Powiązane rodzaje działań	87	„Podstawowym celem wsparcia będzie dążenie do stworzenia warunków dla zrównoważonej mobilności poprzez zapewnienie sprawnego, efektywnego, inteligentnego i bezpiecznego systemu transportu publicznego w miastach dostępnego dla wszystkich użytkowników (w tym osób z ograniczoną mobilnością).” sformułowania: „oraz rozwoju infrastruktury rowerowej oraz pieszej w miastach i w ich obszarach funkcjonalnych”. Jak również uzupełnienie zapisów dotyczących zrównoważenia opcji transportowych o kwestie mobilności aktywnej poprzez uzupełnienie zdania „Wymaga to rozwoju (budowy, rozbudowy i poprawy jakości) systemów inteligentnego transportu publicznego w miastach, w szczególności ich integracji funkcjonalnej i przestrzennej (obejmującej miasta i ich obszary funkcjonalne).” o zapis, „jak również tworzenia nowej infrastruktury rowerowej oraz pieszej spełniającej wymagania użytkowników w zakresie spójności, bezpośredniości, atrakcyjności, bezpieczeństwa i wygody (tzw. wymogi CROW)”	Transport rowerowy w pełni przyczynia się do realizacji celów środowiskowych i klimatycznych poprzez redukcję emisji substancji szkodliwych i hałasu. Jednocześnie rower jest środkiem transportu niezbędnym do sprawnego przemieszczania się po miastach. Rowerem można łatwiej dostać się w miejsca trudno dostępne samochodem, a jego zaparkowanie jest dużo łatwiejsze. Jest też dostępny dla szerszej grupy osób niż samochód, gdyż mogą z niego samodzielnie korzystać również osoby niepełnoletnie, a z rowerów elektrycznych lub trójkołowych – także osoby starsze, które nie mogłyby kierować samochodem, a koszty zakupu i użytkowania roweru są znacznie korzystniejsze niż w przypadku samochodu. Z kolei komunikacja zbiorowa może być efektywnym środkiem transportu np. pomiędzy miastami, jednak w przypadku krótszych podróży czas dojścia na przystanek i oczekiwanie na kurs zajmuje proporcjonalnie więcej czasu, a linie z przystankami rozmieszczonymi gęściej i bliżej celów podróży są wolniejsze i ich trasa jest bardziej wydłużona. Z wymienionych powodów w celu rozwoju zrównoważonej multimodalnej mobilności konieczne jest wsparcie nie tylko komunikacji publicznej, ale też rozbudowy infrastruktury umożliwiającej bezpieczne i komfortowe przemieszczanie się rowerem. Większy udział rowerów w podróżach wpisuje się wprost w przytoczony Cel szczegółowy 2.8 Wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej.	odrzucona	Z uwagi na dostępną alokację, Program FEnIKS - jako interwencja z poziomu krajowego - koncentruje się na kluczowych wyzwaniach dla transportu zbiorowego w aglomeracjach (cel szczegółowy 2.8) i rozwoju podstawowej sieci transportowej kraju (cel szczegółowy 3.2). Istnieje szereg innych programów pozwalających na budowę ścieżek rowerowych. Dodatkowo podkreślamy, że w ramach celu 2.8 kwalifikowane będą wydatki w ramach projektów służące tworzeniu infrastruktury pieszo-rowerowej. Nie zakładamy jednak oddzielnych projektów w tym zakresie z poziomu FEnIKS. W transporcie miejskim, odpornym na niekorzystne zjawiska atmosferyczne i bardziej dostępnym dla szerszego grona odbiorców, w tym osób o ograniczonej mobilności, widzimy większy potencjał do przejścia indywidualnego ruchu drogowego w miastach niż infrastruktura rowerowa. Podkreślamy, że brak oddzielnych inwestycji w infrastrukturę rowerową nie oznacza ignorowania tej formy transportu, a jest wyrazem zastosowania komplementarności wsparcia różnych elementów mobilności miejskiej z poszczególnych programów (nie tylko FEnIKS finansuje aktywność mobilną), w której każdy program inaczej rozkłada akcenty, zgodnie ze swoim charakterem. Ta komplementarność ma służyć unikaniu dublowania wsparcia tych samych elementów z różnych programów, co jest jedną z zasad udzielania pomocy ze środków Polityki Spójności UE. Wypełniając tą zasadę, tworzymy przejrzysty dla beneficjentów system wsparcia, z myślą o odbiorcach korzystających z owoców zrealizowanych projektów.
694	Stowarzyszenie "Zrównoważona Mobilność w Jaworznie"	2.5.2.1 Powiązane rodzaje działań	107	Uwzględnić budowę krajowych tras do turystyki rowerowej, w tym tras EuroVelo o znaczeniu międzynarodowym. Przebieg korytarzy tych tras powinien być zgodny ze schematem zawartym w stanowisku nr 7/2019 Konwentu Marszałków Województwa RP z dnia 7 czerwca 2019 roku w sprawie systemu numeracji i zasad oznakowania krajowych i regionalnych tras rowerowych (skierowanego do Ministra Sportu i Turystyki oraz Ministra Infrastruktury).	Uzasadnienie potrzeby budowy turystycznych tras rowerowych podał premier Mateusz Morawiecki na kongresie Prawa i Sprawiedliwości w 2017 r.: "Potrzebujemy więcej ścieżek. Turystyka rowerowa jest ważna dla gospodarki lokalnej. Tworzy miejsca pracy w gastronomii, agroturystyce i hotelarstwie, czyli drobnym, polskim biznesie. Wybudujemy w ciągu najbliższych kilku lat 5 tys. km zintegrowanych, bezkolizyjnych, nowych tras: szlak Zamków Piastowskich, Kompanii Pierwszej Kadrowej albo wzdłuż Wisły, od źródeł do Bałtyku. Myślę, że będzie to z pożytkiem dla zdrowia, gospodarki i estetyki, bo dzięki temu będziemy mogli podziwiać piękno polskich krajobrazów" (za: transport-publiczny.pl). Co więcej, w wyniku pandemii COVID-19 branża turystyczna, hotelarska i gastronomiczna mocno ucierpiały, dlatego stworzenie warunków do ich rozwoju jest w obecnej sytuacji jeszcze istotniejsze. Budowa krajowych tras rowerowych wpisuje się w cel szczegółowy 3.2 „Rozwój i udoskonalanie zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej i intermodalnej mobilności na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawę dostępu do TEN-T oraz mobilności transgranicznej”.	odrzucona	Z uwagi na dostępną alokację, Program FEnIKS - jako interwencja z poziomu krajowego - koncentruje się na kluczowych wyzwaniach dla transportu zbiorowego w aglomeracjach (cel szczegółowy 2.8) i rozwoju podstawowej sieci transportowej kraju (cel szczegółowy 3.2). Istnieje szereg innych programów pozwalających na budowę ścieżek rowerowych. Dodatkowo podkreślamy, że w ramach celu 2.8 kwalifikowane będą wydatki w ramach projektów służące tworzeniu infrastruktury pieszo-rowerowej. Nie zakładamy jednak oddzielnych projektów w tym zakresie z poziomu FEnIKS. W transporcie miejskim, odpornym na niekorzystne zjawiska atmosferyczne i bardziej dostępnym dla szerszego grona odbiorców, w tym osób o ograniczonej mobilności, widzimy większy potencjał do przejścia indywidualnego ruchu drogowego w miastach niż infrastruktura rowerowa. Podkreślamy, że brak oddzielnych inwestycji w infrastrukturę rowerową nie oznacza ignorowania tej formy transportu, a jest wyrazem zastosowania komplementarności wsparcia różnych elementów mobilności miejskiej z poszczególnych programów (nie tylko FEnIKS finansuje aktywność mobilną), w której każdy program inaczej rozkłada akcenty, zgodnie ze swoim charakterem. Ta komplementarność ma służyć unikaniu dublowania wsparcia tych samych elementów z różnych programów, co jest jedną z zasad udzielania pomocy ze środków Polityki Spójności UE. Wypełniając tą zasadę, tworzymy przejrzysty dla beneficjentów system wsparcia, z myślą o odbiorcach korzystających z owoców zrealizowanych projektów.
695	Stowarzyszenie "Zrównoważona Mobilność w Jaworznie"	2.3.1.7 WSKAŹNIKI	89	Uzupełnienie zapisów Programu o wskaźnik produktu: RCO 58 – Infrastruktura przeznaczona specjalnie dla rowerów objęta wsparciem Oraz wskaźnik rezultatu: RCR 64 – Roczna liczba użytkowników infrastruktury przeznaczonej specjalnie dla rowerów	Zmiana stanowi konsekwencję całościowego podejścia do kwestii równoważenia mobilności w ramach celu szczegółowego 2.8. Wsparcie infrastruktury rowerowej wymaga określenia wskaźnika zgodnie z załącznikiem do wniosku dotyczącego Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności (COM(2018) 372 final) „Wspólne wskaźniki produktu i rezultatu dla EFRR i Funduszu Spójności”	odrzucona	Program nie zakłada realizacji projektów dedykowanych stricte infrastrukturze rowerowej (Tabela finansowa dla celu szczegółowego 2.8. również nie wskazuje, że w programie wykorzystywane będą środki z kategorii "Infrastruktura rowerowa"). Wsparcie infrastruktury rowerowej przewidywane jest jako element projektu, a nie dedykowany typ projektu.

696	Stowarzyszenie "Zrównoważona Mobilność w Jaworznie"	2.3.1.8 INDYKATYWNY PODZIAŁ ALOKACJI UE WEDŁUG RODZAJU INTERWENCJI	90	Uzupełnienie zapisów Programu o zakres interwencji: 83 - Infrastruktura rowerowa, przeznaczenie kwoty 350 mln euro	Zmiana stanowi konsekwencję całościowego podejścia do kwestii równoważenia mobilności w ramach celu szczegółowego 2.8. Wsparcie to określone jest kodem interwencji Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r. nr 083. Należy przy tym wskazać, że zgodnie z ww. Rozporządzeniem Współczynnik zarówno do obliczania wsparcia na cele związane ze zmianami klimatu, jak i Współczynnik do obliczania wsparcia na cele związane ze środowiskiem wynoszą 100%. Jest to więc bardziej efektywne wsparcie niż infrastruktura transportu miejskiego, gdzie współczynnik do obliczania wsparcia na cele związane ze środowiskiem wynosi 40%. Infrastruktura rowerowa w większym stopniu przyczynia się więc do osiągnięcia celu polityki nr 2 „Bardziej przyjazna dla środowiska, niskoemisyjna i przechodząca w kierunku gospodarki zeroemisyjnej oraz odporna Europa dzięki promowaniu czystej i sprawiedliwej transformacji energetycznej, zielonych i niebieskich inwestycji, gospodarki o obiegu zamkniętym, łagodzenia zmian klimatu i przystosowania się do nich, zapobiegania ryzyku i zarządzania ryzykiem, oraz zrównoważonej mobilności miejskiej” oraz celu szczegółowego 2.8 „Wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej”.	odrzucona	<p>W FeniKS nie przewiduje się odrębnych typów projektów dotyczących infrastruktury rowerowej, dlatego nie ma też wyodrębnionej kategorii interwencji.</p> <p>Stopnia przyczyniania się do realizacji celu 2 poszczególnych typów inwestycji (infrastruktura rowerowa vs. infrastruktura transportu miejskiego) nie należy oceniać tylko po wielkości jednego z dwóch współczynników z załącznika do rozporządzenia ogólnego (większy współczynnik środowiskowy, przy takich samych współczynnikach klimatycznych). W rzeczywistości decyduje o tym szereg czynników, w tym większy potencjał transportu publicznego do przejścia ruchu drogowego, który wynika między innymi z jego pojemności (zdolność do przewiezienia większej liczby pasażerów), komfortu podróży, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami, czy o ograniczonej zdolności poruszania się (osoby z małymi dziećmi w wózkach), większej niezależności się od warunków klimatycznych w stosunku do infrastruktury rowerowej, która w tych warunkach (niekorzystne warunki klimatyczne) nie jest możliwa do wykorzystania, albo nie decydują się na to użytkownicy. Dlatego nie należy infrastruktury rowerowej przeciwstawiać transportowi publicznemu, a traktować ją jako uzupełnienie, które przy sprzyjających warunkach może być także wykorzystywane nie tylko rekreacyjnie, ale i w dojazdach do pracy przez niektórych użytkowników.</p>
697	Stowarzyszenie "Zrównoważona Mobilność w Jaworznie"	2.5.2.8 INDYKATYWNY PODZIAŁ ALOKACJI UE WEDŁUG RODZAJU INTERWENCJI	112	Uzupełnienie zapisów Programu o zakres interwencji: 83 - Infrastruktura rowerowa, przeznaczenie kwoty 417 mln euro	Zmiana stanowi konsekwencję uwzględnienia budowy krajowych tras rowerowych w ramach celu szczegółowego 3.2 „Rozwój i udoskonalanie zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej i intermodalnej mobilności na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawę dostępu do TEN-T oraz mobilności transgranicznej”. Kwota 417 mln euro stanowi 20% całości przeznaczanej na realizację celu szczegółowego 3.2 w ramach priorytetu V i pozwoli na dofinansowanie budowy części z zapowiadanych przez premiera Mateusza Morawieckiego na kongresie Prawa i Sprawiedliwości w 2017 r. 5 tys. km dróg dla rowerów (pozostała część musiałaby zostać sfinansowana z innych źródeł).	odrzucona	<p>W FeniKS nie przewiduje się odrębnych typów projektów dotyczących infrastruktury rowerowej, dlatego nie ma też wyodrębnionej kategorii interwencji.</p> <p>Stopnia przyczyniania się do realizacji celu 2 poszczególnych typów inwestycji (infrastruktura rowerowa vs. infrastruktura transportu miejskiego) nie należy oceniać tylko po wielkości jednego z dwóch współczynników z załącznika do rozporządzenia ogólnego (większy współczynnik środowiskowy, przy takich samych współczynnikach klimatycznych). W rzeczywistości decyduje o tym szereg czynników, w tym większy potencjał transportu publicznego do przejścia ruchu drogowego, który wynika między innymi z jego pojemności (zdolność do przewiezienia większej liczby pasażerów), komfortu podróży, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami, czy o ograniczonej zdolności poruszania się (osoby z małymi dziećmi w wózkach), większej niezależności się od warunków klimatycznych w stosunku do infrastruktury rowerowej, która w tych warunkach (niekorzystne warunki klimatyczne) nie jest możliwa do wykorzystania, albo nie decydują się na to użytkownicy. Dlatego nie należy infrastruktury rowerowej przeciwstawiać transportowi publicznemu, a traktować ją jako uzupełnienie, które przy sprzyjających warunkach może być także wykorzystywane nie tylko rekreacyjnie, ale i w dojazdach do pracy przez niektórych użytkowników.</p>

698	Stowarzyszenie "Zrównoważona Mobilność w Jaworznie"	2.5.2.1 Powiązane rodzaje działań	111	Uzupełnienie zapisów Programu o wskaźnik produktu: RCO 58 – Infrastruktura przeznaczona specjalnie dla rowerów objęta wsparciem Oraz wskaźnik rezultatu: RCR 64 – Roczna liczba użytkowników infrastruktury przeznaczonej specjalnie dla rowerów	Zmiana stanowi konsekwencję uwzględnienia w ramach celu szczegółowego 3.2 „Rozwój i udoskonalanie zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej i intermodalnej mobilności na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawę dostępu do TEN-T oraz mobilności transgranicznej” budowy zapowiadanych przez premiera Mateusza Morawieckiego na kongresie Prawa i Sprawiedliwości w 2017 r. krajowych tras rowerowych.	odrzucona	Uzupełnienie programu o zaproponowane wskaźniki nie jest możliwe z powodu koncentracji na określonym zakresie interwencji. Z uwagi na dostępną alokację, Program FENIKS - jako interwencja z poziomu krajowego - koncentruje się na kluczowych wyzwaniach dla transportu zbiorowego w aglomeracjach (cel szczegółowy 2.8) i rozwoju podstawowej sieci transportowej kraju (cel szczegółowy 3.2). Istnieje szereg innych programów pozwalających na budowę ścieżek rowerowych. Dodatkowo podkreślamy, że w ramach celu 2.8 kwalifikowane będą wydatki w ramach projektów służące tworzeniu infrastruktury pieszo-rowerowej. Nie zakładamy jednak oddzielnych projektów w tym zakresie z poziomu FENIKS. W transporcie miejskim, odpornym na niekorzystne zjawiska atmosferyczne i bardziej dostępnym dla szerszego grona odbiorców, w tym osób o ograniczonej mobilności, widzimy większy potencjał do przejścia indywidualnego ruchu drogowego w miastach niż infrastruktura rowerowa. Podkreślamy, że brak oddzielnych inwestycji w infrastrukturę rowerową nie oznacza ignorowania tej formy transportu, a jest wyrazem zastosowania komplementarności wsparcia różnych elementów mobilności miejskiej z poszczególnych programów (nie tylko FENIKS finansuje aktywność mobilną), w której każdy program inaczej rozkłada akcenty, zgodnie ze swoim charakterem. Ta komplementarność ma służyć unikaniu dublowania wsparcia tych samych elementów z różnych programów, co jest jedną z zasad udzielania pomocy ze środków Polityki Spójności UE. Wypełniając tą zasadę, tworzymy przejrzysty dla beneficjentów system wsparcia, z myślą o odbiorcach korzystających z owoców zrealizowanych projektów.
699	Stowarzyszenie Aglomeracja Beskidzka	2.3.1.1 Powiązane rodzaje działań s. 88		JEST: "Wsparcie będzie dedykowane miastom wojewódzkim i ich obszarom funkcjonalnym z wyłączeniem obszaru Polski Wschodniej". WINNO BYĆ: "Wsparcie będzie dedykowane miastom wojewódzkim i ich obszarom funkcjonalnym z wyłączeniem obszaru Polski Wschodniej oraz subregionalnym ośrodkom wzrostu, powyżej 50 tys. mieszkańców (ustawowo zobligowani organizatorzy transportu miejskiego) i ich obszarom funkcjonalnym".	Zaproponowane zapisy po raz kolejny ograniczają możliwości rozwojowe MOF ośrodków subregionalnych, takich jak np. Bielsko-Biała czy Częstochowa w stosunku do MOF ośrodków wojewódzkich. MOF tych miast często są znacznie większe od MOF MW. Ograniczone możliwości finansowania dużych projektów transportowych w ramach RPO pozbawiłyby takie miasta możliwości tworzenia niezbędnej infrastruktury węzłowej. Przykładowo zakładana wartość projektowanego w Bielsku-Białej centrum przesiadkowego przekracza 200 mln zł. Nie jest zrozumiałe dlaczego nie można byłoby finansować takiej infrastruktury w ramach polityki spójności w niemal 200 tys. Bielsku-Białej, podczas gdy w Gorzowie W. czy Opolu już tak. Proponuje się rozszerzenie zapisu zgodnie z ww. uwagą bądź wprowadzenie demarkacji, która ograniczałaby finansowanie tego typu miejskich projektów transportowych na obszarach funkcjonalnych miast wojewódzkich.	odrzucona	Program FENIKS realizuje zapisy Umowy Partnerstwa i Linii Demarkacyjnej określające podział interwencji, będący kontynuacją rozwiązań z lat 2014-2020. Ponadto inwestycje w transport miejski będą mogły być finansowane nie tylko w RPO, ale także ze środków Krajowego Planu Odbudowy. Cytowane zapisy linii demarkacyjnej (subregionalne ośrodki wzrostu, powyżej 50 tys. mieszkańców) dotyczą programu dedykowanego obszarowi Polski Wschodniej (interwencja ponadregionalna). Tym niemniej zmiany wynikające z niniejszej uwagi będą podstawą doprecyzowania brzmienia linii demarkacyjnej w związku z rozszerzeniem zakresu wsparcia FENIKS na miasta wojewódzkie i inne miasta objęte w okresie programowania 2014-2020 instrumentem ZIT z wyłączeniem obszaru Polski Wschodniej.
700	Stowarzyszenie Aglomeracja Kalisko-Ostrowska	2.3.1.1 Powiązane rodzaje działań	88	W zdaniu: "Wsparcie będzie dedykowane miastom wojewódzkim i ich obszarom funkcjonalnym z wyłączeniem obszaru Polski Wschodniej" - należy usunąć słowo "wojewódzkim". Punkt 2.3.1.4. Wskazanie konkretnych terytoriów objętych wsparciem, z uwzględnieniem planowanego wykorzystania narzędzi terytorialnych. W zdaniu: "W przypadku celu 2.8, wsparcie obejmuje inwestycje realizowane na obszarach ZIT miast wojewódzkich" - należy wykreślić słowa "miast wojewódzkich".	Wszystkie obszary ZIT na terenie kraju powinny mieć równe szanse w dostępie do środków unijnych. Rozwój zrównoważonego, sprawnego transportu łączącego miasto i jego obszar funkcjonalny dotyczy nie tylko miast wojewódzkich, ale również obszarów funkcjonalnych miast subregionalnych/regionalnych. W celu równego traktowania Beneficjentów takie same preferencje powinny mieć ZITy regionalne i wojewódzkie. Tym bardziej, że zgodnie z dotychczasowymi informacjami zarówno Komisja Europejska jak i Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej będą wymagać dokumentu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) w ubieganiu się o dofinansowanie projektów ze środków unijnych. Możliwość sfinansowania przygotowania kompleksowych dokumentów o randze strategicznej, opracowanych i wdrażanych przez władze miast i podmioty zaangażowane w realizację miejskiej polityki transportowej powinny mieć wszystkie miasta i ich obszary funkcjonalne tworzące obszar ZIT. Obszary stanowiące ZIT należy wspierać w jednaki sposób, niezależnie czy jest to ZIT regionalny czy wojewódzki.	częściowo przyjęta	Miasta inne niż wojewódzkie: Program FENIKS realizuje zapisy Umowy Partnerstwa i Linii Demarkacyjnej określające podział interwencji. Oznacza to realizację projektów transportu miejskiego określonych w ZIT wojewódzkich i ZIT innych miast objętych w okresie programowania 2014-2020 instrumentem ZIT z wyłączeniem obszaru Polski Wschodniej. Inne inwestycje (w ramach tych samych ZIT wojewódzkich, jak i w pozostałych ZIT) będą mogły być finansowane w innych programach Polityki Spójności: programach regionalnych, w programie dla Polski Wschodniej, a także ze środków Krajowego Planu Odbudowy. Tym samym, nie ma tu luki wsparcia, a jego komplementarność oparta o różne źródła finansowania. Zmiany wynikające z niniejszej uwagi będą podstawą doprecyzowania brzmienia linii demarkacyjnej w związku z rozszerzeniem zakresu wsparcia FENIKS na miasta wojewódzkie i inne miasta objęte w okresie programowania 2014-2020 instrumentem ZIT z wyłączeniem obszaru Polski Wschodniej. SUMP: wymogi odnośnie SUMP wynikać będą z przebiegu negocjacji z KE w tej kwestii. W ramach FENIKS definiowane jest wsparcie dedykowane katalogowi Beneficjentów FENIKS

701	Stowarzyszenie Aglomeracja Kalisko-Ostrowska			<p>W Polsce instrument Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT) jest realizowany na terenie miast wojewódzkich i obszarów powiązanych z nimi funkcjonalnie (tzw. ZIT wojewódzkie) oraz na terenie miast o charakterze regionalnym i subregionalnym wraz z obszarami powiązanych z nimi funkcjonalnie (tzw. regionalne inwestycje terytorialne - RIT). Wyznaczenie obszarów ZIT dla miast wojewódzkich było obligatoryjne i odbyło się zgodnie z wytycznymi ówczesnego Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju, natomiast wyznaczenie obszarów ZIT dla miast regionalnych/subregionalnych uzależnione było od decyzji samorządów poszczególnych województw. Zintegrowane inwestycje terytorialne służą realizacji zrównoważonego rozwoju obszarów miejskich, tym samym obszary realizacji ZIT odnoszą się również do miejskich obszarów funkcjonalnych. ZIT mają w szczególności pomóc w usprawnieniu transportu w ramach obszaru funkcjonalnego, likwidacji skutków degradacji obszarów miejskich/poprawie stanu środowiska naturalnego. Pragnę podkreślić, że wszystkie obszary ZIT na terenie kraju, niezależnie od ich wielkości, powinny mieć równe szanse w dostępie do środków unijnych. Rozwój m. in. zrównoważonego, sprawnego transportu łączącego miasto i jego obszar funkcjonalny dotyczy nie tylko miast wojewódzkich, ale również obszarów funkcjonalnych miast subregionalnych/regionalnych. W celu równego traktowania Beneficjentów takie same preferencje powinny mieć ZIT-y regionalne i wojewódzkie. W świetle powyższego uprzejmie proszę, aby obszary stanowiące ZIT wspierać w jednakowy sposób, niezależnie, czy jest to ZIT regionalny czy wojewódzki i o wpisanie ZIT-ów regionalnych (RIT) do katalogu beneficjentów Programu FEnIKS.</p>		częściowo przyjęta	<p>Program FEnIKS realizuje zapisy Umowy Partnerstwa i Linii Demarkacyjnej określające podział interwencji, będący kontynuacją rozwiązań z lat 2014-2020. Oznacza to realizację projektów transportu miejskiego określonych w ZIT wojewódzkich i ZIT innych miast objętych w okresie programowania 2014-2020 instrumentem ZIT z wyłączeniem obszaru Polski Wschodniej. Inne inwestycje (w ramach tych samych ZIT wojewódzkich, jak i w pozostałych ZIT) będą mogły być finansowane w innych programach Polityki Spójności: programach regionalnych, w programie dla Polski Wschodniej, a także ze środków Krajowego Planu Odbudowy. Tym samym, nie ma tu luki wsparcia, a jego komplementarność oparta o różne źródła finansowania. Tym niemniej zmiany wynikające z niniejszej uwagi będą podstawą doprecyzowania brzmienia linii demarkacyjnej w związku z rozszerzeniem zakresu wsparcia FEnIKS na miasta wojewódzkie i inne miasta objęte w okresie programowania 2014-2020 instrumentem ZIT z wyłączeniem obszaru Polski Wschodniej.</p>
702	Stowarzyszenie Ekologiczne EKO-UNIA		38-39	<p>1. Fragmentowi „W zakresie gospodarowania wodami opadowymi wspierane będą systemy mające za zadanie zapobieganie podtopieniom i zalaniom oraz ograniczanie skutków tych zjawisk, zwiększenie odporności na ekstremalne zjawiska pogodowe (ulewy oraz powodzie błyskawiczne), spowolnienie odpływu oraz retencjonowanie wody wraz z systemami jej dystrybucji na okres suszy. Projekty takie mogą być łączone z projektami dotyczącymi zielono-niebieskiej infrastruktury.” proponujemy nadać brzmienie: „W zakresie gospodarowania wodami opadowymi w miastach wspierane będą systemy mające za zadanie zapobieganie podtopieniom i zalaniom oraz ograniczanie skutków tych zjawisk, zwiększenie odporności na ekstremalne zjawiska pogodowe (ulewy oraz powodzie błyskawiczne), spowolnienie odpływu oraz retencjonowanie wody wraz z systemami jej dystrybucji na okres suszy. Projekty takie mogą być łączone z projektami dotyczącymi zielono-niebieskiej infrastruktury.” 2. Jeśli nie było intencją projektodawcy, by fragment ten dotyczył interwencji na obszarach zurbanizowanych (o których mowa w akapicie pierwszym opisu), w związku z zasadą „do no significant harm” wnioskuje się o dodanie: “Celem zapewnienia zrównoważonego rozwoju w gospodarce wodnej przewidziano wspieranie naturalnego retencjonowania wody, w tym małej retencji (z wykluczeniem retencji powstałej w wyniku przegradzania cieków wodnych): działania w celu zatrzymania wód opadowych w miejscu ich powstania, w tym umożliwienie zasilania profilu glebowego i dalej – wód podziemnych, renaturyzacja przekształconych cieków wodnych i ich dolin, w tym zwiększanie rozstawu wałów przeciwpowodziowych i budowa polderów zalewowych na zawałach obwałowanych dolin rzecznych, renaturyzacja obszarów od wód zależnych, z wykorzystaniem naturalnych mechanizmów ekosystemowych (nature based solutions). Ponadto, wsparciem objęte zostaną: przebudowa, remont lub wyłączenie z eksploatacji (likwidacja) urządzeń wodnych i infrastruktury hydrotechnicznej, ograniczające ryzyko wystąpienia powodzi i suszy”</p>	<p>1. Proponowana zmiana pozwoli na jednoznaczną interpretację treści Programu: „powiązane rodzaje działań” w tym miejscu dotyczą interwencji wyłącznie na obszarach miejskich. 2. W przypadku, gdyby nie było to zgodne z intencją projektodawcy należy wprowadzić dodatkowe zapisy, by uniknąć sprzeczności z zasadą „do no significant harm”. Wprowadzenie takiej zmiany pozwoli na wykluczenie z zakresu wsparcia budowy inwestycji ukierunkowanych na retencję zbiornikową i korytową, kontrproduktywnych w stosunku do celu, jakim jest skuteczna adaptacja do zmian klimatu, szkodliwych środowiskowo (stojących w sprzeczności z celami środowiskowymi Ramowej Dyrektywy Wodnej – poprzez przegradzenie biegu rzek zaburzających ciągłość ekosystemów i morfologię cieków; nie neutralnych klimatycznie). Magazynowanie wody poprzez przegradzanie rzek (i ich zamianę na zbiorniki powyżej zapór czy stopni wodnych) nie powinno być objęte wsparciem. Zbiorniki emitują bardzo dużo gazów cieplarnianych (dwutlenku węgla, metanu i podtlenku azotu). Nie jest to jedynie gaz opuszczający czaszą tych zbiorników w formie lotnej, ale także ten rozpuszczony, uwalniany do atmosfery na przelewach zapory. Przegradzenie rzeki i spowolnienie przepływu wód niszczy dolinę rzeczną i jej otoczenie, m.in. poprzez zalewanie, zmianę stosunków wodnych. Wiąże się z tym utrata różnorodności biologicznej (z negatywnym oddziaływaniem na nią o zasięgu znacznie wykraczającym poza zasięg inwestycji, zarówno w górę, jak i w dół rzeki). Doświadczenie uczy, że ma znikomy lub żaden wpływ na poprawę zasobów wód dla gospodarki komunalnej, czy przemysłowej Proponowany zapis daje możliwość objęcia wsparciem wyłączenia z eksploatacji budowli istniejących, 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, a także obiektów zniszczonych, których odbudowa nie ma racjonalnego uzasadnienia i jest sprzeczna z celami klimatycznymi. Proponowana zmiana zachowuje możliwość objęcia wsparciem modernizacji istniejącej infrastruktury, jeśli modernizacja ta ma na celu bardziej efektywne zarządzanie ryzykiem powodzi i suszy, w tym wdrażanie rozwiązań poprawiających i przywracających ciągłość ekosystemów rzecznych. Proponowana zmiana pozwoli nadać wysoki priorytet rozwojowi naturalnej retencji i wyjść naprzeciw ustaleniom i wyjątkom działań wskazanym w SPA2020. Wśród działań adaptacyjnych w zakresie dostosowania sektora gospodarki wodnej do zmian klimatu SPA2020 wymienia: „zwiększanie możliwości retencyjnych i renaturyzację cieków wodnych oraz przywracanie i utrzymanie dobrego stanu wód, ekosystemów wodnych i od wód zależnych”, w rozumieniu Ramowej Dyrektywy Wodnej. SPA2020 wskazuje, że „ważne jest, aby działania służące ochronie przeciwpowodziowej w pierwszej kolejności wykorzystywały najmniej inwazyjne dla środowiska przyrodniczego rozwiązania, w szczególności nietechniczne metody ochrony przeciwpowodziowej”. Proponowana zmiana pozwoli na wdrożenie, poprzez objęcie go wsparciem, Krajowego Programu Renaturyzacji Wód Powierzchniowych.</p>	częściowo przyjęta	<p>Ad. 1 Uwaga częściowo uwzględniona. Zgodnie z uwagą NFOŚiGW uzupełnienie fragment (str. 38) zostanie uzupełniony następująco: W związku z tym przewiduje się wdrożenie działań określonych w miejskich planach adaptacji do zmian klimatu, obejmujących m.in. zrównoważone i zaadaptowane do zmian klimatu systemy gospodarowania wodami opadowymi oraz rozwój zielono-niebieskiej infrastruktury, w tym rozwiązania bazujące na funkcjach przyrodniczych (NBS). Uzupełnienie fragmentu (str. 74): W zakresie adaptacji zmian klimatu na obszarach miejskich przewiduje się wsparcie projektów realizowanych w miastach o określonej wielkości i gęstości zaludnienia z wyłączeniem miast kwalifikujących się do wsparcia w ramach celu szczegółowego 2.4 w ramach priorytetu I. Projekty polegać będą na opracowaniu miejskich planów adaptacji oraz na ich realizacji w tym poprzez wdrożenie działań inwestycyjnych analogicznych do wskazanych w priorytecie I (m. in. polegających na realizacji zrównoważonych i zaadaptowanych do zmian klimatu systemów gospodarowania wodami opadowymi oraz rozwoju zielono-niebieskiej infrastruktury, w tym rozwiązania bazujące na funkcjach przyrodniczych (NBS)). Ad. 2 Uwaga odrzucona. W ramach Priorytetu I: Wsparcie sektorów energetyka i środowisko z Funduszu Spójności, Celu szczegółowego 2.4 Wspieranie przystosowania się do zmian klimatu i zapobiegania ryzyku związanemu z klęskami żywiołowymi i katastrofami, a także odporności, z uwzględnieniem podejścia ekosystemowego przewidywane są działania dedykowane obszarom miejskim, określone w miejskich planach adaptacji. Działania dotyczące zwiększenia naturalnej retencji, renaturyzacji cieków wodnych i obszarów zależnych od wód, infrastruktury służącej zmniejszaniu skutków oraz zapobieganiu zjawiskom powodzi i suszy są przewidywane do wsparcia w ramach Priorytetu II: Wsparcie sektorów energetyka i środowisko z EFRR, Celu szczegółowego 2.4 Wspieranie przystosowania się do zmian klimatu (...). Zapisy doprecyzowujące typy projektów zostaną wskazane w dokumencie szczegółowym tj. szczegółowym opisie priorytetów.</p>
703	Stowarzyszenie Ekologiczne EKO-UNIA	2.1.5.1 Powiązane rodzaje działań	32-33	<p>Z zakresu interwencji należy w tym miejscu jednoznacznie wykluczyć wsparcie dla hydroenergetyki, stanowiącej trwałą przegrodę, barierę dla ekosystemu rzek</p>	<p>Spójność z zasadą “do no significant harm”. Hydroenergetyka- stanowiąca trwałą przegrodę, barierę dla ekosystemu rzek- to nie „zielona” energia (vide np.: How Green is ‘Green’ Energy? Gibson L. et al. Trends In Ecology & Evolution Volume 32, Issue 12, December 2017, Pages 922-935). Przynosi znikome korzyści w osiągnięciu neutralności klimatycznej UE. Ma nieodwracalny wpływ na dostęp do wody, przyrodę i różnorodność biologiczną. Nie jest możliwe przeprowadzenie zrównoważonej transformacji energetycznej bez uwzględnienia potrzeb środowiska przyrodniczego. W świetle zobowiązań wynikających z Europejskiego Zielonego Ładu finansowe wspieranie inwestycji szkodliwych dla różnorodności biologicznej i ochrony przyrody jest nie do zaakceptowania. Infrastruktura hydrotechniczna m.in. przerywa ciągłość rzek jako korytarzy ekologicznych, wpływa negatywnie na hydromorfologię cieków oraz na stan ekosystemów wodnych i od wód zależnych. Wspieranie jej rozwoju jest sprzeczne z celami środowiskowymi Ramowej Dyrektywy Wodnej. Stoi również w sprzeczności z właściwą adaptacją do zmian klimatu, w której kluczową rolę odgrywają „zdrowe” ekosystemy wodne i od wód zależne (terenów podmokłych związanych z naturalnie funkcjonującymi rzekami), rozwiązania oparte o potencjał ekosystemów, renaturyzacja rzek i ich dolin (a nie ich przegradzanie). Hydroenergetyka stoi w sprzeczności z jednym z głównych celów Zielonego Ładu, ochroną bioróżnorodności.</p>	częściowo przyjęta	<p>Zapisy programu o zgodność z zasadą DNSH zostaną uzupełnione po przeprowadzeniu analizy dla programu w tym zakresie. Hydroenergetyka została dopuszczona do wsparcia w ramach FENIKS w ograniczonym zakresie. Wsparcie projektów wykorzystujących energię wody możliwe będzie wyłącznie na istniejących budowach piętrzących, wyposażonych w hydroelektrownie, przy jednoczesnym zapewnieniu pełnej drożności budowli dla przemieszczeń fauny wodnej.</p>

704	Stowarzyszenie Ekologiczne EKO-UNIA	2.2.4.1 Powiązane rodzaje działań	74-76	Z zakresu interwencji należy wykluczyć budowę nowej infrastruktury technicznej ("do no significant harm"), także tej służącej małej retencji; fragmentowi "Celem zapewnienia zrównoważonego rozwoju... towarzyszącej" należy nadać brzmienie "Celem zapewnienia zrównoważonego rozwoju w gospodarce wodnej przewidziano wspieranie naturalnego retencjonowania wody, w tym małej retencji (z wykluczeniem retencji powstałej w wyniku przegradzania cieków wodnych): działania w celu zatrzymania wód opadowych w miejscu ich powstania, w tym umożliwienie zasilania profilu glebowego i dalej – wód podziemnych, renaturyzacja przekształconych cieków wodnych i ich dolin, w tym zwiększanie rozstawu wałów przeciwpowodziowych i budowa polderów zalewowych na zawałach obwałowanych dolin rzecznych, renaturyzacja obszarów od wód zależnych, z wykorzystaniem naturalnych mechanizmów ekosystemowych (nature based solutions). Ponadto, wsparciem objęte zostaną: przebudowa, remont lub wyłączenie z eksploatacji (likwidacja) urządzeń wodnych i infrastruktury hydrotechnicznej, ograniczające ryzyko wystąpienia powodzi i suszy".	Spójność z zasadą "do no significant harm". Wprowadzenie zmiany pozwoli na wykluczenie z zakresu wsparcia budowy inwestycji ukierunkowanych na retencję zbiornikową i korytową, kontrproduktywnych w stosunku do celu, jakim jest skuteczna adaptacja do zmian klimatu, szkodliwych środowiskowo (stojących w sprzeczności z celami środowiskowymi Ramowej Dyrektywy Wodnej – poprzez przegradzenie biegu rzek zaburzających ciągłość ekosystemów i morfologię cieków; nie neutralnych klimatycznie). Magazynowanie wody poprzez przegradzanie rzek (i ich zamianę na zbiorniki powyżej zapór czy stopni wodnych) nie powinno być objęte wsparciem. Zbiorniki emitują bardzo dużo gazów cieplarnianych (dwutlenku węgla, metanu i podtlenku azotu). Nie jest to jedynie gaz opuszczający czaszę tych zbiorników w formie lotnej, ale także ten rozpuszczony, uwalniany do atmosfery na przelewach zapory. Przegradzenie rzeki i spowolnienie przepływu wód niszczy dolinę rzeczną i jej otoczenie, m.in. poprzez zalewanie, zmianę stosunków wodnych. Wiąże się z tym utrata różnorodności biologicznej (z negatywnym oddziaływaniem na nią o zasięgu znacznie wykraczającym poza zasięg inwestycji, zarówno w górę, jak i w dół rzeki). Proponowany zapis daje możliwość objęcia wsparciem wyłączenia z eksploatacji budowli istniejących, 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. Proponowana zmiana zachowuje możliwość objęcia wsparciem modernizacji istniejącej infrastruktury, jeśli modernizacja ta ma na celu bardziej efektywne zarządzanie ryzykiem powodzi i suszy, w tym wdrażanie rozwiązań poprawiających i przywracających ciągłość ekosystemów rzecznych. Proponowana zmiana pozwoli nadać wysoki priorytet rozwojowi naturalnej retencji i wyjście naprzeciw ustaleniom i kierunkom działań wskazanym w SPA2020. Wśród działań adaptacyjnych w zakresie dostosowania sektora gospodarki wodnej do zmian klimatu SPA2020 wymienia: „zwiększanie możliwości retencyjnych i renaturyzację cieków wodnych oraz przywracanie i utrzymanie dobrego stanu wód, ekosystemów wodnych i od wód zależnych”, w rozumieniu Ramowej Dyrektywy Wodnej. SPA2020 wskazuje, że „ważne jest, aby działania służące ochronie przeciwpowodziowej w pierwszej kolejności wykorzystywały najmniej inwazyjne dla środowiska przyrodniczego rozwiązania, w szczególności nietechniczne metody ochrony przeciwpowodziowej”. Proponowana zmiana pozwoli na wdrożenie, poprzez objęcie go wsparciem, Krajowego Programu Renaturyzacji Wód Powierzchniowych.	częściowo przyjęta	Opis działań planowanych do wsparcia w ramach Celu szczegółowego 2.4 Wspieranie przystosowania się do zmian klimatu i zapobiegania ryzyku związanemu z klęskami żywiołowymi i katastrofami, a także odporności, z uwzględnieniem podejścia ekosystemowego, uwzględnia działania związane ze zwiększaniem naturalnej retencji i renaturyzacji cieków wodnych i obszarów zależnych od wód (co zostało zaznaczone już w pierwszym akapicie "Będą to działania (...) dotyczące m.in. adaptacji obszarów miejskich do zmian klimatu, zwiększenia naturalnej retencji, renaturyzacji cieków wodnych i obszarów zależnych od wód(...)") oraz wykorzystanie tzw. nature/ecosystem based solutions (na co wskazuje sama nazwa celu szczegółowego). Dodatkowo opis działań w ramach celu szczegółowego zostanie zmodyfikowany w następujący sposób: "Celem zwiększenia odporności na powódzie i susze, przewidziano wsparcie systemów małej retencji renaturyzacji przekształconych cieków wodnych i ich dolin (m.in. poprzez zwiększanie rozstawu wałów przeciwpowodziowych) oraz renaturyzacji obszarów od wód zależnych z wykorzystaniem naturalnych mechanizmów ekosystemowych (nature based solutions). Ponadto działania będą skierowane na zapewnienie bezpieczeństwa powodziowego i przeciwdziałanie suszy poprzez budowę, przebudowę lub remont urządzeń wodnych i infrastruktury towarzyszącej. Działania będą realizowane zgodnie z Ramową Dyrektywą Wodną". Wprowadzenie zapisów wykluczających budowę nowej infrastruktury technicznej jest niezasadne, ze względu na fakt, że w uzasadnionych przypadkach budowa infrastruktury technicznej (np. wałów przeciwpowodziowych czy suchych zbiorników) jest konieczna dla zapewnienia ochrony przeciwpowodziowej ludności i cennej infrastruktury. Typy projektów, które zostaną objęte wsparciem zostaną doprecyzowane w dokumencie szczegółowym tj. szczegółowym opisie priorytetów.
705	Stowarzyszenie Ekologiczne EKO-UNIA		10	Program FENIKS powinien w miejscu poświęconym zdrowiu dostrzegać wyzwania stojące przed tym sektorem i społeczeństwem wynikające ze zmian klimatu; należy go uzupełnić o ustalenia Strategicznego planu adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030 (SPA2020).	Zmiany klimatu już wpływają a w nadchodzącym czasie będą coraz intensywniej wpływać na stan zdrowia ludzi. Powinniśmy uwzględnić w oparciu o diagnozę - działania wychodzące temu problemowi naprzeciw.	częściowo przyjęta	Zapisy zostaną doszczegółowione na poziomie SzOP
706	Stowarzyszenie Ekologiczne EKO-UNIA		140-142	1. Usunięcie z listy: a. budowy brakujących odcinków drogowych w ramach Via Carpatia wraz z odcinkami uzupełniającymi b. poprawy parametrów eksploatacyjnych na Odrzańskiej Drodze Wodnej 2. Dodanie do listy Krajowego Programu Renaturyzacji Wód Powierzchniowych	1. Obja przedsięwzięcia, o dużym zasięgu oddziaływania nie mają strategicznej oceny oddziaływania na środowisko; oba należy wykluczyć ze wsparcia w oparciu o zasadę "do no significant harm" a. forsowanie inwestycji o tak dużym zasięgu oddziaływania społeczno-środowiskowego bez analiz ruchowo-sieciowych, analiz rozwiązań alternatywnych w skali makro (a nie dla kilkunasto-kilkudziesięciu kilometrowych odcinków) wygeneruje problemy podobne do analogicznej sytuacji sprzed lat z Via Baltica, już możliwe do odnotowania - Mazury, Biebrzański Park Narodowy b. przedsięwzięcie enigmatycznie nazwane "poprawą parametrów eksploatacyjnych" jest realizacją części rządowego programu rozwoju żeglugi śródlądowej stojącego w sprzeczności z zasadą "do no significant harm"; niemożliwość osiągnięcia trwałych efektów (poza trwałym zniszczeniem: rzeki, ekosystemów wodnych i od wód zależnych; zwiększeniem ryzyka powodzi i suszy) wykazano w opracowaniu WWF: Analiza uwarunkowań i efektywności ekonomicznej rozwoju odrzańskiej drogi wodnej (2010); argumenty podnoszone w uwagach dot. wsparcia dla żeglugi transportowej mają tu zastosowanie 2. Dodanie do listy Krajowego Programu Renaturyzacji Wód Powierzchniowych- programu adekwatnego do wyzwań klimatycznych i środowiskowych, przed którymi stoimy- przyczyni się do realizacji celów zarówno w zakresie ochrony różnorodności biologicznej, ale przede wszystkim w zakresie adaptacji do zmian klimatu i zachowanie zasobów wód (zmniejszenie ryzyka powodzi i suszy, zwiększenie retencji krajobrazowej), łagodzenia skutków tych zmian.	odrzucona	(1) Lista projektów o znaczeniu strategicznym ma inny charakter niż Wykaz Dużych Projektów z perspektywy 2014-2020 i jest zestawieniem dobrych przykładów inwestycji, co do których zgodnie z Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 będą miały zastosowanie dodatkowe obowiązki o charakterze informacyjno-promocyjnym. Co do zasadności inwestycji w ten sektor, odpowiedź została udzielona przy uwagach dotyczących zakresu wsparcia. (2)Wsparcie dla renaturyzacji przewidziane jest w ramach celu szczegółowego 2.4 Priorytet II jako jedno z priorytetowych działań. Niniejszy program nie ma określonego zakresu oraz budżetu w związku z tym nie przewiduje się umieszczania go w ramach projektów startegicznych.
707	Stowarzyszenie Ekologiczne EKO-UNIA		8	We fragmencie dotyczącym różnorodności biologicznej podano informację o gatunkach roślin i zwierząt zagrożonych wyginięciem w oparciu o czerwone księgi, w tym dla gatunków zwierząt publikację z 2001 roku (bardzo nieaktualną). Należy naszym zdaniem skorzystać z najbardziej aktualnych- dostępnych- danych: a) raportów do Komisji Europejskiej (dostępne na stronie KE) z wykonania dyrektywy ptasiej i siedliskowej, zawierających oceny stanu ochrony gatunków i siedlisk będących przedmiotem ochrony na obszarach Natura 2000, b) Czerwonej listy ptaków Polski (OTOP, 2020), c) corocznych raportów z monitoringu ptaków – Monitoring Ptaków Polski w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska – dostępnych na www.monitoringptakow.gios.gov.pl Przedmiotowy fragment należy uzupełnić i informację o czynnikach i zjawiskach negatywnie oddziałujących na stan różnorodności biologicznej w Polsce.	Aktualizacja informacji dotyczącej różnorodności biologicznej w Polsce pozwoli na uzyskanie właściwej diagnozy, efektywny dobór narzędzi i wskaże priorytety wsparcia, co pozwoli na podjęcie skutecznych działań i przyczyni się do osiągnięcia celów stawianych w europejskim Zielonym Ładzie i Strategii Bioróżnorodności UE.	Odrzucona	Ze względu na ograniczenia w zakresie liczby znaków w ramach FENIKS uwaga jest odrzucona.

708	Stowarzyszenie Ekologiczne EKO-UNIA		9	Fragment dokumentu "Niestabilne warunki nawigacyjne, będące wynikiem złej jakości infrastruktury sprawiają, że żegluga śródlądowa nie wykorzystuje swojego pełnego potencjału (ok. 0,3% w przewozie ładunków)" należy zmienić na "Zmienne warunki hydrologiczne (dynamika przepływów, zmiany klimatu pogłębiające zjawisko suszy i powodujące ekstremalne zjawiska pogodowe, w tym deszcze nawalne i powodzie błyskawiczne) sprawiają, że towarowa żegluga śródlądowa ma i będzie miała znaczenie marginalne, a użytkowanie dróg wodnych ograniczać się będzie przede wszystkim do wykorzystania turystycznego dostosowanego do warunków hydrologicznych."	Program wspierany środkami UE- FENIKS powinien być oparty o realia - warunki hydrologiczne Polski nie dają szans na funkcjonowanie dróg wodnych klasy IV i V. Nie zmienia tego nakłady na infrastrukturę, bo czynnikiem limitującym jest tu dostępność zasobów wodnych w czasie (vide np. Analiza uwarunkowań i efektywności ekonomicznej rozwoju odrzańskiej drogi wodnej, WWF 2010). W planowaniu wsparcia i rozwoju transportu nie należy opierać się na wyimaginowanym potencjale dotyczącym hydrologii wód polskich, a na rzetelnych analizach m.in. zasobowych i ekonomicznych - aktualnie po polskich rzekach wozi się głównie materiał pochodzący z ich pogłębiania. Dodatkowo budowa dróg wodnych prowadzi do dodatkowych emisji. W przypadku rządowego programu Odrzańskiej Drogi Wodnej ekspertyza prof. Zbigniewa Karaczuna i dr Andrzeja Kassenberga wskazała na ok. 1 mln t CO2 emisji. Dodatkowo żegluga towarowa, oparta jak na razie na ropie jest bardziej emisyjnym rodzajem transportu niż kolej. Państwo nie powinno fundować sobie bardziej emisyjnej państwowej konkurencji barek do kolei...	odrzucona	Finansowanie zadań w transporcie wodnym śródlądowym ma dotyczyć inwestycji na Odrzańskiej Drodze Wodnej i stanowić kontynuację działań realizowanych dotychczas w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ). ODW jest szlakiem wodnym w ciągłej eksploatacji, wymagającym zarówno bieżącego utrzymania jak i modernizacji istniejącej infrastruktury w celu powstrzymania jej dalszej degradacji i przywrócenia parametrów żeglowności. Inwestycje w ramach FEnIKS mają na celu kontynuację działań zrealizowanych w poprzednich perspektywach w celu osiągnięcia planowanego zwiększenia efektywności transportu na szlaku żeglugowym ODW. Nie jest planowane prowadzenie inwestycji na innych szlakach wodnych, szczególnie na których nie odbywa się regularna żegluga towarowa. Polskie plany inwestycyjne w zakresie transportu wodnego śródlądowego są zbieżne z kierunkami europejskich polityk oraz są zgodne z celami Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju. Aspekt ekonomiczny nie jest jedynym czynnikiem determinującym konieczność przeprowadzenia modernizacji śródlądowych dróg wodnych. Mają one na celu również powstrzymanie dalszej dekapitalizacji infrastruktury żeglugowej oraz poprawę bezpieczeństwa żeglugi. Pełnią również funkcję regulacyjną, co stanowi element zapobiegania powodziom i suszom. Każdy projekt będzie podlegał ocenie oddziaływania na środowisko oraz będzie musiał być z spójny z zasadą DNSH (Do No Significant Harm, pol. Nie Czyn Poważnych Szkód). Biorąc pod uwagę istniejące regulacje prawne w zakresie ocen oddziaływania na środowisko jak również konieczność uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację poszczególnych inwestycji w zakresie wsparcia infrastruktury żeglugi śródlądowej podnoszone sprzeczności nie występują.
709	Stowarzyszenie Ekologiczne EKO-UNIA	2.6.1.1 Powiązane rodzaje działań	114-117	Rozszerzenie zakresu interwencji o niezbędne działania adaptacyjne i prewencyjne do zmian klimatu w sektorze zdrowia (vide SPA2020), w tym poprawy odporności zasobów ludzkich oraz infrastruktury sektora na te zmiany.	Uwzględnienie istotnych ustaleń SPA2020 i wykorzystanie funduszy UE do właściwej i pilnej adaptacji do zmian klimatu zarówno w sektorze zdrowia; infrastruktury i kadr oraz opinii publicznej i pacjentów (zdrowia publicznego)	odrzucona	Wsparcie w zakresie adaptacji do zmian klimatu przewidziane jest w FEnIKS w innych obszarach, sektor zdrowia jest obszarem specyficznym, w którym wsparcie ma na celu poprawę skuteczności podejmowanych przez służbę zdrowia działań
710	Stowarzyszenie Ekologiczne EKO-UNIA	2.5.1.1 Powiązane rodzaje działań	102-103	Z zakresu interwencji należy usunąć wsparcie dla rozwoju żeglugi śródlądowej, zgodnie z zasadą "do no significant harm".	Wsparcie dla tego rodzaju transportu przewidziane w projekcie programu torpeduje cele szczegółowe 2.1, 2.4, 2.7. Poprawka służy zachowaniu spójności z unijną Strategią na rzecz Bioróżnorodności 2030. Stabilizacja poziomu wody i likwidacja niskich stanów wód w korytach rzek związana z „przystosowaniem” ich do żeglugi, ograniczenie zasięgu i głębokości wylewów, a także trwałe zaburzenia poziomu wód gruntowych terenów przyległych zagrażają realizacji celów środowiskowych określonych w Ramowej Dyrektywie Wodnej. Będą znacząco negatywnie wpływać także na wszystkie korytowe i dolinowe typy siedlisk przyrodniczych chronione prawem polskim i wspólnotowym (Natura 2000), w szczególności: zalewane muliste brzoża rzek 3270, starorzeczka 3150, łąki selernicowe 6440, łąki trzęślicowe 6410 i niżowe łąki użytkowane ekstensywnie 6510, ziołorośla nadrzeczne 6430, grądy 9170 a także łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe 91E0, łęgi wiązowo-jesionowe 91F0, mające status siedlisk o znaczeniu priorytetowym dla Wspólnoty, jak również na siedliska gatunków związanych z korytami i dolinami rzek chronionych prawem polskim i wspólnotowym. Argumenty przeciwko rozwojowi transportu śródlądowego pojawiły się już w Prognozie oddziaływania na środowisko SOR: "Projekt ten może rodzić liczne wątpliwości zarówno pod kątem jego możliwych negatywnych oddziaływań na wody oraz środowisko przyrodnicze, w tym ekosystemy od wód zależne. Wątpliwości pojawiają się także od strony ekonomicznej (opłacalność tego środka transportu) oraz od strony technicznej, gdyż w dalszym ciągu nierozwiązana jest kwestia zabezpieczenia odpowiedniej ilości wód umożliwiających transport rzeczny. Kwestie te nabierają szczególnego znaczenia analizując prognozowane zmiany klimatu i natężenie zjawisk ekstremalnych. Z jednej strony zjawiska suszy (w tym hydrologicznej mającej wpływ na żeglugę), z drugiej strony zagrożenia powodziowe i konieczność utrzymywania pojemności zbiorników wodnych umożliwiających przejęcie nadmiaru opadu). Z tego względu, na dalszych etapach wdrażania SOR, zasadnym byłoby przeprowadzenie szczegółowego studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego, które określi optymalny rozkład i klasę dróg wodnych w Polsce z jednoczesnym wskazaniem odcinków, dla których jest to zasadne. Biorąc pod uwagę duży koszt środowiskowy związany z realizacją tego projektu jako alternatywę można by rozważyć szersze wsparcie transportu kolejowego." Programu rozwoju transportu śródlądowego nie poddano strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko. Transport śródlądowy nie ma w aktualnych warunkach ekonomicznych, technicznych oraz ekologicznych racjonalnych podstaw do rozwoju, ani jego rozwój nie wpłynie korzystnie na zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych, poprawę bezpieczeństwa powodziowego oraz odbudowę bioróżnorodności przyrodniczej kraju (vide: raport WWF Polska "Żegluga czy kolej").	odrzucona	Finansowanie zadań w transporcie wodnym śródlądowym ma dotyczyć inwestycji na Odrzańskiej Drodze Wodnej i stanowić kontynuację działań realizowanych dotychczas w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ). ODW jest szlakiem wodnym w ciągłej eksploatacji, wymagającym zarówno bieżącego utrzymania jak i modernizacji istniejącej infrastruktury w celu powstrzymania jej dalszej degradacji i przywrócenia parametrów żeglowności. Inwestycje w ramach FEnIKS mają na celu kontynuację działań zrealizowanych w poprzednich perspektywach w celu osiągnięcia planowanego zwiększenia efektywności transportu na szlaku żeglugowym ODW. Nie jest planowane prowadzenie inwestycji na innych szlakach wodnych, szczególnie na których nie odbywa się regularna żegluga towarowa. Polskie plany inwestycyjne w zakresie transportu wodnego śródlądowego są zbieżne z kierunkami europejskich polityk oraz są zgodne z celami Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju. Aspekt ekonomiczny nie jest jedynym czynnikiem determinującym konieczność przeprowadzenia modernizacji śródlądowych dróg wodnych. Mają one na celu również powstrzymanie dalszej dekapitalizacji infrastruktury żeglugowej oraz poprawę bezpieczeństwa żeglugi. Pełnią również funkcję regulacyjną, co stanowi element zapobiegania powodziom i suszom. Każdy projekt będzie podlegał ocenie oddziaływania na środowisko oraz będzie musiał być z spójny z zasadą DNSH (Do No Significant Harm -, pol. Nie Czyn Poważnych Szkód). Biorąc pod uwagę istniejące regulacje prawne w zakresie ocen oddziaływania na środowisko jak również konieczność uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację poszczególnych inwestycji w zakresie wsparcia infrastruktury żeglugi śródlądowej podnoszone sprzeczności nie występują.

711	Stowarzyszenie Ekologiczne EKO-UNIA	2.5.2.1 Powiązane rodzaje działań	107-109	Z zakresu interwencji należy usunąć wsparcie dla rozwoju żeglugi śródlądowej, zgodnie z zasadą UE i programu FENIX "do no significant harm".	Wsparcie dla tego rodzaju transportu przewidziane w projekcie programu torpeduje cele szczegółowe 2.1, 2.4, 2.7. Poprawka służy zachowaniu spójności z unijną Strategią na rzecz Biodźnorodności 2030. Stabilizacja poziomu wody i likwidacja niskich stanów wód w korytach rzek związana z „przystosowaniem” ich do żeglugi, ograniczenie zasięgu i głębokości wylewów, a także trwałe zaburzenia poziomu wód gruntowych terenów przyległych zagrożą realizacji celów środowiskowych określonych w Ramowej Dyrektywie Wodnej. Będą znacząco negatywnie wpływać także na wszystkie korytowe i dolinowe typy siedlisk przyrodniczych chronione prawem polskim i wspólnotowym (Natura 2000), w szczególności: zalewane muliste brzegi rzek 3270, starorzecza 3150, łąki selernicowe 6440, łąki trzęślicowe 6410 i niżowe łąki użytkowane ekstensywnie 6510, ziołorośla nadrzeczne 6430, grądy 9170 a także łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe 91E0, łęgi wiązowo-jesionowe 91F0, mające status siedlisk o znaczeniu priorytetowym dla Wspólnoty, jak również na siedliska gatunków związanych z korytami i dolinami rzek chronionych prawem polskim i wspólnotowym.. Argumenty przeciwko rozwojowi transportu śródlądowego pojawiły się już w Prognozie oddziaływania na środowisko SOR: "Projekt ten może rodzić liczne wątpliwości zarówno pod kątem jego możliwych negatywnych oddziaływań na wody oraz środowisko przyrodnicze, w tym ekosystemy od wód zależne. Wątpliwości pojawiają się także od strony ekonomicznej (opłacalność tego środka transportu) oraz od strony technicznej, gdyż w dalszym ciągu nierozwiązana jest kwestia zabezpieczenia odpowiedniej ilości wód umożliwiających transport rzeczny. Kwestie te nabierają szczególnego znaczenia analizując prognozowane zmiany klimatu i natężenie zjawisk ekstremalnych. Z jednej strony zjawiska suszy (w tym hydrologicznej mającej wpływ na żeglugę), z drugiej strony zagrożenia powodziowe i konieczność utrzymywania pojemności zbiorników wodnych umożliwiających przejęcie nadmiaru opadu). Z tego względu, na dalszych etapach wdrażania SOR, zasadnym byłoby przeprowadzenie szczegółowego studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego, które określi optymalny rozkład i klasę dróg wodnych w Polsce z jednoczesnym wskazaniem odcinków, dla których jest to zasadne. Biorąc pod uwagę duży koszt środowiskowy związany z realizacją tego projektu jako alternatywę można by rozważyć szersze wsparcie transportu kolejowego." Programu rozwoju transportu śródlądowego nie poddano strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko. Transport śródlądowy nie ma w aktualnych warunkach ekonomicznych, technicznych oraz ekologicznych racjonalnych podstaw do rozwoju, ani jego rozwój nie wpłynie korzystnie na zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych, poprawę bezpieczeństwa powodziowego oraz odbudowę bioróżnorodności przyrodniczej kraju (vide: raport WWF Polska "Żegluga czy kolej").	odrzucona	Finansowanie zadań w transporcie wodnym śródlądowym ma dotyczyć inwestycji na Odrzańskiej Drożej Wodnej i stanowić kontynuację działań realizowanych dotychczas w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ). ODW jest szlakiem wodnym w ciągłej eksploatacji, wymagającym zarówno bieżącego utrzymania jak i modernizacji istniejącej infrastruktury w celu powstrzymania jej dalszej degradacji i przywrócenia parametrów żeglowności. Inwestycje w ramach FEnIKS mają na celu kontynuację działań zrealizowanych w poprzednich perspektywach w celu osiągnięcia planowanego zwiększenia efektywności transportu na szlaku żeglugowym ODW. Nie jest planowane prowadzenie inwestycji na innych szlakach wodnych, szczególnie na których nie odbywa się regularna żegluga towarowa. Polskie plany inwestycyjne w zakresie transportu wodnego śródlądowego są zbieżne z kierunkami europejskich polityk oraz są zgodne z celami Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju. Aspekt ekonomiczny nie jest jedynym czynnikiem determinującym konieczność przeprowadzenia modernizacji śródlądowych dróg wodnych. Mają one na celu również powstrzymanie dalszej dekapitalizacji infrastruktury żeglujowej oraz poprawę bezpieczeństwa żeglugi. Pełnią również funkcję regulacyjną, co stanowi element zapobiegania powodziom i suszom. Każdy projekt będzie podlegał ocenie oddziaływania na środowisko oraz będzie musiał być z spójny z zasadą DNSH (Do No Significant Harm - , pol. Nie Czyn Poważnych Szkód). Biorąc pod uwagę istniejące regulacje prawne w zakresie ocen oddziaływania na środowisko jak również konieczność uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację poszczególnych inwestycji w zakresie wsparcia infrastruktury żeglugi śródlądowej podnoszone sprzeczności nie występują.
712	Stowarzyszenie Ekologiczne EKO-UNIA	2.2.2.8 INDYKATYWNY PODZIAŁ ALOKACJI UE WEDŁUG RODZAJU INTERWENCJI	55-56	Proponuje się zwiększenie alokacji na wsparcie tego celu szczegółowego do poziomu adekwatnego do wyzwań środowiskowych związanych z utratą różnorodności biologicznej, i skierowanie środków priorytetowo na ochronę gatunków i siedlisk, w celu zapewnienia właściwego stanu ich ochrony, w tym na obszarach Natura 2000 (7,5% funduszy w ramach Programu).	Będzie to adekwatne do wyzwań związanych z utratą różnorodności biologicznej i celów Strategii Biodźnorodności UE, europejskiego Zielonego Ładu oraz ambicji UE wyrażonych w motywie (11) ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r. ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego Plus, Funduszu Spójności, Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji i Europejskiego Funduszu Morskiego, Rybackiego i Akwakultury, a także przepisy finansowe na potrzeby tych funduszy oraz na potrzeby Funduszu Azylu, Migracji i Integracji, Funduszu Bezpieczeństwa Wewnętrznego i Instrumentu Wsparcia Finansowego na rzecz Zarządzania Granicami i Polityki Wizowej: „Odzwierciedlając znaczenie przeciwdziałania utracie różnorodności biologicznej, Fundusze powinny przyczynić się do uwzględnienia działań na rzecz różnorodności biologicznej w politykach Unii oraz do zrealizowania ambicji przeznaczania 7,5 % rocznych wydatków w ramach wieloletnich ram finansowych (WRF) na cele dotyczące różnorodności biologicznej w 2024 r. oraz 10 % rocznych wydatków w ramach WRF na cele dotyczące różnorodności biologicznej w latach 2026 i 2027, przy uwzględnieniu faktu, że cele klimatyczne i cele dotyczące różnorodności biologicznej częściowo się pokrywają.”	przyjęta	
713	Stowarzyszenie Gmin Polska Sieć "Energie Cites"	2.2.2.1 Powiązane rodzaje działań	N/A	Decyzje związane z koniecznością przeprowadzenia niezbędnych modernizacji w sektorze ciepłowniczym nie powinny być odwołane (w szczególności w ciepłowniach o mocach poniżej 50 MW), mimo konieczności poniesienia bardzo wysokich kosztów inwestycyjnych. Jednym z powodów jest Dyrektywa MCP, zgodnie z zapisami której w roku 2030 upłyną okresy przejściowe dla obiektów od 5 do 50 MW, a źródła od 1 do 5 MW będą musiały spełnić surowe standardy emisyjne zawarte w dyrektywie o średnich obiektach spalania. Niespełnienie wymogów Dyrektywy MCP (Medium Combustion Plants) w sprawie ograniczenia emisji ze średnich obiektów energetycznego spalania, jak również poniżej wymienionych aktów prawnych spowodować może bankructwo wielu przedsiębiorstw ciepłowniczych w szczególności powiatowych. Wśród unijnych aktów prawnych kluczowych dla modernizacji ciepłownictwa w kraju wymienić należy m.in.: Dyrektywę IED (Industrial Emission Directive) w sprawie emisji przemysłowych, która dotyczy emisji przemysłowych z obiektów spalania o mocy powyżej 50 MW, Dyrektywę w sprawie charakterystyki energetycznej budynków, która wyznacza cel dekarbonizacji zasobów budowlanych w Unii Europejskiej, Dyrektywę o efektywności energetycznej zakładającą poprawę efektywności energetycznej do 2030 r. Dyrektywę OZE w sprawie promowania energii ze źródeł odnawialnych, Dyrektywę ETS w sprawie systemu handlu uprawnieniami do emisji CO2. Sprostanie regulacjom unijnym i wynikająca z tego konieczność modernizacji stanowią wyzwanie dla kadry zarządzającej przedsiębiorstwami. Konieczne będzie wsparcie programami edukacyjnymi tej grupy interesariuszy w działaniach mających na celu ograniczenie emisji, zwiększenia wykorzystania źródeł odnawialnych w ciepłownictwie oraz przede wszystkim przekształcenia systemów ciepłowniczych w systemy efektywne. Należy zauważyć, że zaledwie 20% systemów ciepłowniczych i chłodniczych w kraju spełnia wymogi efektywnego energetycznie systemu ciepłowniczego i chłodniczego. Tak ważne jest dla sektora ciepłowniczego wsparcie finansowe inwestycji mających na celu doprowadzenie tych systemów do spełnienia definicji efektywnego systemu ciepłowniczego/chłodniczego. Dużym wyzwaniem dla systemów ciepłowniczych zasilanych węglem będzie przejście na paliwa nisko/zeroemisyjne. Istotny wpływ na skalę i sposób wykorzystania OZE w sektorze ciepłownictwa będzie mieć postępowanie w zakresie technologii OZE, jak i w zakresie technologii magazynowania energii. W przypadku OZE w sektorze ciepłownictwa, rozwój wykorzystania technologii magazynowania ciepła pozwala na bardziej efektywne dopasowanie wielkości źródła do wielkości i profilu zapotrzebowania na energię. Wsparcie sektora ciepłowniczego w kierunku inwestowania w odnawialne źródła wytwarzania i budowy magazynów energii istotnie wpłynie na efektywność OZE oraz ograniczy potrzebę wykorzystania źródeł szczytowych, które w najbliższych latach oparte będą o paliwo przejściowe - gaz ziemny (zgodnie z przyjętą polityką dekarbonizacji sektora energetycznego). Ważnym elementem w transformacji miksu paliwowego w ciepłownictwie jest większe wsparcie dla wysokosprawnej kogeneracji opartej na biogazie, biopłynach czy biomasie. Z myślą o łagodzeniu zmian klimatu należy szczególną uwagę poświęcić intensyfikacji działań mających na celu wsparcie sektorów wytwórczych biogazu, biopłynów i biomasy w dalszej perspektywie biowodoru by zwiększyć podaż tych paliw na rynku. Biopaliwa pozyskane z tych sektorów pozwolą w szczególności ciepłowniom powiatowym wyjść z węgla kamiennego w relatywnie krótszym czasie. Ważnym elementem w transformacji sektora ciepłownictwa jest sektor dystrybucji wyżej wymienionych biopaliw, który pozwoli na ich efektywne wykorzystanie na lokalnym rynku ciepła. Rynek	Decyzje związane z koniecznością przeprowadzenia niezbędnych modernizacji w sektorze ciepłowniczym nie powinny być odwołane (w szczególności w ciepłowniach o mocach poniżej 50 MW), mimo konieczności poniesienia bardzo wysokich kosztów inwestycyjnych. Jednym z powodów jest Dyrektywa MCP, zgodnie z zapisami której w roku 2030 upłyną okresy przejściowe dla obiektów od 5 do 50 MW, a źródła od 1 do 5 MW będą musiały spełnić surowe standardy emisyjne zawarte w dyrektywie o średnich obiektach spalania. Niespełnienie wymogów Dyrektywy MCP (Medium Combustion Plants) w sprawie ograniczenia emisji ze średnich obiektów energetycznego spalania, jak również poniżej wymienionych aktów prawnych spowodować może bankructwo wielu przedsiębiorstw ciepłowniczych w szczególności powiatowych. Wśród unijnych aktów prawnych kluczowych dla modernizacji ciepłownictwa w kraju wymienić należy m.in.: Dyrektywę IED (Industrial Emission Directive) w sprawie emisji przemysłowych, która dotyczy emisji przemysłowych z obiektów spalania o mocy powyżej 50 MW, Dyrektywę w sprawie charakterystyki energetycznej budynków, która wyznacza cel dekarbonizacji zasobów budowlanych w Unii Europejskiej, Dyrektywę o efektywności energetycznej zakładającą poprawę efektywności energetycznej do 2030 r. Dyrektywę OZE w sprawie promowania energii ze źródeł odnawialnych, Dyrektywę ETS w sprawie systemu handlu uprawnieniami do emisji CO2. Sprostanie regulacjom unijnym i wynikająca z tego konieczność modernizacji stanowią wyzwanie dla kadry zarządzającej przedsiębiorstwami. Konieczne będzie wsparcie programami edukacyjnymi tej grupy interesariuszy w działaniach mających na celu ograniczenie emisji, zwiększenia wykorzystania źródeł odnawialnych w ciepłownictwie oraz przede wszystkim przekształcenia systemów ciepłowniczych w systemy efektywne. Należy zauważyć, że zaledwie 20% systemów ciepłowniczych i chłodniczych w kraju spełnia wymogi efektywnego energetycznie systemu ciepłowniczego i chłodniczego. Tak ważne jest dla sektora ciepłowniczego wsparcie finansowe inwestycji mających na celu doprowadzenie tych systemów do spełnienia definicji efektywnego systemu ciepłowniczego/chłodniczego. Dużym wyzwaniem dla systemów ciepłowniczych zasilanych węglem będzie przejście na paliwa nisko/zeroemisyjne. Istotny wpływ na skalę i sposób wykorzystania OZE w sektorze ciepłownictwa będzie mieć postępowanie w zakresie technologii OZE, jak i w zakresie technologii magazynowania energii. W przypadku OZE w sektorze ciepłownictwa, rozwój wykorzystania technologii magazynowania ciepła pozwala na bardziej efektywne dopasowanie wielkości źródła do wielkości i profilu zapotrzebowania na energię. Wsparcie sektora ciepłowniczego w kierunku inwestowania w odnawialne źródła wytwarzania i budowy magazynów energii istotnie wpłynie na efektywność OZE oraz ograniczy potrzebę wykorzystania źródeł szczytowych, które w najbliższych latach oparte będą o paliwo przejściowe - gaz ziemny (zgodnie z przyjętą polityką dekarbonizacji sektora energetycznego). Ważnym elementem w transformacji miksu paliwowego w ciepłownictwie jest większe wsparcie dla wysokosprawnej kogeneracji opartej na biogazie, biopłynach czy biomasie. Z myślą o łagodzeniu zmian klimatu należy szczególną uwagę poświęcić intensyfikacji działań mających na celu wsparcie sektorów wytwórczych biogazu, biopłynów i biomasy w dalszej perspektywie biowodoru by zwiększyć podaż tych paliw na rynku. Biopaliwa pozyskane z tych sektorów pozwolą w szczególności ciepłowniom powiatowym wyjść z węgla kamiennego w relatywnie krótszym czasie. Ważnym elementem w transformacji sektora ciepłownictwa jest sektor	częściowo przyjęta	Należy zauważyć, że już od 2007 r. program krajowy (POiŚ 2007-2013, POiŚ 2014-2020) przyczynia się do transformacji sektora ciepłowniczego w kierunkach nakreślonych przez wymogi UE. W programie FEnIKS rozumiejąc skalę potrzebnych inwestycji także przewidziano interwencję w tym zakresie.

714	Stowarzyszenie Rowerowa Gdynia im. Tomasza Milewskiego	2.1.3.8 INDYKATYWNY PODZIAŁ ALOKACJI UE WEDŁUG RODZAJU INTERWENCJI	90	3. Treść uwagi/Propozycja przeformułowania fragmentu programu Uzupełnienie zapisów Programu o zakres interwencji: 83 - Infrastruktura rowerowa, przeznaczenie kwoty 350 mln euro	4. Uzasadnienie Zmiana stanowi konsekwencję całościowego podejścia do kwestii równoważenia mobilności w ramach celu szczegółowego 2.8. Wsparcie to określone jest kodem interwencji Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r. nr 083. Należy przy tym wskazać, że zgodnie z ww. Rozporządzeniem Współczynnik zarówno do obliczania wsparcia na cele związane ze zmianami klimatu, jak i Współczynnik do obliczania wsparcia na cele związane ze środowiskiem wynoszą 100%. Jest to więc bardziej efektywne wsparcie niż infrastruktura transportu miejskiego, gdzie współczynnik do obliczania wsparcia na cele związane ze środowiskiem wynosi 40%. Infrastruktura rowerowa w większym stopniu przyczynia się więc do osiągnięcia celu polityki nr 2 „Bardziej przyjazna dla środowiska, niskoemisyjna i przechodząca w kierunku gospodarki zeroemisyjnej oraz odporna Europa dzięki promowaniu czystej i sprawiedliwej transformacji energetycznej, zielonych i niebieskich inwestycji, gospodarki o obiegu zamkniętym, łagodzenia zmian klimatu i przystosowania się do nich, zapobiegania ryzyku i zarządzania ryzykiem, oraz zrównoważonej mobilności miejskiej” oraz celu szczegółowego 2.8 „Wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej”. W kontekście równoważenia mobilności i tworzenia warunków dla bezemisyjnego, a przy tym bezpiecznego z punktu widzenia pandemii transportu, nie można pominąć kwestii rozwoju transportu rowerowego. Większy udział rowerów w podróży wpisuje się wprost w przytoczony Cel szczegółowy 2.8 Wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej. Kwota 350 mln EUR stanowi 20% całości przeznaczanej na realizację celu szczegółowego 2.8 i przyjmując założenie, że 1 km drogi dla rowerów kosztuje 2 mln zł pozwoli na wybudowanie około 780 km nowych dróg rowerowych. Będzie to istotna zmiana w miksie transportowym miast i obszarów funkcjonalnych, która istotnie przełoży się na realizację zarówno celów środowiskowych, jak i klimatycznych. Warto przy tym wskazać, że kwoty, jakie należy przeznaczyć na inwestycje w transport rowerowy, aby zyskał on istotne znaczenie w miastach i odgrywał ważną rolę w redukowaniu emisji szkodliwych z transportu są niepomiarne niższe niż kwoty, które przeznaczają się na transport miejski, który traci na znaczeniu na rzecz motoryzacji indywidualnej. Stąd przeznaczenie środków na zakres interwencji „Infrastruktura rowerowa” jest dalece bardziej efektywne w porównaniu z infrastrukturą, taborom, czy cyfryzacją transportu miejskiego. Należy przy tym zaznaczyć, że budowa dróg rowerowych, w przeciwieństwie do nakładów na transport miejski, w szczególności tabor, nie wymaga ponoszenia dalszych znacznych nakładów utrzymaniowych lub amortyzacyjnych przez potencjalnych beneficjentów Programu.	odrzucona	W FeniKS nie przewiduje się odrębnych typów projektów dotyczących infrastruktury rowerowej, dlatego nie ma też wyodrębnionej kategorii interwencji. Stopnia przyczyniania się do realizacji celu 2 poszczególnych typów inwestycji (infrastruktura rowerowa vs. infrastruktura transportu miejskiego) nie należy oceniać tylko po wielkości jednego z dwóch współczynników z załącznika do rozporządzenia ogólnego (większy współczynnik środowiskowy, przy takich samych współczynnikach klimatycznych). W rzeczywistości decyduje o tym szereg czynników, w tym większy potencjał transportu publicznego do przejęcia ruchu drogowego, który wynika między innymi z jego pojemności (zdolność do przewiezienia większej liczby pasażerów), komfortu podróży, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami, czy o ograniczonej zdolności poruszania się (osoby z małymi dziećmi w wózkach), większej niezależności się od warunków klimatycznych w stosunku do infrastruktury rowerowej, która w tych warunkach (niekorzystne warunki klimatyczne) nie jest możliwa do wykorzystania, albo nie decydują się na to użytkownicy. Dlatego nie należy infrastruktury rowerowej przeciwstawiać transportowi publicznemu, a traktować ją jako uzupełnienie, które przy sprzyjających warunkach może być także wykorzystywane nie tylko rekreacyjnie, ale i w dojazdach do pracy przez niektórych użytkowników.
715	Stowarzyszenie Rowerowa Gdynia im. Tomasza Milewskiego	2.1.2.7 WSKAŹNIKI	89	3. Treść uwagi/Propozycja przeformułowania fragmentu programu Uzupełnienie zapisów Programu o wskaźnik produktu: RCO 58 – Infrastruktura przeznaczona specjalnie dla rowerów objęta wsparciem Oraz wskaźnik rezultatu: RCR 64 – Roczna liczba użytkowników infrastruktury przeznaczanej specjalnie dla rowerów	Zmiana stanowi konsekwencję całościowego podejścia do kwestii równoważenia mobilności w ramach celu szczegółowego 2.8. Wsparcie infrastruktury rowerowej wymaga określenia wskaźnika zgodnie z załącznikiem do wniosku dotyczącego Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności (COM(2018) 372 final) „Wspólne wskaźniki produktu i rezultatu dla EFRR i Funduszu Spójności „ W kontekście równoważenia mobilności i tworzenia warunków dla bezemisyjnego, a przy tym bezpiecznego z punktu widzenia pandemii transportu, nie można pominąć kwestii rozwoju transportu rowerowego. Większy udział rowerów w podróży wpisuje się wprost w przytoczony Cel szczegółowy 2.8 Wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej.	odrzucona	Program nie zakłada realizacji projektów dedykowanych stricte infrastrukturze rowerowej (Tabela finansowa dla celu szczegółowego 2.8. również nie wskazuje, że w programie wykorzystywane będą środki z kategorii "Infrastruktura rowerowa"). Wsparcie infrastruktury rowerowej przewidziane jest jako element projektu, a nie dedykowany typ projektu.
716	Stowarzyszenie Zielone Mazowsze	2.3.1.1 Powiązane rodzaje działań	87	Uzupełnienie zapisu o kwestie wynikające z diagnozy celów na stronie 26-27 poprzez dodanie do akapitu: „Podstawowym celem wsparcia będzie dążenie do stworzenia warunków dla zrównoważonej mobilności poprzez zapewnienie sprawnego, efektywnego, inteligentnego i bezpiecznego systemu transportu publicznego w miastach dostępnego dla wszystkich użytkowników (w tym osób z ograniczoną mobilnością).” Sformułowania: „oraz rozwoju infrastruktury rowerowej oraz pieszej w miastach i w ich obszarach funkcjonalnych”. Jak również uzupełnienie zapisów dotyczących zrównoważenia opcji transportowych o kwestie mobilności aktywnej poprzez uzupełnienie zdania „Wymaga to rozwoju (budowy, rozbudowy i poprawy jakości) systemów inteligentnego transportu publicznego w miastach, w szczególności ich integracji funkcjonalnej i przestrzennej (obejmującej miasta i ich obszary funkcjonalne).” o zapis, „jak również tworzenia nowej infrastruktury rowerowej oraz pieszej spełniającej wymagania użytkowników w zakresie spójności, bezpośredniości, atrakcyjności, bezpieczeństwa i wygody (tzw. wymogi CROW)”	Transport rowerowy w pełni przyczynia się do realizacji celów środowiskowych i klimatycznych poprzez redukcję emisji substancji szkodliwych i hałasu. Jednocześnie korzystnie wpływa na odporność populacji w sytuacji pandemii ze względu na możliwość zachowania dystansu społecznego i korzystny wpływ na zdrowie populacji. W kontekście wyzwania, jakie przyniosła pandemia COVID-19 konieczne jest nie tylko zapewnienie niskoemisyjnego, ale także bezpiecznego z punktu widzenia zachowania dystansu społecznego transportu. Rower stanowi jedyny środek transportu, który jednocześnie umożliwi zachowanie dystansu społecznego i nie powoduje znacznego obciążenia środowiskowego. Zasadność tego rodzaju działań pokazują przykłady miast zachodniej Europy, gdzie tworzenie dróg i pasów rowerowych było wskazywane wprost jako recepta na szerzenie się pandemii. Powyższa zmiana zapisu jest konsekwencją całościowego podejścia do oczekiwanych rezultatów podejmowanych interwencji oraz zawartych w dokumencie diagnoz i wyzwań. W kontekście równoważenia mobilności i tworzenia warunków dla bezemisyjnego, a przy tym bezpiecznego z punktu widzenia pandemii transportu, nie można pominąć kwestii rozwoju transportu rowerowego. Większy udział rowerów w podróży wpisuje się wprost w przytoczony Cel szczegółowy 2.8 Wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej.	odrzucona	Z uwagi na dostępną alokację, Program FeniKS - jako interwencja z poziomu krajowego - koncentruje się na kluczowych wyzwaniach dla transportu zbiorowego w aglomeracjach (cel szczegółowy 2.8) i rozwoju podstawowej sieci transportowej kraju (cel szczegółowy 3.2). Istnieje szereg innych programów pozwalających na budowę ścieżek rowerowych. Dodatkowo podkreślamy, że w ramach celu 2.8 kwalifikowane będą wydatki w ramach projektów służące tworzeniu infrastruktury pieszo-rowerowej. Nie zakładamy jednak oddzielnych projektów w tym zakresie z poziomu FeniKS. W transporcie miejskim, odpornym na niekorzystne zjawiska atmosferyczne i bardziej dostępnym dla szerszego grona odbiorców, w tym osób o ograniczonej mobilności, widzimy większy potencjał do przejęcia indywidualnego ruchu drogowego w miastach niż infrastruktura rowerowa. Podkreślamy, że brak oddzielnych inwestycji w infrastrukturę rowerową nie oznacza ignorowania tej formy transportu, a jest wyrazem zastosowania komplementarności wsparcia różnych elementów mobilności miejskiej z poszczególnych programów (nie tylko FeniKS finansuje aktywność mobilną), w której każdy program inaczej rozkłada akcenty, zgodnie ze swoim charakterem. Ta komplementarność ma służyć unikaniu dublowania wsparcia tych samych elementów z różnych programów, co jest jedną z zasad udzielania pomocy ze środków Polityki Spójności UE. Wypełniając tą zasadę, tworzymy przejrzysty dla beneficjentów system wsparcia, z myślą o odbiorcach korzystających z owoców zrealizowanych projektów.
717	Stowarzyszenie Zielone Mazowsze	2.3.1.7 WSKAŹNIKI	89	Uzupełnienie zapisów Programu o wskaźnik produktu: RCO 58 – Infrastruktura przeznaczona specjalnie dla rowerów objęta wsparciem Oraz wskaźnik rezultatu: RCR 64 – Roczna liczba użytkowników infrastruktury przeznaczanej specjalnie dla rowerów	Zmiana stanowi konsekwencję całościowego podejścia do kwestii równoważenia mobilności w ramach celu szczegółowego 2.8. Wsparcie infrastruktury rowerowej wymaga określenia wskaźnika zgodnie z załącznikiem do wniosku dotyczącego Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności (COM(2018) 372 final) „Wspólne wskaźniki produktu i rezultatu dla EFRR i Funduszu Spójności „ W kontekście równoważenia mobilności i tworzenia warunków dla bezemisyjnego, a przy tym bezpiecznego z punktu widzenia pandemii transportu, nie można pominąć kwestii rozwoju transportu rowerowego. Większy udział rowerów w podróży wpisuje się wprost w przytoczony Cel szczegółowy 2.8 Wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej.	odrzucona	Program nie zakłada realizacji projektów dedykowanych stricte infrastrukturze rowerowej (Tabela finansowa dla celu szczegółowego 2.8. również nie wskazuje, że w programie wykorzystywane będą środki z kategorii "Infrastruktura rowerowa"). Wsparcie infrastruktury rowerowej przewidziane jest jako element projektu, a nie dedykowany typ projektu.

718	Stowarzyszenie Zielone Mazowsze	2.3.1.8 INDYKATYWNY PODZIAŁ ALOKACJI UE WEDŁUG RODZAJU INTERWENCJI	90	Uzupełnienie zapisów Programu o zakres interwencji: 83 - Infrastruktura rowerowa, przeznaczenie kwoty 350 mln euro	Zmiana stanowi konsekwencję całościowego podejścia do kwestii równoważenia mobilności w ramach celu szczegółowego 2.8. Wsparcie to określone jest kodem interwencji Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r. nr 083. Należy przy tym wskazać, że zgodnie z ww. Rozporządzeniem Współczynnik zarówno do obliczania wsparcia na cele związane ze zmianami klimatu, jak i Współczynnik do obliczania wsparcia na cele związane ze środowiskiem wynoszą 100%. Jest to więc bardziej efektywne wsparcie niż infrastruktura transportu miejskiego, gdzie współczynnik do obliczania wsparcia na cele związane ze środowiskiem wynosi 40%. Infrastruktura rowerowa w większym stopniu przyczynia się więc do osiągnięcia celu polityki nr 2 „Bardziej przyjazna dla środowiska, niskoemisyjna i przechodząca w kierunku gospodarki zeroemisyjnej oraz odporna Europa dzięki promowaniu czystej i sprawiedliwej transformacji energetycznej, zielonych i niebieskich inwestycji, gospodarki o obiegu zamkniętym, łagodzenia zmian klimatu i przystosowania się do nich, zapobiegania ryzyku i zarządzania ryzykiem, oraz zrównoważonej mobilności miejskiej” oraz celu szczegółowego 2.8 „Wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej”. W kontekście równoważenia mobilności i tworzenia warunków dla bezemisyjnego, a przy tym bezpiecznego z punktu widzenia pandemii transportu, nie można pominąć kwestii rozwoju transportu rowerowego. Większy udział rowerów w podróży wpisuje się wprost w przytoczony Cel szczegółowy 2.8 Wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej. Kwota 350 mln EUR stanowi 20% całości przeznaczanej na realizację celu szczegółowego 2.8 i przyjmując założenie, że 1 km drogi dla rowerów kosztuje 2 mln zł pozwoli na wybudowanie około 780 km nowych dróg rowerowych. Będzie to istotna zmiana w miksie transportowym miast i obszarów funkcjonalnych, która istotnie przełoży się na realizację zarówno celów środowiskowych, jak i klimatycznych. Warto przy tym wskazać, że kwoty, jakie należy przeznaczyć na inwestycje w transport rowerowy, aby zyskał on istotne znaczenie w miastach i odgrywał ważną rolę w redukowaniu emisji szkodliwych z transportu są niepomierne niższe niż kwoty, które przeznaczają się na transport miejski, który traci na znaczeniu na rzecz motoryzacji indywidualnej. Stąd przeznaczenie środków na zakres interwencji „Infrastruktura rowerowa” jest dalece bardziej efektywne w porównaniu z infrastrukturą, taborom, czy cyfryzacją transportu miejskiego. Należy przy tym zaznaczyć, że budowa dróg rowerowych, w przeciwieństwie do nakładów na transport miejski, w szczególności tabor, nie wymaga ponoszenia dalszych znacznych nakładów utrzymaniowych lub amortyzacyjnych przez potencjalnych beneficjentów Programu.	odrzucona	W FEniKS nie przewiduje się odrębnych typów projektów dotyczących infrastruktury rowerowej, dlatego nie ma też wyodrębnionej kategorii interwencji. Stopnia przyczyniania się do realizacji celu 2 poszczególnych typów inwestycji (infrastruktura rowerowa vs. infrastruktura transportu miejskiego) nie należy oceniać tylko po wielkości jednego z dwóch współczynników z załącznika do rozporządzenia ogólnego (większy współczynnik środowiskowy, przy takich samych współczynnikach klimatycznych). W rzeczywistości decyduje o tym szereg czynników, w tym większy potencjał transportu publicznego do przejęcia ruchu drogowego, który wynika między innymi z jego pojemności (zdolność do przewiezienia większej liczby pasażerów), komfortu podróży, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami, czy o ograniczonej zdolności poruszania się (osoby z małymi dziećmi w wózkach), większej niezależności się od warunków klimatycznych w stosunku do infrastruktury rowerowej, która w tych warunkach (niekorzystne warunki klimatyczne) nie jest możliwa do wykorzystania, albo nie decydują się na to użytkownicy. Dlatego nie należy infrastruktury rowerowej przeciwstawiać transportowi publicznemu, a traktować ją jako uzupełnienie, które przy sprzyjających warunkach może być także wykorzystywane nie tylko rekreacyjnie, ale i w dojazdach do pracy przez niektórych użytkowników.
719	Tauron Polska Energia S.A.	2.1.1.7 WSKAŹNIKI	34	Wydaje się, że w przypadku wskaźnika RCO 18 jednostką miary powinny być sztuki a nie „lokale mieszkalne”, jak podano	Jak w uwadze	częściowo przyjęta	Jednostki wskaźników wspólnych określono w dokumencie Komisji Europejskiej (dla RCO18 to [dwellings]). Ich oficjalne krajowe tłumaczenie dokonane zostanie na potrzeby krajowej Listy Wskaźników Kluczowych (aktualnie w przygotowaniu, w roboczej wersji dokumentu jako jednostkę podaje się [szt], stąd uwagę uznaje się za częściowo przyjętą). Komisja Europejska udostępnia jednak możliwość zastosowania wskaźnika z tłumaczeniem na [lokal mieszkalne] i w takiej formie będzie prezentować dane w ramach swoich baz. 'Dwelling', zdefiniowany jest przez KE jako: 'a room or a suite of rooms in a permanent building or a structurally separated part of a building which (...) is designed for habitation of one private household all year around'.
720	Tauron Polska Energia S.A.	2.1.1.7 WSKAŹNIKI	34	Wydaje się, że w przypadku wskaźnika RCO 18 jednostką miary powinny być sztuki a nie „lokale mieszkalne”, jak podano	Jak w uwadze	częściowo przyjęta	Jednostki wskaźników wspólnych określono w dokumencie Komisji Europejskiej (dla RCO18 to [dwellings]). Ich oficjalne krajowe tłumaczenie dokonane zostanie na potrzeby krajowej Listy Wskaźników Kluczowych (aktualnie w przygotowaniu, w roboczej wersji dokumentu jako jednostkę podaje się [szt], stąd uwagę uznaje się za częściowo przyjętą). Komisja Europejska udostępnia jednak możliwość zastosowania wskaźnika z tłumaczeniem na [lokal mieszkalne] i w takiej formie będzie prezentować dane w ramach swoich baz. 'Dwelling', zdefiniowany jest przez KE jako: 'a room or a suite of rooms in a permanent building or a structurally separated part of a building which (...) is designed for habitation of one private household all year around'.
721	Tauron Polska Energia S.A.	2.2.3.8 INDYKATYWNY PODZIAŁ ALOKACJI UE WEDŁUG RODZAJU INTERWENCJI	73	Określając zakres interwencji wyszczególniono m. in kategorię „56 - Wymiana systemów ciepłowniczych zasilanych węglem na systemy ciepłownicze zasilane gazem ziemnym z myślą o łagodzeniu zmian klimatu. Nie jest jednak jasne jakiemu zakresowi wsparcia opisanemu w sekcji 2.2.3.1. (dot. zasadniczo inteligentnych sieci elektroenergetycznych czy inteligentnych sieci gazowych) odpowiada przedmiotowa kategoria interwencji	jak w uwadze	częściowo przyjęta	Po uzyskaniu wyjaśnień od KE w zakresie kodu „56 - Wymiana systemów ciepłowniczych zasilanych węglem na systemy ciepłownicze zasilane gazem ziemnym z myślą o łagodzeniu zmian klimatu”, w tym działania w zakresie zwiększania świadomości”, w ramach priorytetu II w c.s.2.3. dokonano zmian i rezygnowano z kodu 056 w tym obszarze.
722	Tauron Polska Energia S.A.	2.2.3.8 INDYKATYWNY PODZIAŁ ALOKACJI UE WEDŁUG RODZAJU INTERWENCJI	73	Określając zakres interwencji wyszczególniono m. in kategorię „56 - Wymiana systemów ciepłowniczych zasilanych węglem na systemy ciepłownicze zasilane gazem ziemnym z myślą o łagodzeniu zmian klimatu. Nie jest jednak jasne jakiemu zakresowi wsparcia opisanemu w sekcji 2.2.3.1. (dot. zasadniczo inteligentnych sieci elektroenergetycznych czy inteligentnych sieci gazowych) odpowiada przedmiotowa kategoria interwencji	jak w uwadze	częściowo przyjęta	Po uzyskaniu wyjaśnień od KE w zakresie kodu „56 - Wymiana systemów ciepłowniczych zasilanych węglem na systemy ciepłownicze zasilane gazem ziemnym z myślą o łagodzeniu zmian klimatu”, w tym działania w zakresie zwiększania świadomości”, w ramach priorytetu II w c.s.2.3. dokonano zmian i rezygnowano z kodu 056 w tym obszarze.

723	Tauron Polska Energia S.A.		34	Wydaje się, że w przypadku wskaźnika RCO 18 jednostką miary powinny być sztuki a nie „lokale mieszkalne”, jak podano	Jak w uwadze	częściowo przyjęta	Jednostki wskaźników wspólnych określono w dokumencie Komisji Europejskiej (dla RCO18 to [dwellings]). Ich oficjalne krajowe tłumaczenie dokonane zostanie na potrzeby krajowej Listy Wskaźników Kluczowych (aktualnie w przygotowaniu, w roboczej wersji dokumentu jako jednostkę podaje się [szt], stąd uwagę uznaje się za częściowo przyjętą). Komisja Europejska udostępni jednak możliwość zastosowania wskaźnika z tłumaczeniem na [lokalne mieszkalne] i w takiej formie będzie prezentować dane w ramach swoich baz. 'Dwelling', zdefiniowany jest przez KE jako: 'a room or a suite of rooms in a permanent building or a structurally separated part of a building which (...) is designed for habitation of one private household all year around'.
724	Tauron Polska Energia S.A.	2.2.2.6 Planowane wykorzystanie instrumentów finansowych	64	W związku z koniecznością zwiększenia udziału OZE w ciepłownictwie (o około 1,1 pkt proc. średniorocznie w latach 2020–2030) oraz realizacji inwestycji w OZE służących osiągnięciu przez systemy ciepłownicze statusu efektywnych energetycznie systemów, niezbędnym jest zapewnienie adekwatnych, do skali ww. wyzwań, form wsparcia. Istotnym zatem w tym kontekście byłoby, aby formę dofinansowania dla przedsięwzięć dotyczących wytwarzania ciepła w OZE stanowiła dotacja.	Możliwość pozyskania atrakcyjnego wsparcia na projekty dot. wytwarzania ciepła z OZE stanowić mogłaby potencjalnie dużą zachętę dla przedsiębiorstw ciepłowniczych, aby realizować takie typy projektów.	częściowo przyjęta	Zgodnie ze zmienionym zapisem, w c.s.2.2. w przypadku inwestycji w OZE rozważane jest (w oparciu o wyniki analizy) wsparcie w formie instrumentów finansowych. W zależności od typu oze oraz beneficjenta planuje się także zastosowanie dotacji oraz form mieszanych.
725	Tauron Polska Energia S.A.	2.2.1.6 Planowane wykorzystanie instrumentów finansowych	59	Wsparcie dla projektów dot. budowy/modernizacji sieci ciepłowniczych/węzłów ciepłych oraz wysokosprawnej kogeneracji powinno pozostać bezzwrotne (jak to miało miejsce w PO IIŚ 2014-2020) lub też – w przypadku projektów kogeneracyjnych (źródło) – stanowić połączenie dotacji i instrumentu pożyczkowego (z przewagą komponentu bezzwrotnego).	Możliwość uzyskania bezzwrotnego wsparcia jest szczególnie istotna w przypadku projektów dot. budowy/modernizacji sieci ciepłowniczych lub innych elementów infrastruktury sieciowej - brak dotacji może spowodować, że część projektów nie zostanie zrealizowana z uwagi na brak środków finansowych lub nieopłacalność ekonomiczną. Utrzymanie bezzwrotnej formy dofinansowania byłoby więc istotne z punktu widzenia tworzenia dogodnych warunków wsparcia transformacji ciepłownictwa systemowego.	częściowo przyjęta	Kwestia formy i modelu wsparcia sektora ciepłownictwa będzie rozważana na etapie konstruowania szczegółowych parametrów produktów finansowych.
726	Tauron Polska Energia S.A.	2.2.1.6 Planowane wykorzystanie instrumentów finansowych	59	Wsparcie dla projektów dot. budowy/modernizacji sieci ciepłowniczych/węzłów ciepłych oraz wysokosprawnej kogeneracji powinno pozostać bezzwrotne (jak to miało miejsce w PO IIŚ 2014-2020) lub też – w przypadku projektów kogeneracyjnych (źródło) – stanowić połączenie dotacji i instrumentu pożyczkowego (z przewagą komponentu bezzwrotnego).	Możliwość uzyskania bezzwrotnego wsparcia jest szczególnie istotna w przypadku projektów dot. budowy/modernizacji sieci ciepłowniczych lub innych elementów infrastruktury sieciowej - brak dotacji może spowodować, że część projektów nie zostanie zrealizowana z uwagi na brak środków finansowych lub nieopłacalność ekonomiczną. Utrzymanie bezzwrotnej formy dofinansowania byłoby więc istotne z punktu widzenia tworzenia dogodnych warunków wsparcia transformacji ciepłownictwa systemowego.	częściowo przyjęta	Zgodnie ze zmienionymi zapisami, w celu szczegółowym 2.1, w przypadku inwestycji realizowanych w systemach spełniających wymóg efektywnego systemu ciepłowniczego, rozważane jest (w oparciu o wyniki analizy) wsparcie w formie instrumentów finansowych. Wsparcie dotacyjne planowane jest w przypadku nieefektywnych systemów ciepłowniczych, mających utrudniony dostęp do środków publicznych ze względu na brak spełnienia kryterium efektywnego systemu ciepłowniczego.
727	Tauron Polska Energia S.A.	2.2.1.1 Powiązane rodzaje działań	57	W przedmiotowej sekcji wskazano, że „Ponadto, wspierana będzie modernizacja już istniejącej sieci w kierunku poprawy efektywności energetycznej oraz realizacja projektów związanych z rozwojem systemów ciepłowniczych”.	Nie jest jasne, czy pojęcie „już istniejącej sieci” odnosi się do sieci elektroenergetycznej czy ciepłowniczej? Kontekst wskazuje na drugą z opcji, jednak nie jest to jednoznaczne.	częściowo przyjęta	Zapis odnosi się do sieci ciepłowniczej. Zakres zostanie doprecyzowany w w dokumencie Szczegółowy Opis Priorytetów (SzOP).
728	Tauron Polska Energia S.A.	2.2.2.7 WSKAŹNIKI	65	Nie jest jasna relacja pomiędzy wartościami docelowymi wskaźników RCR 32 i RCO 22	Nie jest jasne, jak wartość docelowa określona dla celu RCR 032 (RCR 32 – Dodatkowa moc zainstalowana) określona na poziomie 455 MW ma się do wartości docelowej określonej dla celu RCO 022 (Dodatkowa zdolność wytwarzania energii odnawialnej) na poziomie 353 MW. Wartości te wydają się być niespójne ze sobą.	częściowo przyjęta	Wartości przedmiotowych wskaźników określono na podstawie historycznych kosztów jednostkowych wynikających z danych z perspektywy 2014-2020 przy uwzględnieniu dostępnej alokacji dla tego typu projektów w perspektywie 2021-2027. Wartości skalkulowano odrębnie dla projektów dot. energii elektrycznej i ciepła. Podkreślamy, że na etapie projektowania wsparcia mogą mieć one charakter jedynie teoretycznych przewidywań. Wartości wskaźników będą przedmiotem negocjacji z KE, których wyniki określą ostatecznie zobowiązania programu. W przypadku, jeśli wdrażanie wykaże, że wartość wskaźnika produktu została w programie niedoszacowana, będzie mogła ona zostać odpowiednio dostosowana. Warto jednak zwrócić uwagę na to, że na potrzeby monitorowania, w ramach którego rozliczane są osiągnięcia projektów wdrażanych w ramach programu, wskaźnik produktu musi zostać przez beneficjenta wykazany jako osiągnięty najpóźniej we wniosku o płatność końcową. W przypadku wskaźnika rezultatu, beneficjent ma nieco więcej czasu na wykazanie jego osiągnięcia, tj. przyjmuje się, że efekt wsparcia występuje w okresie 12-tu miesięcy od zakończenia okresu realizacji projektu przez beneficjenta.
729	Tauron Polska Energia S.A.		68-73	W tabeli dot. pkt 2.2.3.8 (indykatywny podział alokacji UE według rodzajów interwencji), odnoszącej się do celu szczegółowego 2.3 Rozwój inteligentnych systemów i sieci energetycznych oraz systemów magazynowania energii poza transeuropejską siecią energetyczną (TEN-E), ujęto pozycję (kod 56) „Wymiana systemów ciepłowniczych zasilanych węglem na systemy ciepłownicze zasilane gazem ziemnym z myślą o łagodzeniu zmian klimatu”. W związku z powyższym, wyjaśnienia wymaga, czy w ramach ww. celu, do wsparcia będą kwalifikować się także projekty w zakresie wymiany węglowych źródeł ciepła, zasilających systemy ciepłownicze, na źródła gazowe (z opisu działań znajdującego się w pkt 2.2.3.1 to nie wynika). Jeśli tak, to jaki byłby zakres tego wsparcia w świetle faktu, że w ramach celu szczegółowego 2.1 Wspieranie efektywności energetycznej i redukcji emisji gazów cieplarnianych (wsparcie z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego) przewidziano dofinansowanie m.in. dla projektów dotyczących jednostek kogeneracyjnych, w tym wykorzystujących gaz ziemny. Proponujemy także modyfikację opisu kodu nr 56 na: „Wymiana węglowych źródeł ciepła, zasilających systemy ciepłownicze, na źródła ciepła zasilane gazem ziemnym z myślą o łagodzeniu zmian klimatu”.	Odniesienie się do kwestii wskazanej w uwadze służyłoby wyjaśnieniu wątpliwości i niejasności.	częściowo przyjęta	Kod interwencji kod 56 „Wymiana systemów ciepłowniczych zasilanych węglem na systemy ciepłownicze zasilane gazem ziemnym z myślą o łagodzeniu zmian klimatu” został usunięty z c.s.2.3.

730	Tauron Polska Energia S.A.	2.2.1.1 Powiązane rodzaje działań	57	1. Postulujemy, aby w zakresie sieci ciepłowniczych wyraźnie wskazać, iż wspierane będą zarówno: 1) modernizacje istniejących sieci ciepłowniczych, w kierunku poprawy efektywności energetycznej; 2) jak i budowa nowych sieci ciepłowniczych. Dotychczasowy zapis mówiący o „rozwój systemów ciepłowniczych” jest niejasny, bowiem nie wiadomo, czy chodzi o rozbudowę źródła czy sieci w ramach takich systemów. 2. Ponadto zwracamy uwagę, iż, typy projektów, dofinansowanych w ramach Programu, w obszarze infrastruktury sieciowej w ciepłownictwie powinny być zasadniczo niezmiennie w porównaniu do POIiS 2014-2020 i obejmować m.in.: podłączenie budynków do sieci ciepłowniczej, mające na celu likwidację źródeł niskiej emisji; budowę przyłączy do istniejących budynków i instalację węzłów indywidualnych skutkującą likwidacją węzłów grupowych. Zwracamy też uwagę na konieczność dostosowania kryteriów wyboru do specyfiki poszczególnych typów projektów.	Określenie w sposób możliwie jednoznaczny zakresu wsparcia, jest istotne z punktu widzenia potencjalnych beneficjentów.	częściowo przyjęta	Doprecyzowany zakres wsparcia oraz preferowane rozwiązania zostaną określone na poziomie SzOP oraz kryteriów.
731	Tauron Polska Energia S.A.	2.2.1.8 INDYKATYWNY PODZIAŁ ALOKACJI UE WEDŁUG RODZAJU INTERWENCJI	60	Określając zakres interwencji wyszczególniono m. in kategorię „46 - Wsparcie dla podmiotów, które świadczą usługi wspierające gospodarkę niskoemisyjną i odporność na zmiany klimatu, w tym działania w zakresie zwiększania świadomości”, której przypisano alokację na poziomie 150 mln zł. Nie jest jednak jasne jakiemu zakresowi wsparcia opisanemu w sekcji 2.2.1.1. odpowiada przedmiotowa kategoria interwencji.	Postulujemy rozszerzenie opisu w sekcji 2.2.1.1., tak aby w przejrzysty i jednoznaczny sposób można go było odnieść do przypisanych kategorii interwencji w sekcji 2.2.1.8.	częściowo przyjęta	Po uzyskaniu wyjaśnień od KE w zakresie kodu „46 - Wsparcie dla podmiotów, które świadczą usługi wspierające gospodarkę niskoemisyjną i odporność na zmiany klimatu, w tym działania w zakresie zwiększania świadomości”, w ramach priorytetu II w c.s.2.1. dokonano zmian i rezygnowano z kodu 046 w tym obszarze.
732	Tauron Polska Energia S.A.	2.2.1.7 WSKAŹNIKI	60	RCR 105 – Brakuje efektów, ciężko zinterpretować miernik	Proponujemy przetłumaczenie i określenie mierników, zgodnie z załącznikiem I – Tabela 1 do rozporządzenia 2021/1058: RCR 105 – Szacowana emisja gazów cieplarnianych z kotłów i systemów ciepłowniczych przekształconych z zasilania stałymi paliwami kopalnymi na zasilanie gazem	częściowo przyjęta	W programie użyta zostanie polska nazwa wskaźnika z przywołanego w uzasadnieniu rozporządzenia (Tabele wskaźnikowe były przygotowywane przed oficjalną publikacją polskojęzycznej wersji Rozporządzenia). Wskaźnik został jednak usunięty z celu szczegółowego 2.1. II osi programu. Zakres wsparcia projektowany w ramach programu sprawia, że przedmiotowy wskaźnik jest uwzględniony w celu szczegółowym 2.1. I osi priorytetowej, w której został zastosowany w wersji polskiej, wraz z jednostką miary oraz szacowaną wartością bazową dla 2020 roku i docelową dla 2029 roku.
733	Tauron Polska Energia S.A.	2.1.1.1 Powiązane rodzaje działań	57	W ramach PO IiS 2014-2020 do wsparcia nie kwalifikowały się projekty dot. jednostek wysokosprawnej kogeneracji o całkowitej nominalnej mocy cieplnej, przekraczającej 20 MW (za wyjątkiem instalacji wykorzystujących biomasę oraz spalanie odpadów niebezpiecznych lub komunalnych). W Programie FEniKS powinno się zatem zawrzeć jednoznaczną informację, czy przewiduje się wprowadzenie jakichkolwiek ograniczeń co do mocy wspieranych instalacji. Jednocześnie, w naszej ocenie w programie FEniKS tego typu ograniczenia nie powinny być wprowadzane, ponieważ w ramach KPO wprowadzono już ograniczenie dot. wsparcia jedynie jednostek w ramach systemów o mocy zamówionej do 50 MW.	Umieszczenie informacji, o której mowa w uwadze, byłoby istotne z punktu widzenia oceny przez potencjalnych beneficjentów, czy ich projekty będą mogły kwalifikować się do wsparcia w ramach Programu.	częściowo przyjęta	Program nie zawiera ograniczenia wsparcia w oparciu o moc jednostek. Do UP zostało wprowadzone ograniczenie mocy jednostek wysokosprawnej kogeneracji do 20 MW. Z tego względu analogiczne zapisy zostaną wprowadzone w FEniKS.
734	Tauron Polska Energia S.A.	2.1.1.1 Powiązane rodzaje działań	57	W ramach PO IiS 2014-2020 do wsparcia nie kwalifikowały się projekty dot. jednostek wysokosprawnej kogeneracji o całkowitej nominalnej mocy cieplnej, przekraczającej 20 MW (za wyjątkiem instalacji wykorzystujących biomasę oraz spalanie odpadów niebezpiecznych lub komunalnych). W Programie FEniKS powinno się zatem zawrzeć jednoznaczną informację, czy przewiduje się wprowadzenie jakichkolwiek ograniczeń co do mocy wspieranych instalacji. Jednocześnie, w naszej ocenie w programie FEniKS tego typu ograniczenia nie powinny być wprowadzane, ponieważ w ramach KPO wprowadzono już ograniczenie dot. wsparcia jedynie jednostek w ramach systemów o mocy zamówionej do 50 MW.	Umieszczenie informacji, o której mowa w uwadze, byłoby istotne z punktu widzenia oceny przez potencjalnych beneficjentów, czy ich projekty będą mogły kwalifikować się do wsparcia w ramach Programu.	częściowo przyjęta	Program nie zawiera ograniczenia wsparcia w oparciu o moc jednostek. Do UP zostało wprowadzone ograniczenie mocy jednostek wysokosprawnej kogeneracji do 20 MW. Z tego względu analogiczne zapisy zostaną wprowadzone w FEniKS.
735	Tauron Polska Energia S.A.		137	Dokument powinien zawierać bardziej szczegółowe informacje na temat instytucji pośredniczących (I i II stopnia) w Programie, tzn. powinien wymieniać („z nazwy”) te podmioty. W obszarze energii i środowiska instytucjami tymi powinny być przede wszystkim Ministerstwo Klimatu i Środowiska oraz Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.	Umieszczenie informacji, o której mowa w uwadze, zwiększyłyby kompletność dokumentu i byłoby istotne z punktu widzenia interesariuszy Programu	częściowo przyjęta	Uwaga zasadna, jednak nie w odniesieniu do tekstu Programu, który powinien pozostać ogólny i strategiczny, ale w odniesieniu do dokumentów wdrożeniowych , np. Szczegółowego opisu priorytetów.
736	Tauron Polska Energia S.A.		137	Dokument powinien zawierać bardziej szczegółowe informacje na temat instytucji pośredniczących (I i II stopnia) w Programie, tzn. powinien wymieniać („z nazwy”) te podmioty. W obszarze energii i środowiska instytucjami tymi powinny być przede wszystkim Ministerstwo Klimatu i Środowiska oraz Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.	Umieszczenie informacji, o której mowa w uwadze, zwiększyłyby kompletność dokumentu i byłoby istotne z punktu widzenia interesariuszy Programu	częściowo przyjęta	Uwaga zasadna, jednak nie w odniesieniu do tekstu Programu, który powinien pozostać ogólny i strategiczny, ale w odniesieniu do dokumentów wdrożeniowych , np. Szczegółowego opisu priorytetów.
737	Tauron Polska Energia S.A.	2.2.1.1 Powiązane rodzaje działań	57	W dokumencie wskazano, że w ramach celu szczegółowego 2.1 Wspieranie efektywności energetycznej i redukcji emisji gazów Cieplarnianych (finansowanego ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego), będzie możliwość wsparcia projektów pilotażowych (w trybie niekonkurencyjnym). Informacja ta powinna zostać uzupełniona o zakres wsparcia takiego projektu (tj. czy dofinansowanie będzie dotyczyło wyłącznie fazy wdrożeniowej nowych rozwiązań technologicznych).	Uzupełnienie ww. kwestii byłoby istotne z punktu widzenia potencjalnych beneficjentów.	częściowo przyjęta	Charakter projektów o charakterze pilotażowym zostanie doprecyzowany na etapie Szczegółowego opisu priorytetów. Planuje się wyselekcjonowanie ponadstandardowych projektów, które będą stanowiły dobrą praktykę. Projekty takie z uwagi na swoją złożoność oraz często wyższe koszty w procedurze konkurencyjnej często zajmują miejsca nie pozwalające na otrzymanie wsparcia.
738	Tauron Polska Energia S.A.	2.2.1.1 Powiązane rodzaje działań	57	W dokumencie wskazano, że w ramach celu szczegółowego 2.1 Wspieranie efektywności energetycznej i redukcji emisji gazów Cieplarnianych (finansowanego ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego), będzie możliwość wsparcia projektów pilotażowych (w trybie niekonkurencyjnym). Informacja ta powinna zostać uzupełniona o zakres wsparcia takiego projektu (tj. czy dofinansowanie będzie dotyczyło wyłącznie fazy wdrożeniowej nowych rozwiązań technologicznych).	Uzupełnienie ww. kwestii byłoby istotne z punktu widzenia potencjalnych beneficjentów.	częściowo przyjęta	Charakter projektów o charakterze pilotażowym zostanie doprecyzowany na etapie Szczegółowego opisu priorytetów. Planuje się wyselekcjonowanie ponadstandardowych projektów, które będą stanowiły dobrą praktykę. Projekty takie z uwagi na swoją złożoność oraz często wyższe koszty w procedurze konkurencyjnej często zajmują miejsca nie pozwalające na otrzymanie wsparcia.
739	Tauron Polska Energia S.A.	2.2.2.7 WSKAŹNIKI	65	Cel RCO 23 ma miernik na 2024 (0) i nie ma na 2029. Prosimy o uzupełnienie i zdefiniowanie produktów	W obecnym kształcie nie jest jasne, skąd bierze się wskazana produkcja (moc wskazana w tabeli powyżej – 353MW vs. produkcja niemal 0,7 TWh – proponujemy weryfikację liczb i jednostek	częściowo przyjęta	W programie uzupełniono wartości docelowe na 2029 rok dla wskaźnika produktu RCO23 Cyfrowe systemy zarządzania inteligentnymi systemami energetycznymi w celu szczegółowym 2.2. II osi priorytetowej. Jednostki wskaźników prezentowanych w programie określane są przez KE i nie ma możliwości ich zmiany.

740	Tauron Polska Energia S.A.	2.2.2.1 Powiązane rodzaje działań	62	W sekcji wskazano m. in. , że „Projekty dotyczące wytwarzania energii z OZE oceniane będą głównie poprzez pryzmat kryterium efektywności kosztowej oraz osiągniętych efektów wpisujących się w cele priorytetu”. Nie jest jasne, czy powyższe należy rozumieć jako deklarację rozdysponowywania wsparcia (udzielania dofinansowania) w sposób zgodny z wymogami określonymi w pkt 49 projektu wytycznych CEEAG?	Zgodnie z pkt 48 projektu CEEAG wskazano, że „Szczegółowa ocena dodatkowego kosztu netto nie będzie wymagana, jeżeli kwoty pomocy zostaną określone w drodze procedury przetargowej zgodnej z zasadami konkurencji, ponieważ zapewnia ona wiarygodne oszacowanie minimalnej pomocy wymaganej przez potencjalnych beneficjentów. związku z tym Komisja uważa, że proporcjonalność pomocy jest zapewniona, jeżeli spełnione są następujące kryteria: a) procedura przetargowa jest konkurencyjna, mianowicie: jest otwarta, jasna przejrzysta i niedyskryminacyjna, oparta na obiektywnych kryteriach, określonych ex ante zgodnie z celem środka i minimalizujących ryzyko przetargów strategicznych; b) kryteria te są publikowane z wystarczającym wyprzedzeniem w stosunku do terminu składania wniosków, aby umożliwić efektywną konkurencję47; c) budżet lub wolumen związany z procedurą przetargową jest wiążącym ograniczeniem, ponieważ można oczekiwać, że nie wszyscy oferenci otrzymają pomoc; d) oczekiwana liczba oferentów jest wystarczająca, aby zapewnić efektywną konkurencję; konstrukcja procesów przetargowych, w których liczba oferentów jest podczas wdrażania programu niewystarczająca, jest korygowana w celu przywrócenia efektywnej konkurencji w kolejnych procedurach przetargowych lub możliwie jak najszybciej; e) unika się korekt ex post procedury przetargowej (takich jak późniejsze negocjacje dotyczące wyników przetargu lub racjonowanie), ponieważ mogą one osłabić efektywność rezultatu procedury”. Jednocześnie w pkt 49 projektu CEEAG „Kryteria kwalifikacji w procedurze przetargowej zgodnej z zasadami konkurencji powinny być zasadniczo oparte na kwocie pomocy, o którą ubiega się wnioskodawca, wyrażonej w bezpośrednim lub pośrednim powiązaniu z wkładem w realizację celu środka (na przykład w kategoriach jednostki ochrony środowiska lub jednostki energii). W kilku wyjątkowych przypadkach może okazać się, że należy uwzględnić inne pozacenowe kryteria kwalifikacji (na przykład dodatkowe kryteria środowiskowe, technologiczne lub społeczne). W takich przypadkach tego rodzaju inne kryteria nie mogą stanowić więcej niż 25 % wagi wszystkich kryteriów kwalifikacji. Państwo członkowskie musi przedstawić powody uzasadniające proponowane podejście i zapewnić, aby było ono adekwatne do zamierzonego celu.” Wyjaśnienie, czy rozdysponowywanie środków odbywać się będzie w sposób opisany wyżej jest istotne z perspektywy potencjalnych beneficjentów.	częściowo przyjęta	Szczegółowe zasady dotyczące zasad wyboru projektów zostaną doprecyzowane w dokumentach niższej rangi oraz w programie pomocowym.
741	Tauron Polska Energia S.A.	2.2.2.1 Powiązane rodzaje działań	62	W sekcji wskazano m. in. , że „Projekty dotyczące wytwarzania energii z OZE oceniane będą głównie poprzez pryzmat kryterium efektywności kosztowej oraz osiągniętych efektów wpisujących się w cele priorytetu”. Nie jest jasne, czy powyższe należy rozumieć jako deklarację rozdysponowywania wsparcia (udzielania dofinansowania) w sposób zgodny z wymogami określonymi w pkt 49 projektu wytycznych CEEAG?	Zgodnie z pkt 48 projektu CEEAG wskazano, że „Szczegółowa ocena dodatkowego kosztu netto nie będzie wymagana, jeżeli kwoty pomocy zostaną określone w drodze procedury przetargowej zgodnej z zasadami konkurencji, ponieważ zapewnia ona wiarygodne oszacowanie minimalnej pomocy wymaganej przez potencjalnych beneficjentów. związku z tym Komisja uważa, że proporcjonalność pomocy jest zapewniona, jeżeli spełnione są następujące kryteria: a) procedura przetargowa jest konkurencyjna, mianowicie: jest otwarta, jasna przejrzysta i niedyskryminacyjna, oparta na obiektywnych kryteriach, określonych ex ante zgodnie z celem środka i minimalizujących ryzyko przetargów strategicznych; b) kryteria te są publikowane z wystarczającym wyprzedzeniem w stosunku do terminu składania wniosków, aby umożliwić efektywną konkurencję47; c) budżet lub wolumen związany z procedurą przetargową jest wiążącym ograniczeniem, ponieważ można oczekiwać, że nie wszyscy oferenci otrzymają pomoc; d) oczekiwana liczba oferentów jest wystarczająca, aby zapewnić efektywną konkurencję; konstrukcja procesów przetargowych, w których liczba oferentów jest podczas wdrażania programu niewystarczająca, jest korygowana w celu przywrócenia efektywnej konkurencji w kolejnych procedurach przetargowych lub możliwie jak najszybciej; e) unika się korekt ex post procedury przetargowej (takich jak późniejsze negocjacje dotyczące wyników przetargu lub racjonowanie), ponieważ mogą one osłabić efektywność rezultatu procedury”. Jednocześnie w pkt 49 projektu CEEAG „Kryteria kwalifikacji w procedurze przetargowej zgodnej z zasadami konkurencji powinny być zasadniczo oparte na kwocie pomocy, o którą ubiega się wnioskodawca, wyrażonej w bezpośrednim lub pośrednim powiązaniu z wkładem w realizację celu środka (na przykład w kategoriach jednostki ochrony środowiska lub jednostki energii). W kilku wyjątkowych przypadkach może okazać się, że należy uwzględnić inne pozacenowe kryteria kwalifikacji (na przykład dodatkowe kryteria środowiskowe, technologiczne lub społeczne). W takich przypadkach tego rodzaju inne kryteria nie mogą stanowić więcej niż 25 % wagi wszystkich kryteriów kwalifikacji. Państwo członkowskie musi przedstawić powody uzasadniające proponowane podejście i zapewnić, aby było ono adekwatne do zamierzonego celu.” Wyjaśnienie, czy rozdysponowywanie środków odbywać się będzie w sposób opisany wyżej jest istotne z perspektywy potencjalnych beneficjentów.	częściowo przyjęta	Szczegółowe zasady dotyczące zasad wyboru projektów zostaną doprecyzowane w dokumentach niższej rangi oraz w programie pomocowym.
742	Tauron Polska Energia S.A.	2.2.2.1 Powiązane rodzaje działań	62	W sekcji wskazano m. in. , że „Projekty dotyczące wytwarzania energii z OZE oceniane będą głównie poprzez pryzmat kryterium efektywności kosztowej oraz osiągniętych efektów wpisujących się w cele priorytetu”. Nie jest jasne, czy powyższe należy rozumieć jako deklarację rozdysponowywania wsparcia (udzielania dofinansowania) w sposób zgodny z wymogami określonymi w pkt 49 projektu wytycznych CEEAG?	Zgodnie z pkt 48 projektu CEEAG wskazano, że „Szczegółowa ocena dodatkowego kosztu netto nie będzie wymagana, jeżeli kwoty pomocy zostaną określone w drodze procedury przetargowej zgodnej z zasadami konkurencji, ponieważ zapewnia ona wiarygodne oszacowanie minimalnej pomocy wymaganej przez potencjalnych beneficjentów. związku z tym Komisja uważa, że proporcjonalność pomocy jest zapewniona, jeżeli spełnione są następujące kryteria: a) procedura przetargowa jest konkurencyjna, mianowicie: jest otwarta, jasna przejrzysta i niedyskryminacyjna, oparta na obiektywnych kryteriach, określonych ex ante zgodnie z celem środka i minimalizujących ryzyko przetargów strategicznych; b) kryteria te są publikowane z wystarczającym wyprzedzeniem w stosunku do terminu składania wniosków, aby umożliwić efektywną konkurencję47; c) budżet lub wolumen związany z procedurą przetargową jest wiążącym ograniczeniem, ponieważ można oczekiwać, że nie wszyscy oferenci otrzymają pomoc; d) oczekiwana liczba oferentów jest wystarczająca, aby zapewnić efektywną konkurencję; konstrukcja procesów przetargowych, w których liczba oferentów jest podczas wdrażania programu niewystarczająca, jest korygowana w celu przywrócenia efektywnej konkurencji w kolejnych procedurach przetargowych lub możliwie jak najszybciej; e) unika się korekt ex post procedury przetargowej (takich jak późniejsze negocjacje dotyczące wyników przetargu lub racjonowanie), ponieważ mogą one osłabić efektywność rezultatu procedury”. Jednocześnie w pkt 49 projektu CEEAG „Kryteria kwalifikacji w procedurze przetargowej zgodnej z zasadami konkurencji powinny być zasadniczo oparte na kwocie pomocy, o którą ubiega się wnioskodawca, wyrażonej w bezpośrednim lub pośrednim powiązaniu z wkładem w realizację celu środka (na przykład w kategoriach jednostki ochrony środowiska lub jednostki energii). W kilku wyjątkowych przypadkach może okazać się, że należy uwzględnić inne pozacenowe kryteria kwalifikacji (na przykład dodatkowe kryteria środowiskowe, technologiczne lub społeczne). W takich przypadkach tego rodzaju inne kryteria nie mogą stanowić więcej niż 25 % wagi wszystkich kryteriów kwalifikacji. Państwo członkowskie musi przedstawić powody uzasadniające proponowane podejście i zapewnić, aby było ono adekwatne do zamierzonego celu.” Wyjaśnienie, czy rozdysponowywanie środków odbywać się będzie w sposób opisany wyżej jest istotne z perspektywy potencjalnych beneficjentów.	częściowo przyjęta	Szczegółowe zasady dotyczące zasad wyboru projektów zostaną doprecyzowane w dokumentach niższej rangi oraz w programie pomocowym.

743	Tauron Polska Energia S.A.	2.2.2.7 WSKAŹNIKI	65	Postulujemy wersyfikację wartości wskaźnika dot. mocy OZE	Mając na względzie ambicje w zakresie rozwoju OZE w UE/ Polsce, cel wydaje się być stosunkowo niski, biorąc pod uwagę przewidywaną alokację tj. 599 000 tys. Euro. Z powyższego wynika, iż średnie nakłady na 1 MW mocy zainstalowanej wyniosą ok 1,697 mln Euro, a zatem powyżej wartości rynkowych	odrzucona	Z uwagi na rozliczeniowy - dla beneficjentów - charakter wskaźników, szacowane wartości docelowe określone zostały ostrożnościowo, tj. z uwzględnieniem ryzyk wynikających z możliwego wzrostu cen w okresie przyszłego wdrażania programu. Ostrożnościowy szacunek nie pozostaje w sprzeczności z ambicjami w zakresie rozwoju OZE. Szacunki opierają się na danych historycznych z podobnych projektów wdrażanych w POIiŚ 2014-2020 i są zróżnicowane w zależności od typu instalacji OZE (produkcja energii elektrycznej albo ciepła), co zostaje uśrednione na poziomie celu szczegółowego programu. Wartości prezentowane w projekcie programu będą przedmiotem negocjacji z Komisją Europejską. Wiążące do osiągnięcia będą wartości docelowe w wersji programu zatwierdzonego decyzją KE.
744	Tauron Polska Energia S.A.	1.1 GŁÓWNE WYZWANIA PRZY UWZGLĘDNIENIU RÓŻNIC SPOŁECZNYCH, EKONOMICZNYCH I TERYTORIALNYCH	5	Na podstawie rozporządzenia (UE) 2018/8424, cel redukcyjny dla Polski w zakresie emisji gazów cieplarnianych w sektorach nieobjętych systemem ETS został określony na poziomie -7% w 2030 r. w porównaniu do poziomu w roku 2005.	Proponujemy usunąć „-” przed 7%. Z obecnego zapisu wynika, że rozporządzenie nakazuje zwiększenie emisji	odrzucona	Zapis zgodny z zał. I do rozporządzenia ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2018/842 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie wiążących rocznych redukcji emisji gazów cieplarnianych przez państwa członkowskie od 2021 r. do 2030 r. przyczyniających się do działań na rzecz klimatu w celu wywiązania się z zobowiązań wynikających z Porozumienia paryskiego oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 525/2013 . https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018R0842&from=PL
745	Tauron Polska Energia S.A.	2.2.1.8 INDYKATYWNY PODZIAŁ ALOKACJI UE WEDŁUG RODZAJU INTERWENCJI	61	W odniesieniu do opisu pozycji (kod nr 55) „Wysokosprawna kogeneracja, efektywny system ciepłowniczy i chłodniczy z niskimi emisjami w cyklu życia”, ujętej w tabeli, brakuje definicji/wyjaśnienia (np. w przypisie), sformułowania „niskie emisje w cyklu życia”. Proponujemy zatem wprowadzić stosowny opis ww. pojęcia.	Wprowadzenie definicji/wyjaśnienia sformułowania, o którym mowa w uwadze, służyłoby uniknięciu wątpliwości interpretacyjnych i niejasności.	odrzucona	Zgodnie ze wzorem programu - zał. V do rozporządzenia UE 2021/1060, w tabeli powinny znaleźć się kody (nazwy kategorii interwencji nie są obligatoryjne).
746	Tauron Polska Energia S.A.	2.2.2.8 INDYKATYWNY PODZIAŁ ALOKACJI UE WEDŁUG RODZAJU INTERWENCJI	66	W opisie pozycji (kod nr 50) „Energia odnawialna: biomasa o wysokim poziomie redukcji emisji gazów cieplarnianych”, ujętej w tabeli, brakuje definicji/wyjaśnienia sformułowania „wysoki poziom redukcji emisji gazów...”. Proponujemy zatem wprowadzić stosowny opis ww. pojęcia.	Wprowadzenie definicji/wyjaśnienia sformułowania, o którym mowa w uwadze, służyłoby uniknięciu wątpliwości interpretacyjnych i niejasności.	odrzucona	Zgodnie ze wzorem programu - zał. V do rozporządzenia UE 2021/1060, w tabeli powinny znaleźć się kody (nazwy kategorii interwencji nie są obligatoryjne).
747	Tauron Polska Energia S.A.	2.2.2.7 WSKAŹNIKI	65	Brak wskaźnika wprost odnoszącego się do wybudowanych lub przebudowanych linii elektroenergetycznych na potrzeby OZE. Proponuję dodać wskaźnik: długość wybudowanych lub przebudowanych linii na potrzeby przyłączenia OZE lub zwiększenie możliwości przyłączenia nowych źródeł energii z OZE	Zaproponowany wskaźnik RCO 23 – Cyfrowe systemy zarządzania inteligentnymi systemami energetycznymi nie oddaje specyfiki projektów polegających na przyłączaniu OZE. Te projekty polegają na zwiększeniu możliwości przyłączenia nowych źródeł energii do sieci i to powinno zostać oddane we wskaźniku.	odrzucona	Zgodnie z oczekiwaniami KE cele szczegółowe w programach perspektywy 2021-2027 powinny być owskaźnikowane przede wszystkim za pomocą wskaźników określonych w Rozporządzeniu 1058 z 2021 ws. Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności. Propozycja uwzględnienia w zestawie wskaźników programowych wskaźnika dot. sieci przyłączeniowych lub możliwości przyłączeniowych wykracza poza zestaw wskaźników określonych w tym dokumencie. Biorąc pod uwagę oczekiwanie KE ograniczenia w programach wskaźników nie pochodzących z przedmiotowego Rozporządzenia oraz rozliczeniowy dla beneficjentów charakter wskaźników, uwaga zostaje odrzucona. Nie wyklucza się jednak dodania - uzasadnionych zakresem i przewidywaną skalą wsparcia - wskaźników w krajowym uszczegółowieniu do programu (odpowiednik szczegółowego opisu osi priorytetowych z perspektywy 2014-2020), które będzie przygotowywane po zatwierdzeniu programu przez KE.
748	Tauron Polska Energia S.A.	2.2.2.7 WSKAŹNIKI	65	Brak wskaźnika wprost odnoszącego się do wybudowanych lub przebudowanych linii elektroenergetycznych na potrzeby OZE. Proponuję dodać wskaźnik: długość wybudowanych lub przebudowanych linii na potrzeby przyłączenia OZE lub zwiększenie możliwości przyłączenia nowych źródeł energii z OZE	Zaproponowany wskaźnik RCO 23 – Cyfrowe systemy zarządzania inteligentnymi systemami energetycznymi nie oddaje specyfiki projektów polegających na przyłączaniu OZE. Te projekty polegają na zwiększeniu możliwości przyłączenia nowych źródeł energii do sieci i to powinno zostać oddane we wskaźniku.	odrzucona	j.w. (uwaga powtórzona)
749	Tauron Polska Energia S.A.	2.2.2.7 WSKAŹNIKI	65	Brak wskaźnika wprost odnoszącego się do wybudowanych lub przebudowanych linii elektroenergetycznych na potrzeby OZE. Proponuję dodać wskaźnik: długość wybudowanych lub przebudowanych linii na potrzeby przyłączenia OZE lub zwiększenie możliwości przyłączenia nowych źródeł energii z OZE	Zaproponowany wskaźnik RCO 23 – Cyfrowe systemy zarządzania inteligentnymi systemami energetycznymi nie oddaje specyfiki projektów polegających na przyłączaniu OZE. Te projekty polegają na zwiększeniu możliwości przyłączenia nowych źródeł energii do sieci i to powinno zostać oddane we wskaźniku.	odrzucona	j.w. (uwaga powtórzona)
750	Tauron Polska Energia S.A.	2.2.2.7 WSKAŹNIKI	65	Brak wskaźnika wprost odnoszącego się do wybudowanych lub przebudowanych linii elektroenergetycznych na potrzeby OZE. Proponuję dodać wskaźnik: długość wybudowanych lub przebudowanych linii na potrzeby przyłączenia OZE lub zwiększenie możliwości przyłączenia nowych źródeł energii z OZE	Zaproponowany wskaźnik RCO 23 – Cyfrowe systemy zarządzania inteligentnymi systemami energetycznymi nie oddaje specyfiki projektów polegających na przyłączaniu OZE. Te projekty polegają na zwiększeniu możliwości przyłączenia nowych źródeł energii do sieci i to powinno zostać oddane we wskaźniku.	odrzucona	j.w. (uwaga powtórzona)
751	Tauron Polska Energia S.A.	2.2.2.7 WSKAŹNIKI	65	Brak wskaźnika wprost odnoszącego się do wybudowanych lub przebudowanych linii elektroenergetycznych na potrzeby OZE. Proponuję dodać wskaźnik: długość wybudowanych lub przebudowanych linii na potrzeby przyłączenia OZE lub zwiększenie możliwości przyłączenia nowych źródeł energii z OZE	Zaproponowany wskaźnik RCO 23 – Cyfrowe systemy zarządzania inteligentnymi systemami energetycznymi nie oddaje specyfiki projektów polegających na przyłączaniu OZE. Te projekty polegają na zwiększeniu możliwości przyłączenia nowych źródeł energii do sieci i to powinno zostać oddane we wskaźniku.	odrzucona	j.w. (uwaga powtórzona)
752	Tauron Polska Energia S.A.	2.2.2.7 WSKAŹNIKI	65	Brak wskaźnika wprost odnoszącego się do wybudowanych lub przebudowanych linii elektroenergetycznych na potrzeby OZE. Proponuję dodać wskaźnik: długość wybudowanych lub przebudowanych linii na potrzeby przyłączenia OZE lub zwiększenie możliwości przyłączenia nowych źródeł energii z OZE	Zaproponowany wskaźnik RCO 23 – Cyfrowe systemy zarządzania inteligentnymi systemami energetycznymi nie oddaje specyfiki projektów polegających na przyłączaniu OZE. Te projekty polegają na zwiększeniu możliwości przyłączenia nowych źródeł energii do sieci i to powinno zostać oddane we wskaźniku.	odrzucona	j.w. (uwaga powtórzona)
753	Tauron Polska Energia S.A.	2.2.2.7 WSKAŹNIKI	65	Brak wskaźnika wprost odnoszącego się do wybudowanych lub przebudowanych linii elektroenergetycznych na potrzeby OZE. Proponuję dodać wskaźnik: długość wybudowanych lub przebudowanych linii na potrzeby przyłączenia OZE lub zwiększenie możliwości przyłączenia nowych źródeł energii z OZE	Zaproponowany wskaźnik RCO 23 – Cyfrowe systemy zarządzania inteligentnymi systemami energetycznymi nie oddaje specyfiki projektów polegających na przyłączaniu OZE. Te projekty polegają na zwiększeniu możliwości przyłączenia nowych źródeł energii do sieci i to powinno zostać oddane we wskaźniku.	odrzucona	j.w. (uwaga powtórzona)
754	Tauron Polska Energia S.A.	2.2.2.7 WSKAŹNIKI	65	Brak wskaźnika wprost odnoszącego się do wybudowanych lub przebudowanych linii elektroenergetycznych na potrzeby OZE. Proponuję dodać wskaźnik: długość wybudowanych lub przebudowanych linii na potrzeby przyłączenia OZE lub zwiększenie możliwości przyłączenia nowych źródeł energii z OZE	Zaproponowany wskaźnik RCO 23 – Cyfrowe systemy zarządzania inteligentnymi systemami energetycznymi nie oddaje specyfiki projektów polegających na przyłączaniu OZE. Te projekty polegają na zwiększeniu możliwości przyłączenia nowych źródeł energii do sieci i to powinno zostać oddane we wskaźniku.	odrzucona	j.w. (uwaga powtórzona)

755	Tauron Polska Energia S.A.	2.2.2.7 WSKAŹNIKI	65	Brak wskaźnika wprost odnoszącego się do wybudowanych lub przebudowanych linii elektroenergetycznych na potrzeby OZE. Proponuję dodać wskaźnik: długość wybudowanych lub przebudowanych linii na potrzeby przyłączenia OZE lub zwiększenie możliwości przyłączenia nowych źródeł energii z OZE	Zaproponowany wskaźnik RCO 23 – Cyfrowe systemy zarządzania inteligentnymi systemami energetycznymi nie oddaje specyfiki projektów polegających na przyłączeniu OZE. Te projekty polegają na zwiększeniu możliwości przyłączenia nowych źródeł energii do sieci i to powinno zostać oddane we wskaźniku.	odrzucona	j.w. (uwaga powtórzona)
756	Tauron Polska Energia S.A.	2.2.1.1 Powiązane rodzaje działań	57	W przedmiotowym fragmencie wskazano, że „W ramach programu wsparcie mogą otrzymać efektywne systemy ciepłownicze oraz nieefektywne systemy ciepła i chłodu, które osiągną status efektywnego systemu ciepłowniczego w rozumieniu art.2 pkt 41) Dyrektywy 2012/27/UE o efektywności energetycznej z dnia 25 października 2012 r. . Zgodnie z art. 24 nowej Dyrektywy OZE termin na osiągnięcie ww.. statusu został wyznaczony na 31 grudnia 2025” . Zwracamy uwagę, iż w przypadku pomocy publicznej, zgodnie z projektem wytycznych CEEAG „343 CEEAG: „jeżeli państwo członkowskie inwestuje w modernizację systemu ciepłowniczego i chłodniczego, nie spełniając przy tym normy efektywności energetycznej, musi zobowiązać się do rozpoczęcia prac służących spełnieniu tej normy w ciągu trzech lat od przeprowadzenia prac modernizacyjnych”.	jak w uwadze	przyjęta	Uwaga przyjęta do wiadomości. W programie pozostawiono zapisy ogólne. Niezależnie od zapisów programu, udzielenie wsparcia będzie możliwe jedynie w granicach nakreślonych przez program pomocowy, który zgodnie z dotychczasową praktyką zostanie przygotowany przez Instytucję Pośredniczącą, tj. MKiS.
757	Tauron Polska Energia S.A.	1.4 WYZWANIA W ZAKRESIE ZDOLNOŚCI ADMINISTRACYJNYCH	15	Pragniemy wyrazić pełne poparcie dla planowanego wprowadzenia uproszczeń zasad aplikowania o dofinansowanie	Postulujemy ograniczenie wymogów związanych z aplikowaniem o środki do absolutnego minimum wymaganego przepisami prawa i zapisami programu. W szczególności nie jest w naszej opinii uzasadnione żądanie informacji lub załączników, które nie są niezbędne do spełnienia wymogów określonych w przepisach unijnych lub krajowych, a które zbierane są „na wszelki wypadek”. Żądanie składania „nadmiarowych” oświadczeń znacząco utrudnia proces aplikowania. W tym zakresie być może warto rozważyć przegląd najlepszych praktyk z poszczególnych programów operacyjnych (tak krajowych jak i regionalnych) i zastosować rozwiązania, które adresują tą samą kwestię, w sposób najmniej obciążający beneficjentów. Jeśli bowiem różne instytucje wdrażają fundusze unijne i możliwe jest zastosowanie „mniejszych” wymogów brak jest obiektywnego uzasadnienia dla stosowania bardziej wymagających praktyk czy procedur poza swego rodzaju przyzwyczajaniem danej instytucji.	przyjęta	
758	Tauron Polska Energia S.A.	2.1.1.6 Planowane wykorzystanie instrumentów finansowych	34	Wskazano niewłaściwą jednostkę redakcyjną rozporządzenia ogólnego – brak art. 52.r w tzw. rozporządzeniu ogólnym	Prawdopodobnie chodzi o art. 58.3 rozporządzenia ogólnego. Analogicznych poprawek wymaga także sekcja 2.1.4.6,	przyjęta	
759	Tauron Polska Energia S.A.	2.2.1.1 Powiązane rodzaje działań	57	Popieramy zapis, zgodnie z którym: „W ramach programu wsparcie mogą otrzymać efektywne systemy ciepłownicze oraz nieefektywne systemy ciepła i chłodu, które osiągną status efektywnego systemu ciepłowniczego w rozumieniu art.2 pkt 41) Dyrektywy 2012/27/UE”. W tym kontekście chcemy podkreślić, że w naszej ocenie kluczowe jest, aby wspierać także systemy, które już osiągnęły status efektywnych w drodze do ich coraz głębszej transformacji. W szczególności zwracamy w tym miejscu uwagę, że prawdopodobna zmiana definicji efektywnego systemu ciepłowniczego w dyrektywie EED zmierzać będzie w kierunku zaostrzenia dotychczasowych kryteriów pozwalających na uznanie systemu za efektywny. W efekcie czego systemy, które już osiągnęły status efektywnych (np. z uwagi na zastosowanie kogeneracji, która zasilana jest jednak paliwem węglowym) mogą go stracić w wyniku takich zmian definicji, która prawdopodobnie zmierzać będzie do wykluczenia stałych paliw kopalnych (podejście zmierzające do wykluczenia węgla zasygnalizowano już np. w pkt 347 projektu Wytycznych CEEAG) lub też wprowadzenia minimalnych wymogów w zakresie wykorzystania OZE oraz ciepła odpadowego.	Proponowany zakres wsparcia pozwoli na dostosowanie się systemów ciepłowniczych do rosnących wymagań wynikających z obecnych i przyszłych przepisów prawa unijnego	przyjęta	
760	Tauron Polska Energia S.A.	2.2.1.1 Powiązane rodzaje działań	57	Zwracamy uwagę na fakt, że Komisja Europejska w ramach zbliżającej się nowelizacji dyrektywy o efektywności energetycznej mierza do zaostrzenia kryteriów w ramach definicji systemu efektywnego energetycznie, co (w przypadku utrzymania się tej propozycji w toku dalszych prac legislacyjnych) może spowodować, że ich spełnienie będzie znacznie trudniejsze i zajmie więcej czasu. W związku z powyższym, uważamy, że należy rozważyć wprowadzenie rozwiązania polegającego na dopuszczeniu, aby wsparciu mogły podlegać projekty w zakresie sieci ciepłowniczej w ramach systemu, który nie jest systemem efektywnym, o ile osiągnięcie statusu efektywnego systemu nastąpi do 31.12.2025 r. lub też w terminie wynikającym z innych przepisów unijnych (zob. np. pkt 343 projektu CEEAG) – w zależności od tego, która data będzie późniejsza”.	Przyjęcie rozwiązania, o którym mowa w uwadze, mogłoby służyć zwiększeniu liczby realizowanych projektów w odniesieniu do budowy/modernizacji sieci ciepłowniczych w Polsce.	przyjęta	
761	Tauron Polska Energia S.A.	2.1.4.7 WSKAŹNIKI	50	Nie jest jasne skąd wynika różnica w wartości docelowej wskaźników: RCO 38 - Surface area of rehabilitated land supported (65 ha) oraz RCR 52 - Rehabilitated land used for green areas, social housing, economic or other uses (61,44 ha)	Wydaje się, że wartości obu wskaźników powinny być tożsame, biorąc pod uwagę, że wskaźnik RCR 52 ma charakter otwarty (or other uses), a zatem wszystkie wspierane zrehabilitowane grunty powinny generalnie być wykorzystywane, w jakikolwiek sposób	przyjęta	Wartości wskaźników zostały przeszacowane i aktualnie mają ten sam poziom. Oszacowanie opiera się na kosztach jednostkowych projektów perspektywy 2014-2020 oraz alokacji w kat. int. celu szczegółowego 2.7. I osi priorytetowej. Podkreślamy, że szacunki dokonywane przed pozyskaniem konkretnych projektów do wdrażania, mają charakter teoretyczny.
762	Towarzystwa Elektrowni Wodnych	2.2.2.1 Powiązane rodzaje działań	63	„Wsparcie projektów wykorzystujących energię z wody możliwe będzie wyłącznie na istniejących budowach piętrzących, wyposażonych w hydroelektrownie, przy jednoczesnym zapewnieniu pełnej drożności budowli dla przemieszczeń fauny wodnej.”	uważamy, że jest to zapis dyskryminujący cały sektor energetyki wodnej i powinien być usunięty lub zastąpiony zapisem zaproponowanym przez TRMEW. Za słuszne uważamy też użyte argumenty dotyczące sprzeczności tego zapisu z Prawem Wodnym i Dyrektywą UE o Promocji OZE (RED II) Z czysto zdroworozsądkowego punktu widzenia zupełnie niezrozumiałe jest blokowanie jakiegokolwiek wsparcia dla budowy nowych elektrowni przy istniejących stopniach wodnych. Przeciwnie ewentualne ograniczenie drożności biologicznej cieków wynika z istnienia stopnia wodnego, budowa elektrowni wodnej jest dziś i tak obwarowana żądaniem zapewnienia takiej drożności. W istocie rzeczy zapis blokuje więc w wielu przypadkach możliwość osiągnięcia ważnego celu ekologicznego. O dyskryminacyjnym podejściu do inwestycji hydroenergetycznych świadczy też alokacja środków w tabeli 2.2.2.8 INDYKATYWNY PODZIAŁ ALOKACJI UE WEDŁUG RODZAJU INTERWENCJI Środków tych należy szukać w pozycji 52 - Inne rodzaje energii odnawialnej (w tym energia geotermalna). Wysokość alokacji wynosi 20 mln zł, czyli 3 % (!) środków alokowanych na wszystkie źródła. Ile z tego ma być przeznaczony dla energetyki wodnej? W sytuacji, gdy żąda się niezwykle kosztownych inwestycji poprawiających stan dotąd zastany uderzająca jest dysproporcja w porównaniu z innymi technologiami, z których niektóre nie można zaliczyć do bezemisyjnych.	odrzucona	Podobny zapis zawiera POIS 2014-2020. Zakres wsparcia wynika z zapisów Umowy Partnerstwa. Wsparcie projektów wykorzystujących energię wody możliwe będzie wyłącznie na istniejących budowach piętrzących, wyposażonych w hydroelektrownie, przy jednoczesnym zapewnieniu pełnej drożności budowli dla przemieszczeń fauny wodnej.

763	Towarzystwo Przyjaciół Rzek Iny i Gowienicy	2.5.2.1 Powiązane rodzaje działań	Odrzańska droga wodna	wyłączyć z dofinansowania.	brak jakiegokolwiek uzasadnienia. kierunek całkowicie sprzeczny z potrzebą dostosowania do zmian klimatu ekonomicznie straty, a nie korzyści społecznie - wzrost ryzyk - brak dowodów "celu publicznego" - ekologicznie - ogromne straty w środowisku	odrzucona	<p>Finansowanie zadań w transporcie wodnym śródlądowym ma dotyczyć inwestycji na Odrzańskiej Drodze Wodnej i stanowić kontynuację działań realizowanych dotychczas w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ). ODW jest szlakiem wodnym w ciągłej eksploatacji, wymagającym zarówno bieżącego utrzymania jak i modernizacji istniejącej infrastruktury w celu powstrzymania jej dalszej degradacji i przywrócenia parametrów żeglowności. Inwestycje w ramach FEnIKS mają na celu kontynuację działań zrealizowanych w poprzednich perspektywach w celu osiągnięcia planowanego zwiększenia efektywności transportu na szlaku żegludowym ODW. Nie jest planowane prowadzenie inwestycji na innych szlakach wodnych, szczególnie na których nie odbywa się regularna żegluga towarowa. Polskie plany inwestycyjne w zakresie transportu wodnego śródlądowego są zbieżne z kierunkami europejskich polityk oraz są zgodne z celami Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju. Aspekt ekonomiczny nie jest jedynym czynnikiem determinującym konieczność przeprowadzenia modernizacji śródlądowych dróg wodnych. Mają one na celu również powstrzymanie dalszej dekapitalizacji infrastruktury żegludowej oraz poprawę bezpieczeństwa żeglugi. Pełnią również funkcję regulacyjną, co stanowi element zapobiegania powodziom i suszom. Każdy projekt będzie podlegał ocenie oddziaływania na środowisko oraz będzie musiał być z spójny z zasadą DNSH (Do No Significant Harm - , pol. Nie Czyni Poważnych Szkód). Biorąc pod uwagę istniejące regulacje prawne w zakresie ocen oddziaływania na środowisko jak również konieczność uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację poszczególnych inwestycji w zakresie wsparcia infrastruktury żeglugi śródlądowej podnoszone sprzeczności nie występują.</p>
764	Towarzystwo Przyjaciół Rzek Iny i Gowienicy		Odrzańska droga wodna	wyłączyć z dofinansowania	brak jakiegokolwiek uzasadnienia. kierunek całkowicie sprzeczny z potrzebą dostosowania do zmian klimatu ekonomicznie straty, a nie korzyści społecznie - wzrost ryzyk - brak dowodów "celu publicznego" - ekologicznie - ogromne straty w środowisku	odrzucona	<p>Lista projektów o znaczeniu strategicznym ma inny charakter niż Wykaz Dużych Projektów z perspektywy 2014-2020 i jest zestawieniem dobrych przykładów inwestycji, co do których zgodnie z Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 będą miały zastosowanie dodatkowe obowiązki o charakterze informacyjno-promocyjnym. Co do zasadności inwestycji w ten sektor (drogi wodne śródlądowe), odpowiedź została udzielona przy uwagach dotyczących zakresu wsparcia.</p>
765	Towarzystwo Przyjaciół Rzek Iny i Gowienicy	2.5.1.1 Powiązane rodzaje działań	DOT. ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ	wyłączyć z dofinansowania	Brak uzasadnienia zarówno ekonomicznego jak i społecznego. jednocześnie działania generują redukcję odporności na skutki zmian klimatu oraz wzrost ryzyk dla społeczeństwa, zarówno suszy jak też powodzi.	odrzucona	<p>Finansowanie zadań w transporcie wodnym śródlądowym ma dotyczyć inwestycji na Odrzańskiej Drodze Wodnej i stanowić kontynuację działań realizowanych dotychczas w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ). ODW jest szlakiem wodnym w ciągłej eksploatacji, wymagającym zarówno bieżącego utrzymania jak i modernizacji istniejącej infrastruktury w celu powstrzymania jej dalszej degradacji i przywrócenia parametrów żeglowności. Inwestycje w ramach FEnIKS mają na celu kontynuację działań zrealizowanych w poprzednich perspektywach w celu osiągnięcia planowanego zwiększenia efektywności transportu na szlaku żegludowym ODW. Nie jest planowane prowadzenie inwestycji na innych szlakach wodnych, szczególnie na których nie odbywa się regularna żegluga towarowa. Polskie plany inwestycyjne w zakresie transportu wodnego śródlądowego są zbieżne z kierunkami europejskich polityk oraz są zgodne z celami Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju. Aspekt ekonomiczny nie jest jedynym czynnikiem determinującym konieczność przeprowadzenia modernizacji śródlądowych dróg wodnych. Mają one na celu również powstrzymanie dalszej dekapitalizacji infrastruktury żegludowej oraz poprawę bezpieczeństwa żeglugi. Pełnią również funkcję regulacyjną, co stanowi element zapobiegania powodziom i suszom. Każdy projekt będzie podlegał ocenie oddziaływania na środowisko oraz będzie musiał być z spójny z zasadą DNSH (Do No Significant Harm - , pol. Nie Czyni Poważnych Szkód). Biorąc pod uwagę istniejące regulacje prawne w zakresie ocen oddziaływania na środowisko jak również konieczność uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację poszczególnych inwestycji w zakresie wsparcia infrastruktury żeglugi śródlądowej podnoszone sprzeczności nie występują.</p>

766	Towarzystwo Przyjaciół Rzek Iny i Gowienicy	2.2.4.1 Powiązane rodzaje działań	budowa zbiorników na korytach cieków oraz regulacje cieków	wyłączyć z dofinansowania	działania nieefektywne o znacznym impakcie środowiskowym oraz skutkach odwrotnych od deklarowanych,	odrzucona	Zapisy doprecyzowujące typy projektów zostaną wskazane w dokumencie szczegółowym tj. szczegółowym opisie priorytetów.
767	Towarzystwo Przyjaciół Słońska "Unitis Viribus"	2.2.4.1 Powiązane rodzaje działań	74-76	Z zakresu interwencji należy wykluczyć budowę nowej infrastruktury technicznej ("do no significant harm"), także tej służącej małej retencji; fragmentowi "Celem zapewnienia zrównoważonego rozwoju... towarzyszącej" należy nadać brzmienie "Celem zapewnienia zrównoważonego rozwoju w gospodarce wodnej przewidziano wspieranie naturalnego retencionowania wody, w tym małej retencji (z wykluczeniem retencji powstałej w wyniku przegradzania cieków wodnych): działania w celu zatrzymania wód opadowych w miejscu ich powstania, w tym umożliwienie zasilania profilu glebowego i dalej – wód podziemnych, renaturyzacja przekształconych cieków wodnych i ich dolin, w tym zwiększanie rozstawu wałów przeciwpowodziowych i budowa polderów zalewowych na zawałach obwałowanych dolin rzecznych, renaturyzacja obszarów od wód zależnych, z wykorzystaniem naturalnych mechanizmów ekosystemowych (nature based solutions). Ponadto, wsparciem objęte zostaną: przebudowa, remont lub wyłączenie z eksploatacji (likwidacja) urządzeń wodnych i infrastruktury hydrotechnicznej, ograniczające ryzyko wystąpienia powodzi i suszy".	Spójność z zasadą "do no significant harm". Wprowadzenie zmiany pozwoli na wykluczenie z zakresu wsparcia budowy inwestycji ukierunkowanych na retencję zbiornikową i korytową, kontrproduktywnych w stosunku do celu, jakim jest skuteczna adaptacja do zmian klimatu, szkodliwych środowiskowo (stojących w sprzeczności z celami środowiskowymi Ramowej Dyrektywy Wodnej – poprzez przegradzenie biegu rzek zaburzających ciągłość ekosystemów i morfologię cieków; nie neutralnych klimatycznie). Magazynowanie wody poprzez przegradzanie rzek (i ich zamianę na zbiorniki powyżej zapór czy stopni wodnych) nie powinno być objęte wsparciem. Zbiorniki emitują bardzo dużo gazów cieplarnianych (dwutlenku węgla, metanu i podtlenku azotu). Nie jest to jedynie gaz opuszczający czasę tych zbiorników w formie lotnej, ale także ten rozpuszczony, uwalniany do atmosfery na przelewach zapory. Przegradzenie rzeki i spowolnienie przepływu wód niszczy dolinę rzeczną i jej otoczenie, m.in. poprzez zalewanie, zmianę stosunków wodnych. Wiąże się z tym utrata różnorodności biologicznej (z negatywnym oddziaływaniem na nią o zasięgu znacznie wykraczającym poza zasięg inwestycji, zarówno w górę, jak i w dół rzeki). Proponowany zapis daje możliwość objęcia wsparciem wyłączenia z eksploatacji budowli istniejących, które nie spełniają swej roli w ograniczeniu 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. Proponowana zmiana zachowuje możliwość objęcia wsparciem modernizacji istniejącej infrastruktury, jeśli modernizacja ta ma na celu bardziej efektywne zarządzanie ryzykiem powodzi i suszy, w tym wdrażanie rozwiązań poprawiających i przywracających ciągłość ekosystemów rzecznych. Proponowana zmiana pozwoli nadać wysoki priorytet rozwojowi naturalnej retencji i wyjście naprzeciw ustaleniom i kierunkom działań wskazanym w SPA2020. Wśród działań adaptacyjnych w zakresie dostosowania sektora gospodarki wodnej do zmian klimatu SPA2020 wymienia: „zwiększenie możliwości retencyjnych i renaturyzację cieków wodnych oraz przywracanie i utrzymanie dobrego stanu wód, ekosystemów wodnych i od wód zależnych”, w rozumieniu Ramowej Dyrektywy Wodnej. SPA2020 wskazuje, że „ważne jest, aby działania służące ochronie przeciwpowodziowej w pierwszej kolejności wykorzystywały najmniej inwazyjne dla środowiska przyrodniczego rozwiązania, w szczególności nietechniczne metody ochrony przeciwpowodziowej”. Proponowana zmiana pozwoli na wdrożenie, poprzez objęcie go wsparciem, Krajowego Programu Renaturyzacji Wód Powierzchniowych.	częściowo przyjęta	Opis działań planowanych do wsparcia w ramach Celu szczegółowego 2.4 Wspieranie przystosowania się do zmian klimatu i zapobiegania ryzyku związanemu z klęskami żywiołowymi i katastrofami, a także odporności, z uwzględnieniem podejścia ekosystemowego, uwzględnia działania związane ze zwiększeniem naturalnej retencji i renaturyzacji cieków wodnych i obszarów zależnych od wód (co zostało zaznaczone już w pierwszym akapicie "Będą to działania (...) dotyczące m.in. adaptacji obszarów miejskich do zmian klimatu, zwiększenia naturalnej retencji, renaturyzacji cieków wodnych i obszarów zależnych od wód(...)" oraz wykorzystanie tzw. nature/ecosystem based solutions (na co wskazuje sama nazwa celu szczegółowego). Dodatkowo opis działań w ramach celu szczegółowego zostanie zmodyfikowany w następujący sposób: "Celem zwiększenia odporności na powódzie i susze, przewidziano wsparcie systemów małej retencji renaturyzacji przekształconych cieków wodnych i ich dolin (m.in. poprzez zwiększanie rozstawu wałów przeciwpowodziowych) oraz renaturyzacji obszarów od wód zależnych z wykorzystaniem naturalnych mechanizmów ekosystemowych (nature based solutions). Ponadto działania będą skierowane na zapewnienie bezpieczeństwa powodziowego i przeciwdziałanie suszy poprzez budowę, przebudowę lub remont urządzeń wodnych i infrastruktury towarzyszącej. Działania będą realizowane zgodnie z Ramową Dyrektywą Wodną". Wprowadzenie zapisów wykluczających budowę nowej infrastruktury technicznej jest niezasadne, ze względu na fakt, że w uzasadnionych przypadkach budowa infrastruktury technicznej (np. wałów przeciwpowodziowych czy suchych zbiorników) jest konieczna dla zapewnienia ochrony przeciwpowodziowej ludności i cennej infrastruktury. Typy projektów, które zostaną objęte wsparciem zostaną doprecyzowane w dokumencie szczegółowym tj. szczegółowym opisie priorytetów.
768	Towarzystwo Przyjaciół Słońska "Unitis Viribus"	2.1.2.1 Powiązane rodzaje działań	38-39	Jeśli nie było intencją projektodawcy, by fragment ten dotyczył interwencji na obszarach zurbanizowanych (o których mowa w akapicie pierwszym opisu), w związku z zasadą „do no significant harm” wnioskuję się o dodanie: "Celem zapewnienia zrównoważonego rozwoju w gospodarce wodnej przewidziano wspieranie naturalnego retencionowania wody, w tym małej retencji (z wykluczeniem retencji powstałej w wyniku przegradzania cieków wodnych): działania w celu zatrzymania wód opadowych w miejscu ich powstania, w tym umożliwienie zasilania profilu glebowego i dalej – wód podziemnych, renaturyzacja przekształconych cieków wodnych i ich dolin, w tym zwiększanie rozstawu wałów przeciwpowodziowych i budowa polderów zalewowych na zawałach obwałowanych dolin rzecznych, renaturyzacja obszarów od wód zależnych, z wykorzystaniem naturalnych mechanizmów ekosystemowych (nature based solutions). Ponadto, wsparciem objęte zostaną: przebudowa, remont lub wyłączenie z eksploatacji (likwidacja) urządzeń wodnych i infrastruktury hydrotechnicznej, ograniczające ryzyko wystąpienia powodzi i suszy"	W przypadku, gdyby nie było to zgodne z intencją projektodawcy należy wprowadzić dodatkowe, zaproponowane zapisy, by uniknąć sprzeczności z zasadą „do no significant harm”. Wprowadzenie takiej zmiany pozwoli na wykluczenie z zakresu wsparcia budowy inwestycji ukierunkowanych na retencję zbiornikową i korytową, kontrproduktywnych w stosunku do celu, jakim jest skuteczna adaptacja do zmian klimatu, szkodliwych środowiskowo (stojących w sprzeczności z celami środowiskowymi Ramowej Dyrektywy Wodnej – poprzez przegradzenie biegu rzek zaburzających ciągłość ekosystemów i morfologię cieków; nie neutralnych klimatycznie). Magazynowanie wody poprzez przegradzanie rzek (i ich zamianę na zbiorniki powyżej zapór czy stopni wodnych) nie powinno być objęte wsparciem. Zbiorniki emitują bardzo dużo gazów cieplarnianych (dwutlenku węgla, metanu i podtlenku azotu). Nie jest to jedynie gaz opuszczający czasę tych zbiorników w formie lotnej, ale także ten rozpuszczony, uwalniany do atmosfery na przelewach zapory. Przegradzenie rzeki i spowolnienie przepływu wód niszczy dolinę rzeczną i jej otoczenie, m.in. poprzez zalewanie, zmianę stosunków wodnych. Wiąże się z tym utrata różnorodności biologicznej (z negatywnym oddziaływaniem na nią o zasięgu znacznie wykraczającym poza zasięg inwestycji, zarówno w górę, jak i w dół rzeki). Proponowany zapis daje możliwość objęcia wsparciem wyłączenia z eksploatacji budowli istniejących, które nie spełniają swej roli w ograniczeniu 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, a także obiektów zniszczonych, których odbudowa nie ma racjonalnego uzasadnienia i jest sprzeczna z celami klimatycznymi. Proponowana zmiana zachowuje możliwość objęcia wsparciem modernizacji istniejącej infrastruktury, jeśli modernizacja ta ma na celu bardziej efektywne zarządzanie ryzykiem powodzi i suszy, w tym wdrażanie rozwiązań poprawiających i przywracających ciągłość ekosystemów rzecznych. Proponowana zmiana pozwoli nadać wysoki priorytet rozwojowi naturalnej retencji i wyjść naprzeciw ustaleniom i kierunkom działań wskazanym w SPA2020. Wśród działań adaptacyjnych w zakresie dostosowania sektora gospodarki wodnej do zmian klimatu SPA2020 wymienia: „zwiększenie możliwości retencyjnych i renaturyzację cieków wodnych oraz przywracanie i utrzymanie dobrego stanu wód, ekosystemów wodnych i od wód zależnych”, w rozumieniu Ramowej Dyrektywy Wodnej. SPA2020 wskazuje, że „ważne jest, aby działania służące ochronie przeciwpowodziowej w pierwszej kolejności wykorzystywały najmniej inwazyjne dla środowiska przyrodniczego rozwiązania, w szczególności nietechniczne metody ochrony przeciwpowodziowej”. Proponowana zmiana pozwoli na wdrożenie, poprzez objęcie go wsparciem, Krajowego Programu Renaturyzacji Wód Powierzchniowych.	częściowo przyjęta	W ramach Priorytetu I: Wsparcie sektorów energetyka i środowisko z Funduszu Spójności, Celu szczegółowego 2.4 Wspieranie przystosowania się do zmian klimatu i zapobiegania ryzyku związanemu z klęskami żywiołowymi i katastrofami, a także odporności, z uwzględnieniem podejścia ekosystemowego przewidywane są działania dedykowane obszarom miejskim, określone w miejskich planach adaptacji. Działania dotyczące zwiększenia naturalnej retencji, renaturyzacji cieków wodnych i obszarów zależnych od wód, infrastruktury służącej zmniejszaniu skutków oraz zapobieganiu zjawiskom powodzi i suszy są przewidywane do wsparcia w ramach Priorytetu II: Wsparcie sektorów energetyka i środowisko z EFRR, Celu szczegółowego 2.4 Wspieranie przystosowania się do zmian klimatu (...). Zapisy doprecyzowujące typy projektów zostaną wskazane w dokumencie szczegółowym tj. szczegółowym opisie priorytetów.

769	Towarzystwo Przyjaciół Słońska "Unitis Viribus"		140-142	(1) usunięcie z listy: (a) budowy brakujących odcinków drogowych w ramach Via Carpatia wraz z odcinkami uzupełniającymi (b) poprawy parametrów eksploatacyjnych na Odrzańskiej Drodze Wodnej (2) dodanie do listy Krajowego Programu Renaturyzacji Wód Powierzchniowych	(1) oba przedsięwzięcia, o dużym zasięgu oddziaływania nie mają strategicznej oceny oddziaływania na środowisko; oba można wykluczyć ze wsparcia w oparciu o zasadę "do no significant harm" (a) forsowanie inwestycji o tak dużym zasięgu oddziaływania społeczno-środowiskowego bez analiz ruchowo-sieciowych, analiz rozwiązań alternatywnych w skali makro (a nie dla kilkunasto-kilkudziesięciu kilometrowych odcinków) wygeneruje problemy podobne do analogicznej sytuacji sprzed lat z Via Baltica, już możliwe do odnotowania - Mazury, Biebrzański Park Narodowy (b) przedsięwzięcie enigmatycznie nazwane "poprawą parametrów eksploatacyjnych" jest realizacją części rządowego programu rozwoju żeglugi śródlądowej stojącego w sprzeczności z zasadą "do no significant harm"; niemożliwość osiągnięcia trwałych efektów (poza trwałym zniszczeniem: rzeki, ekosystemów wodnych i od wód zależnych; zwiększeniem ryzyka powodzi i suszy) wykazano w opracowaniu WWF: Analiza uwarunkowań i efektywności ekonomicznej rozwoju odrzańskiej drogi wodnej (2010); argumenty podnoszone w uwagach dot. wsparcia dla żeglugi transportowej mają tu zastosowanie (2) dodanie do listy Krajowego Programu Renaturyzacji Wód Powierzchniowych przyczyni się do realizacji celów zarówno w zakresie ochrony różnorodności biologicznej, ale przede wszystkim w zakresie adaptacji do zmian klimatu (zmniejszenie ryzyka powodzi i suszy, zwiększenie retencji krajobrazowej), łagodzenia skutków tych zmian	odrzucona	(1) Lista projektów o znaczeniu strategicznym ma inny charakter niż Wykaz Dużych Projektów z perspektywy 2014-2020 i jest zestawieniem dobrych przykładów inwestycji, co do których zgodnie z Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 będą miały zastosowanie dodatkowe obowiązki o charakterze informacyjno-promocyjnym. Co do zasadności inwestycji w ten sektor, odpowiedź została udzielona przy uwagach dotyczących zakresu wsparcia. (2) Wsparcie dla renaturyzacji przewidziane jest w ramach celu szczegółowego 2.4 Priorytet II jako jedno z priorytetowych działań. Niniejszy program nie ma określonego zakresu oraz budżetu w związku z tym nie przewiduje się umieszczania go w ramach projektów startegicznych.
770	Towarzystwo Przyjaciół Słońska "Unitis Viribus"	2.6.1.1 Powiązane rodzaje działań	114-117	Rozszerzenie zakresu interwencji o niezbędne działania adaptacyjne do zmian klimatu w sektorze zdrowia (vide SPA2020), w tym poprawy odporności infrastruktury sektora na te zmiany.	Uwzględnienie istotnych ustaleń SPA2020 i wykorzystanie funduszy UE do właściwej i pilnej adaptacji do zmian klimatu.	odrzucona	Wsparcie w zakresie adaptacji do zmian klimatu przewidziane jest w FEniKS w innych obszarach, sektor zdrowia jest obszarem specyficznym, w którym wsparcie ma na celu poprawę skuteczności podejmowanych przez służbę zdrowia działań
771	Towarzystwo Przyjaciół Słońska "Unitis Viribus"	2.5.1.1 Powiązane rodzaje działań	102-103	Z zakresu interwencji należy usunąć wsparcie dla rozwoju żeglugi śródlądowej ("do no significant harm").	Wsparcie dla tego rodzaju transportu przewidziane w projekcie programu torpeduje cele szczegółowe 2.1, 2.4, 2.7. Poprawka służy zachowaniu spójności z unijną Strategią na rzecz Bioróżnorodności 2030. Stabilizacja poziomu wody i likwidacja niskich stanów wód w korytach rzek związana z „przystosowaniem” ich do żeglugi, ograniczenie zasięgu i głębokości wylewów, a także trwałe zaburzenia poziomu wód gruntowych terenów przyległych zagrożą realizacji celów środowiskowych określonych w Ramowej Dyrektywie Wodnej. Będą znacząco negatywnie wpływać także na wszystkie korytowe i dolinowe typy siedlisk przyrodniczych chronione prawem polskim i wspólnotowym (Natura 2000), w szczególności: zalewane muliste brzegi rzek 3270, starorzecza 3150, łąki sełernicowe 6440, łąki trzęślicowe 6410 i niżowe łąki użytkowane ekstensywnie 6510, ziołorośla nadrzeczne 6430, grądy 9170 a także łąki wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe 91E0, łąki wiązowo-jesionowe 91F0, mające status siedlisk o znaczeniu priorytetowym dla Wspólnoty, jak również na siedliska gatunków związanych z korytami i dolinami rzek chronionych prawem polskim i wspólnotowym. Argumenty przeciwko rozwojowi transportu śródlądowego pojawiły się już w Prognozie oddziaływania na środowisko SOR: "Projekt ten może rodzić liczne wątpliwości zarówno pod kątem jego możliwych negatywnych oddziaływań na wody oraz środowisko przyrodnicze, w tym ekosystemy od wód zależne. Wątpliwości pojawiają się także od strony ekonomicznej (opłacalność tego środka transportu) oraz od strony technicznej, gdyż w dalszym ciągu nierozwiązana jest kwestia zabezpieczenia odpowiedniej ilości wód umożliwiających transport rzeczny. Kwestie te nabierają szczególnego znaczenia analizując prognozowane zmiany klimatu i natężenie zjawisk ekstremalnych. Z jednej strony zjawiska suszy (w tym hydrologicznej mającej wpływ na żeglugę), z drugiej strony zagrożenia powodziowe i konieczność utrzymywania pojemności zbiorników wodnych umożliwiających przejęcie nadmiaru opadu). Z tego względu, na dalszych etapach wdrażania SOR, zasadnym byłoby przeprowadzenie szczegółowego studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego, które określi optymalny rozkład i klasę dróg wodnych w Polsce z jednoczesnym wskazaniem odcinków, dla których jest to zasadne. Biorąc pod uwagę duży koszt środowiskowy związany z realizacją tego projektu jako alternatywę można by rozważyć szersze wsparcie transportu kolejowego." Programu rozwoju transportu śródlądowego nie poddano strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko. Transport śródlądowy nie ma w aktualnych warunkach ekonomicznych, technicznych oraz ekologicznych racjonalnych podstaw do rozwoju, ani jego rozwój nie wpłynie korzystnie na zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych, poprawę bezpieczeństwa powodziowego oraz odbudowę bioróżnorodności przyrodniczej kraju (vide: raport WWF Polska "Żegluga czy kolej").	odrzucona	Finansowanie zadań w transporcie wodnym śródlądowym ma dotyczyć inwestycji na Odrzańskiej Drodze Wodnej i stanowić kontynuację działań realizowanych dotychczas w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ). ODW jest szlakiem wodnym w ciągłej eksploatacji, wymagającym zarówno bieżącego utrzymania jak i modernizacji istniejącej infrastruktury w celu powstrzymania jej dalszej degradacji i przywrócenia parametrów żeglowności. Inwestycje w ramach FEniKS mają na celu kontynuację działań zrealizowanych w poprzednich perspektywach w celu osiągnięcia planowanego zwiększenia efektywności transportu na szlaku żeglugowym ODW. Nie jest planowane prowadzenie inwestycji na innych szlakach wodnych, szczególnie na których nie odbywa się regularna żegluga towarowa. Polskie plany inwestycyjne w zakresie transportu wodnego śródlądowego są zbieżne z kierunkami europejskich polityk oraz są zgodne z celami Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju. Aspekt ekonomiczny nie jest jedynym czynnikiem determinującym konieczność przeprowadzenia modernizacji śródlądowych dróg wodnych. Mają one na celu również powstrzymanie dalszej dekapitalizacji infrastruktury żeglugowej oraz poprawę bezpieczeństwa żeglugi. Pełnią również funkcję regulacyjną, co stanowi element zapobiegania powodziom i suszom. Każdy projekt będzie podlegał ocenie oddziaływania na środowisko oraz będzie musiał być z spójny z zasadą DNSH (Do No Significant Harm - , pol. Nie Czyni Poważnych Szkód). Biorąc pod uwagę istniejące regulacje prawne w zakresie ocen oddziaływania na środowisko jak również konieczność uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację poszczególnych inwestycji w zakresie wsparcia infrastruktury żeglugi śródlądowej podnoszone sprzeczności nie występują.

772	Towarzystwo Przyjaciół Słońska "Unitis Viribus"	2.5.2.1 Powiązane rodzaje działań	107-109	Z zakresu interwencji należy usunąć wsparcie dla rozwoju żeglugi śródlądowej ("do no significant harm").	Wsparcie dla tego rodzaju transportu przewidziane w projekcie programu torpeduje cele szczegółowe 2.1, 2.4, 2.7. Poprawka służy zachowaniu spójności z unijną Strategią na rzecz Biodiversity 2030. Stabilizacja poziomu wody i likwidacja niskich stanów wód w korytach rzek związana z „przystosowaniem” ich do żeglugi, ograniczenie zasięgu i głębokości wylewów, a także trwałe zaburzenia poziomu wód gruntowych terenów przyległych zagrożą realizacji celów środowiskowych określonych w Ramowej Dyrektywie Wodnej. Będą znacząco negatywnie wpływać także na wszystkie korytowe i dolinowe typy siedlisk przyrodniczych chronione prawem polskim i wspólnotowym (Natura 2000), w szczególności: zalewane muliste brzegi rzek 3270, starorzecza 3150, łąki selernicowe 6440, łąki trzęślicowe 6410 i niżowe łąki użytkowane ekstensywnie 6510, ziołorośla nadrzeczne 6430, grądy 9170 a także łąki wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe 91E0, łąki wiązowo-jesionowe 91F0, mające status siedlisk o znaczeniu priorytetowym dla Wspólnoty, jak również na siedliska gatunków związanych z korytami i dolinami rzek chronionych prawem polskim i wspólnotowym.. Argumenty przeciwko rozwojowi transportu śródlądowego pojawiły się już w Prognozie oddziaływania na środowisko SOR: "Projekt ten może rodzić liczne wątpliwości zarówno pod kątem jego możliwych negatywnych oddziaływań na wody oraz środowisko przyrodnicze, w tym ekosystemy od wód zależne. Wątpliwości pojawiają się także od strony ekonomicznej (opłacalność tego środka transportu) oraz od strony technicznej, gdyż w dalszym ciągu nierozwiązana jest kwestia zabezpieczenia odpowiedniej ilości wód umożliwiających transport rzeczny. Kwestie te nabierają szczególnego znaczenia analizując prognozowane zmiany klimatu i natężenie zjawisk ekstremalnych. Z jednej strony zjawiska suszy (w tym hydrologicznej mającej wpływ na żeglugę), z drugiej strony zagrożenia powodziowe i konieczność utrzymywania pojemności zbiorników wodnych umożliwiających przejęcie nadmiaru opadu. Z tego względu, na dalszych etapach wdrażania SOR, zasadnym byłoby przeprowadzenie szczegółowego studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego, które określi optymalny rozkład i klasę dróg wodnych w Polsce z jednoczesnym wskazaniem odcinków, dla których jest to zasadne. Biorąc pod uwagę duży koszt środowiskowy związany z realizacją tego projektu jako alternatywę można by rozważyć szersze wsparcie transportu kolejowego." Programu rozwoju transportu śródlądowego nie poddano strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko. Transport śródlądowy nie ma w aktualnych warunkach ekonomicznych, technicznych oraz ekologicznych racjonalnych podstaw do rozwoju, ani jego rozwój nie wpłynie korzystnie na zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych, poprawę bezpieczeństwa powodziowego oraz odbudowę bioróżnorodności przyrodniczej kraju (vide: raport WWF Polska "Żegluga czy kolej").	odrzucona	Finansowanie zadań w transporcie wodnym śródlądowym ma dotyczyć inwestycji na Odrzańskiej Drodze Wodnej i stanowić kontynuację działań realizowanych dotychczas w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ). ODW jest szlakiem wodnym w ciągłej eksploatacji, wymagającym zarówno bieżącego utrzymania jak i modernizacji istniejącej infrastruktury w celu powstrzymania jej dalszej degradacji i przywrócenia parametrów żeglowności. Inwestycje w ramach FEniKS mają na celu kontynuację działań zrealizowanych w poprzednich perspektywach w celu osiągnięcia planowanego zwiększenia efektywności transportu na szlaku żeglugowym ODW. Nie jest planowane prowadzenie inwestycji na innych szlakach wodnych, szczególnie na których nie odbywa się regularna żegluga towarowa. Polskie plany inwestycyjne w zakresie transportu wodnego śródlądowego są zbieżne z kierunkami europejskich polityk oraz są zgodne z celami Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju. Aspekt ekonomiczny nie jest jedynym czynnikiem determinującym konieczność przeprowadzenia modernizacji śródlądowych dróg wodnych. Mają one na celu również powstrzymanie dalszej dekapitalizacji infrastruktury żeglugowej oraz poprawę bezpieczeństwa żeglugi. Pełnią również funkcję regulacyjną, co stanowi element zapobiegania powodziom i suszom. Każdy projekt będzie podlegał ocenie oddziaływania na środowisko oraz będzie musiał być z spójny z zasadą DNSH (Do No Significant Harm - , pol. Nie Czyni Poważnych Szkód). Biorąc pod uwagę istniejące regulacje prawne w zakresie ocen oddziaływania na środowisko jak również konieczność uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację poszczególnych inwestycji w zakresie wsparcia infrastruktury żeglugi śródlądowej podnoszone sprzeczności nie występują.
773	Towarzystwo Przyjaciół Słońska "Unitis Viribus"	2.1.2.1 Powiązane rodzaje działań	38-39	(1) Fragmentowi „W zakresie gospodarowania wodami opadowymi wspierane będą systemy mające za zadanie zapobieganie podtopieniom i zalaniom oraz ograniczanie skutków tych zjawisk, zwiększenie odporności na ekstremalne zjawiska pogodowe (ulewy oraz powodzie błyskawiczne), spowolnienie odpływu oraz retencjonowanie wody wraz z systemami jej dystrybucji na okres suszy. Projekty takie mogą być łączone z projektami dotyczącymi zielono-niebieskiej infrastruktury.” należy nadać brzmienie: „W zakresie gospodarowania wodami opadowymi w miastach wspierane będą systemy mające za zadanie zapobieganie podtopieniom i zalaniom oraz ograniczanie skutków tych zjawisk, zwiększenie odporności na ekstremalne zjawiska pogodowe (ulewy oraz powodzie błyskawiczne), spowolnienie odpływu oraz retencjonowanie wody wraz z systemami jej dystrybucji na okres suszy. Projekty takie mogą być łączone z projektami dotyczącymi zielono-niebieskiej infrastruktury.”	(1) Proponowana zmiana pozwoli na jednoznaczną interpretację treści Programu: „powiązane rodzaje działań” w tym miejscu dotyczą interwencji wyłącznie na obszarach miejskich.	przyjęta	
774	Towarzystwo Przyjaciół Słońska "Unitis Viribus"	2.1.5.8 INDYKATYWNY PODZIAŁ ALOKACJI UE WEDŁUG RODZAJU INTERWENCJI	55-56	Proponuje się zwiększenie alokacji na wsparcie tego celu szczegółowego do poziomu adekwatnego do wyzwań środowiskowych związanych z utratą różnorodności biologicznej, i skierowanie środków priorytetowo na ochronę gatunków i siedlisk, w celu zapewnienia właściwego stanu ich ochrony, w tym na obszarach Natura 2000 (7,5% funduszy w ramach Programu).	Będzie to adekwatne do wyzwań związanych z utratą różnorodności biologicznej i celów Strategii Biodiversity 2030, europejskiego Zielonego Ładu oraz ambicji UE wyrażonych w motywie (11) ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r. ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego Plus, Funduszu Spójności, Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji i Europejskiego Funduszu Morskiego, Rybackiego i Akwakultury, a także przepisy finansowe na potrzeby tych funduszy oraz na potrzeby Funduszu Azylu, Migracji i Integracji, Funduszu Bezpieczeństwa Wewnętrznego i Instrumentu Wsparcia Finansowego na rzecz Zarządzania Granicami i Polityki Wizowej: „Odzwierciedlając znaczenie przeciwdziałania utracie różnorodności biologicznej, Fundusze powinny przyczynić się do uwzględnienia działań na rzecz różnorodności biologicznej w politykach Unii oraz do zrealizowania ambicji przeznaczenia 7,5 % rocznych wydatków w ramach wieloletnich ram finansowych (WRF) na cele dotyczące różnorodności biologicznej w 2024 r. oraz 10 % rocznych wydatków w ramach WRF na cele dotyczące różnorodności biologicznej w latach 2026 i 2027, przy uwzględnieniu faktu, że cele klimatyczne i cele dotyczące różnorodności biologicznej częściowo się pokrywają.”	przyjęta	

775	Towarzystwo Rozwoju Małych Elektrowni Wodnych (TRMEW)	2.2.2.1 Powiązane rodzaje działań	63	Wnioskujemy o wykreślenie następującego fragmentu tekstu: "Wsparcie projektów wykorzystujących energię z wody możliwe będzie wyłącznie na istniejących budowach piętrzących, wyposażonych w hydroelektrownie, przy jednoczesnym zapewnieniu pełnej drożności budowli dla przemieszczeń fauny wodnej." lub jako alternatywne rozwiązanie proponujemy zmianę treści powyższego fragmentu na następującą: "Wsparcie projektów wykorzystujących energię z wody możliwe będzie wyłącznie na istniejących budowach piętrzących, w tym również na budowach wyposażonych już w hydroelektrownie, przy jednoczesnym zapewnieniu pełnej drożności budowli dla przemieszczeń fauny wodnej w przypadkach, gdy wymóg taki wynika z obowiązujących Planów Gospodarowania Wodami."	Zapis jaki obecnie znajduje się w projekcie Programu FENIKS wyklucza możliwość finansowania budowy nowych elektrowni wodnych (nawet wykorzystujących istniejące już budowle piętrzące), ograniczając możliwość uzyskania funduszy jedynie na modernizację już istniejących elektrowni wodnych. Jest to zapis dyskryminujący dla tych źródeł energii odnawialnej i nie ma podstaw w żadnych regulacjach unijnych, a wręcz jest sprzeczny z dyrektywą w sprawie promocji energii ze źródeł odnawialnych i przepisami Taksonomii. (1) Jedynymi ograniczeniami dotyczącymi możliwości realizacji i finansowania inwestycji w nowe elektrownie wodne, o których mówią te akty prawne są ograniczenia/wymogi wynikające z Ramowej Dyrektywy Wodnej (RDW). Spełnienie wymogów Ramowej Dyrektywy Wodnej i innych przepisów unijnych dotyczących ochrony środowiska jest natomiast przedmiotem oceny każdej nowej inwestycji w zakresie energetyki wodnej w Polsce. Każdy projekt hydroenergetyczny realizowany w Polsce musi być poddany ocenie oddziaływania na środowisko oraz ocenie wodnoprawnej, w których poddaje się weryfikacji między innymi wpływ inwestycji na stan części wód i zgodność projektu z Planem gospodarowania wodami oraz jego wpływ na możliwość osiągnięcia celów wyznaczonych w tym dokumencie. Podczas oceny analizowane są zarówno alternatywne opcje, jak i efekt skumulowany przedsięwzięcia oraz dokonuje się wyboru najlepszej opcji środowiskowej. Jeśli podczas oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazano by, że realizacja inwestycji może zagrażać osiągnięciu celów środowiskowych wynikających z RDW wówczas inwestycja musiałaby spełnić przesłanki uzyskania derogacji wynikającej z art. 4.7 RDW. W innym przypadku, gdy inwestycja zagrażałaby osiągnięciu celów środowiskowych i nie spełniała przesłanek derogacji, nie mogłaby zostać zrealizowana. A zatem, istniejąca procedura oceny oddziaływania inwestycji na środowisko i oceny wodnoprawnej, uwzględniająca ocenę zgodności przedsięwzięcia z celami RDW i wyklucza możliwość realizacji przedsięwzięć niezgodnych z wymogami prawa unijnego, w tym RDW. (2) Ponadto, pragniemy podkreślić, że współczesne technologie oparte na najnowszych badaniach naukowych pozwalają na wiele możliwości realizacji inwestycji, polegających na budowie małych elektrowni wodnych, w taki sposób, aby nie zagrażały osiągnięciu celów środowiskowych jednolitych części wód. Do technologii tych zalicza się między innymi przyjazne rybnom turbiny umożliwiające przepływanie przez nie ryb, bez powodowania uszczerbku na zdrowiu, czy też coraz częściej stosowanie różnego rodzaju kurtyny behawioralne. Co więcej, budowa elektrowni wodnej przy istniejącym obiekcie piętrzącym z wyposażeniem obiektu w urządzenia chroniące organizmy wodne i zapewniające ciągłość morfologiczną stosownie do funkcji ekologicznej jaką pełni dany ciek (czyli zgodnie z wytycznymi i harmonogramem określonym w Planach gospodarowania wodami) może przyczynić się do polepszenia stanu jednolitej części wód. Wykorzystywana jest bowiem już istniejąca przegroda na rzece, przy której najczęściej wraz z elektrownią inwestor zobowiązany jest do budowy przepławki dla ryb, a zatem w wyniku i w miejscu inwestycji ciek zostaje udrożniony. (3) Postulujemy zmianę zapisów dotyczących uwarunkowania uzyskania wsparcia inwestycji hydroenergetycznej zapewnieniem pełnej drożności istniejącej budowli piętrzącej dla przemieszczeń fauny wodnej, gdyż realizacja tych wymogów powinna być zgodna z wytycznymi i harmonogramem określonym w Planach gospodarowania wodami. W tych aktach stworzone są szczegółowe wytyczne dla każdej jednolitej części wód (JCW) i drożność cieków powinna być	odrzucona	Podobny zapis zawiera POIS 2014-2020. Zakres wsparcia wynika z zapisów Umowy Partnerstwa. Wsparcie projektów wykorzystujących energię wody możliwe będzie wyłącznie na istniejących budowach piętrzących, wyposażonych w hydroelektrownie, przy jednoczesnym zapewnieniu pełnej drożności budowli dla przemieszczeń fauny wodnej.
776	Towarzystwo Rozwoju Małych Elektrowni Wodnych (TRMEW)	PRIORYTET II Cel szczegółowy 2.2 Wspieranie energii odnawialnej zgodnie z dyrektywą (UE) 2018/2001, w tym określonymi w niej kryteriami zrównoważonego rozwoju. 2.2.2.1. Powiązane rodzaje działań	63	Wnioskujemy o wykreślenie następującego fragmentu tekstu: "Wsparcie projektów wykorzystujących energię z wody możliwe będzie wyłącznie na istniejących budowach piętrzących, wyposażonych w hydroelektrownie, przy jednoczesnym zapewnieniu pełnej drożności budowli dla przemieszczeń fauny wodnej." lub jako alternatywne rozwiązanie proponujemy zmianę treści powyższego fragmentu na następującą: "Wsparcie projektów wykorzystujących energię z wody możliwe będzie wyłącznie na istniejących budowach piętrzących, w tym również na budowach wyposażonych już w hydroelektrownie, przy jednoczesnym zapewnieniu pełnej drożności budowli dla przemieszczeń fauny wodnej w przypadkach, gdy wymóg taki wynika z obowiązujących Planów Gospodarowania Wodami."	Zapis jaki obecnie znajduje się w projekcie Programu FENIKS wyklucza możliwość finansowania budowy nowych elektrowni wodnych (nawet wykorzystujących istniejące już budowle piętrzące), ograniczając możliwość uzyskania funduszy jedynie na modernizację już istniejących elektrowni wodnych. Jest to zapis dyskryminacyjny dla tych źródeł energii odnawialnej i nie ma podstaw w żadnych regulacjach unijnych, a wręcz jest sprzeczny z dyrektywą w sprawie promocji energii ze źródeł odnawialnych i przepisami Taksonomii. (1) Jedynymi ograniczeniami dotyczącymi możliwości realizacji i finansowania inwestycji w nowe elektrownie wodne, o których mówią te akty prawne są ograniczenia/wymogi wynikające z Ramowej Dyrektywy Wodnej (RDW). Spełnienie wymogów Ramowej Dyrektywy Wodnej i innych przepisów unijnych dotyczących ochrony środowiska jest natomiast przedmiotem oceny każdej nowej inwestycji w zakresie energetyki wodnej w Polsce. Każdy projekt hydroenergetyczny realizowany w Polsce musi być poddany ocenie oddziaływania na środowisko oraz ocenie wodnoprawnej, w których poddaje się weryfikacji między innymi wpływ inwestycji na stan części wód i zgodność projektu z Planem gospodarowania wodami oraz jego wpływ na możliwość osiągnięcia celów wyznaczonych w tym dokumencie. Podczas oceny analizowane są zarówno alternatywne opcje, jak i efekt skumulowany przedsięwzięcia oraz dokonuje się wyboru najlepszej opcji środowiskowej. Jeśli podczas oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazano by, że realizacja inwestycji może zagrażać osiągnięciu celów środowiskowych wynikających z RDW wówczas inwestycja musiałaby spełnić przesłanki uzyskania derogacji wynikającej z art. 4.7 RDW. W innym przypadku, gdy inwestycja zagrażałaby osiągnięciu celów środowiskowych i nie spełniała przesłanek derogacji, nie mogłaby zostać zrealizowana. A zatem, istniejąca procedura oceny oddziaływania inwestycji na środowisko i oceny wodnoprawnej, uwzględniająca ocenę zgodności przedsięwzięcia z celami RDW i wyklucza możliwość realizacji przedsięwzięć niezgodnych z wymogami prawa unijnego, w tym RDW. (2) Ponadto, pragniemy podkreślić, że współczesne technologie oparte na najnowszych badaniach naukowych pozwalają na wiele możliwości realizacji inwestycji, polegających na budowie małych elektrowni wodnych, w taki sposób, aby nie zagrażały osiągnięciu celów środowiskowych jednolitych części wód. Do technologii tych zalicza się między innymi przyjazne rybnom turbiny umożliwiające przepływanie przez nie ryb, bez powodowania uszczerbku na zdrowiu, czy też coraz częściej stosowanie różnego rodzaju kurtyny behawioralne. Co więcej, budowa elektrowni wodnej przy istniejącym obiekcie piętrzącym z wyposażeniem obiektu w urządzenia chroniące organizmy wodne i zapewniające ciągłość morfologiczną stosownie do funkcji ekologicznej jaką pełni dany ciek (czyli zgodnie z ograniczeniami wynikającymi z warunków korzystania z wód danego regionu wodnego) może przyczynić się do polepszenia stanu jednolitej części wód. Wykorzystywana jest bowiem już istniejąca przegroda na rzece, przy której najczęściej wraz z elektrownią inwestor zobowiązany jest do budowy przepławki dla ryb, a zatem w wyniku i w miejscu inwestycji ciek zostaje udrożniony. (3) Postulujemy zmianę zapisów dotyczących uwarunkowania uzyskania wsparcia inwestycji hydroenergetycznej zapewnieniem pełnej drożności istniejącej budowli piętrzącej dla przemieszczeń fauny wodnej, gdyż realizacja tych wymogów powinna być zgodna z wytycznymi i harmonogramem określonym w Planach gospodarowania wodami. W tych aktach stworzone są szczegółowe wytyczne dla każdej jednolitej części wód (JCW) i drożność cieków powinna być	odrzucona	Podobny zapis zawiera POIS 2014-2020. Zakres wsparcia wynika z zapisów Umowy Partnerstwa. Wsparcie projektów wykorzystujących energię wody możliwe będzie wyłącznie na istniejących budowach piętrzących, wyposażonych w hydroelektrownie, przy jednoczesnym zapewnieniu pełnej drożności budowli dla przemieszczeń fauny wodnej.
777	UM Woj. Pomorskiego	Rozdział 1.1, str. 7 Główne wyzwania przy uwzględnieniu różnic społecznych, ekonomicznych i terytorialnych – środowisko.		W wyzwaniach proponuje się uwzględnić kwestie związane z adaptacją do zmian klimatu oraz minimalizacją zagrożeń, w szczególności powodziowych, od strony Morza Bałtyckiego.	W związku z postępującym procesem ocieplania się klimatu podnoszenie się poziomu Morza Bałtyckiego może powodować istotne zagrożenia powodziowe dla terenów przybrzeżnych, w szczególności miast, stąd istotne jest uwzględnienie w Programie FENIKS działań adaptacyjnych do tych zmian oraz minimalizujących zagrożenia powodzią od strony morza.	częściowo przyjęta	Zgodnie z zapisami ustawy Prawo wodne w definicji powodzi zawiera się powódź od strony morza. A zatem nie ma potrzeby doprecyzowania zapisów w FENIKS. 43) powodzi – rozumie się przez to czasowe pokrycie przez wodę terenu, który w normalnych warunkach nie jest pokryty wodą, w szczególności wywołane przez wezbranie wody w ciekach naturalnych, zbiornikach wodnych, kanałach oraz od strony morza, z wyłączeniem pokrycia przez wodę terenu wywołanego przez wezbranie wody w systemach kanalizacyjnych;

778	UM Woj. Pomorskiego	Uwaga horyzontalna		Mobilność miejska Zapisy dotyczące transportu miejskiego (cel szczegółowy 2.8) są niespójne z podziałem interwencji zarysowanym w linii demarkacyjnej. Koncentracja zakresu interwencji na transporcie szynowym, w tym w szczególności jak można wnioskować na bazie wskaźników, infrastrukturze liniowej nie koresponduje z zapisami linii, zgodnie z którymi w ramach interwencji ponadregionalnej przewiduje się również realizację „projektów kompleksowych, realizowanych w miastach średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze i ich obszarach funkcjonalnych oraz subregionalnych ośrodkach wzrostu, powyżej 50 tys. mieszkańców (ustawowo zobligowani organizatorzy transportu miejskiego) i ich obszarach funkcjonalnych - lista miast uzgodniona z regionami”. Należy jednoznacznie wyjaśnić, w jaki sposób Program FEnIKS planuje zrealizować rozstrzygnięcie linii demarkacyjnej w zakresie wsparcia ww. obszarów. Kwestia ta, ze względu na bardzo silne powiązanie z interwencją w ramach programów regionalnych, powinna zostać uzgodniona z samorządami województw.		częściowo przyjęta	Cytowane zapisy linii demarkacyjnej dotyczą programu dedykowanego obszarowi Polski Wschodniej (interwencja ponadregionalna). Tym niemniej zmiany wynikające z niniejszej uwagi będą podstawą doprecyzowania brzmienia linii demarkacyjnej w związku z rozszerzeniem zakresu wsparcia FEnIKS na miasta wojewódzkie i inne miasta objęte w okresie programowania 2014-2020 instrumentem ZIT z wyłączeniem obszaru Polski Wschodniej.
779	UM Woj. Pomorskiego	Rozdział 2.1.2, str. 38-42 Rozdział 2.2.4, str. 74-82		Powiązane rodzaje działań, wskaźniki, indykatory podział alokacji UE według rodzaju interwencji. W ramach działań planowanych do realizacji w celu szczegółowym 2.4 zarówno w części finansowanej ze środków Funduszu Spójności jak i Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego proponuje się uwzględnić w planowanym zakresie interwencji wsparcie inwestycji związanych z adaptacją do zmian klimatu oraz minimalizacją zagrożeń powodziowych od strony Morza Bałtyckiego.	W związku z postępującym procesem ocieplania się klimatu podnoszenie się poziomu Morza Bałtyckiego może powodować istotne zagrożenia powodziowe dla terenów przybrzeżnych, w szczególności miast, stąd istotne jest uwzględnienie w Programie FEnIKS działań adaptacyjnych do tych zmian oraz minimalizujących zagrożenia powodzią od strony morza.	częściowo przyjęta	Zgodnie z zapisami ustawy Prawo wodne w definicji powodzi zawiera się powódź od strony morza. A zatem nie ma potrzeby doprecyzowania zapisów w FEnIKS. 43) powodzi – rozumie się przez to czasowe pokrycie przez wodę terenu, który w normalnych warunkach nie jest pokryty wodą, w szczególności wywołane przez wezbranie wody w ciekach naturalnych, zbiornikach wodnych, kanałach oraz od strony morza, z wyłączeniem pokrycia przez wodę terenu wywołanego przez wezbranie wody w systemach kanalizacyjnych;
780	UM Woj. Pomorskiego	Rozdział 2.1.4, str. 48		Powiązane rodzaje działań. Opis dotyczący wsparcia GOZ w przedsiębiorstwach jest zbyt ogólny, brak informacji jakiego rodzaju działania planowane są w ramach tej interwencji. Konieczne byłoby również wykazanie powiązań w tym zakresie z Programem FENG oraz FERS.	Proponuje się doszczegółowienie informacji nt. zakresu i komplementarności działań planowanych w Celu Szczegółowego 2.6 w zakresie wsparcia przedsiębiorstw.	częściowo przyjęta	Szczegółowe informacje co do zakresu wsparcia będą przedstawione w szczegółowym opisie priorytetów (dokumencie Szczegółowy Opis Priorytetów). Informacje w zakresie komplementarności będą przedstawione w <u>rozdziale w części startegicznej</u> .
781	UM Woj. Pomorskiego	Priorytet VII: Kultura Cel szczegółowy 4.6 Wzmocnienie roli kultury i zrównoważonej turystyki w rozwoju gospodarczym, włączeniu społecznym i innowacjach społecznych. Str. 121-126		Brak odniesienia do turystyki.	W opisie interwencji mowa jest tylko o wsparciu kultury. Wyraźnie pominięto ważny dział dla gospodarki w Polsce jakim jest turystyka. Jest tylko jedno odniesienie to tego sektora, którego proponowany zapis ogranicza się do wsparcia dla turystyki kulturowej, jeśli w objętych dofinansowaniem obiektach prowadzona będzie działalność kulturowa. Nie koreluje to z zapisem celu szczegółowego (tytułem), który mówi również o rozwoju zrównoważonej turystyki. Brakuje również określenia czym ma być turystyka zrównoważona, pojawia się natomiast zapis odnoszący się do turystyki kulturowej – kontekście budowania oferty dla turysty. Brak stosowanych zapisów, celów interwencji, wskaźników rezultatu, produktów itp. dotyczących obszaru turystyki itp.	częściowo przyjęta	Opis interwencji zostanie uzupełniony poprzez uwypuklenie wpływu inwestycji w obiekty zabytkowe na rozwój turystyki. Jednak większość szczegółowych informacji w tym zakresie zostanie zawarta w dokumencie Szczegółowy Opis Priorytetów.
782	UM Woj. Pomorskiego	Str. 91		Realizowane w tym celu szczegółowym będą projekty budowy i przebudowy dróg na krajowej sieci drogowej, uzupełniające brakujące elementy ciągów zaliczonych do sieci bazowej TEN-T Proponuje się następujące brzmienie zapisu: „Realizowane w tym celu szczegółowym będą projekty budowy i przebudowy dróg na krajowej sieci drogowej, uzupełniające brakujące elementy ciągów zaliczonych do sieci bazowej TEN-T”	Nie wszystkie drogi zaliczone do sieci bazowej TEN-T posiadają status drogi krajowej.	częściowo przyjęta	W FEnIKS przewiduje się finansowanie dróg zarządzanych przez GDDKiA, w celu wypełnienia zobowiązań dotyczących budowy sieci TEN-T w Polsce. Tym niemniej, biorąc pod uwagę zgłaszane postulaty, ale bez uszczerbku dla realizacji celu związanego z dokończeniem budowy spójnej sieci drogowej w Polsce, finansowane będą mogły być także projekty budowy dróg w miastach na prawach powiatu (o standardzie nośności 115 kN/oś) uwzględnione w zawartych Kontraktach Programowych.
783	UM Woj. Pomorskiego	1.1 Główne wyzwania przy uwzględnieniu różnic społecznych, ekonomicznych i terytorialnych - Transport Str. 8		Należy uwzględnić rozwój infrastruktury rowerowej, która została w opisie całkowicie pominięta	W opisie mowa jest o promocji podróży niezmotoryzowanych, lecz nie jest to możliwe bez inwestycji w infrastrukturę (w domyśle rowerową). Jeśli inwestycje w transport publiczny w miastach doprowadziły do wzrostu liczby przewiezionych pasażerów to analogiczną sytuację będzie można zaobserwować w przypadku zwiększenia inwestycji w infrastrukturę rowerową. Doprowadzi to do wzrostu użytkowników rowerów a w konsekwencji zmniejszenie natężenia ruchu pojazdów i mniejszego obciążenia środowiska. Tego typu działania wpisują się w europejską tendencję budowania transportu przyjaznego środowisku.	odrzucona	W ramach Programu FEnIKS wsparcie na rzecz infrastruktury rowerowej będzie kwalifikowane w ramach kompleksowych projektów transportu miejskiego. Wsparcie infrastruktury rowerowej będzie realizowana również z wielu innych źródeł, dlatego nie przewiduje się w Programie oddzielnego typu projektu dedykowanego infrastrukturze rowerowej.

784	UM Woj. Pomorskiego	2.5.2.8 Indykatywny podział alokacji UE według rodzaju interwencji Str. 113		Konieczność zwiększenia alokacji UE według rodzaju interwencji Kod 116 - Śródlądowe drogi wodne i porty (regionalne i lokalne)	Proponowana alokacja dot. inwestycji na drogach śródlądowych jest niewspółmierna do potrzeb. Na drogi wodne spoza sieci TEN-T zaproponowano 130 mln euro, podczas gdy ok. 1500 km dróg wodnych w Polsce to szlaki o międzynarodowym i transportowym znaczeniu. W zakresie opisu interwencji w ramach funduszu mowa jest o konieczności wyodrębnienia wsparcia dla odcinków rzek nie zakwalifikowanych do sieci TEN-T. W przypadku Polski są to w zasadzie wszystkie rzeki, które mają znaczenie transportowe i są poza siecią TEN-T (wyjątek stanowi dolna Odra rejon Szczecina). Co istotne część z nich jest objętych Europejskim Porozumieniem w Sprawie Głównych Śródlądowych Dróg Wodnych o Międzynarodowym Znaczeniu (tzw. Porozumienie AGN), którego celem jest skoordynowany plan rozwoju i budowy sieci śródlądowych dróg wodnych o międzynarodowym znaczeniu.	odrzucona	MFIPR jest świadome wagi potrzeb związanych z rozwojem dróg wodnych w Polsce, w kontekście ich strategicznego znaczenia dla renesansu żeglugi śródlądowej. Dlatego, pomimo niekorzystnych uwarunkowań związanych ze wsparciem tego typu projektów w prawodawstwie Polityki Spójności UE na lata 2021-2027 (o czym szczegółowo jest mowa poniżej) MFIPR podjęło wysiłek takiego zaprogramowania interwencji, które w sposób kompleksowy obejmie sektor transportu, w którym rzeki stanowią istotny punkt łańcuchów logistycznych. Zaowocowało to zapisami Programu, które traktując transport w sposób holistyczny, dając podstawy do stwierdzenia, że rozwój tego sektora został zaadresowany we właściwy sposób. Pamiętajmy przy tym, że środki UE nie stanowią jedynego źródła wsparcia dla śródlądowych dróg wodnych. Stanowią one dodatkowy strumień, zgodnie z podejściem zakładającym wspieranie rozwoju polskiej gospodarki przede wszystkim w oparciu o krajowe zasoby. Takie podejście stanowi podwalinę do kształtowania polityki rozwoju tego sektora w długookresowej perspektywie czasowej. Zapisy projektu Programu FEnIKS stanowią, z jednej strony, wyraz realizacji celów rozwojowych kraju, a z drugiej uwzględniają uwarunkowania zewnętrzne związane z wymogami programowania Polityki Spójności na lata 2021-2027. Kształt Polityki Spójności na nowy okres, w tym priorytety realizacyjne, uwzględniają założenia Europejskiego Zielonego Ładu wyznaczającego długofalowy cel całkowitej neutralności klimatycznej UE do 2050 r. Biorąc pod uwagę powyższe czynniki, zaproponowany w projekcie Programu FEnIKS podział alokacji uwzględnia konieczność wypełnienia określonych poziomów wydatków na cele klimatyczne dla poszczególnych funduszy: FS i EFRR, a także koncentracji tematycznej (EFRR na realizację Celu Polityki 2), na podstawie pakietu rozporządzeń unijnych dot. Polityki Spójności oraz projektu Umowy Partnerstwa. W związku z tymi wymogami co najmniej 40% środków EFRR w Programie FEnIKS musi zostać przeznaczona na realizację Celu Polityki 2 – pro-klimatycznego i pro-środowiskowego. Dodatkowo, co najmniej 40,4% środków EFRR musi być przeznaczona na realizację celów klimatycznych.
785	UM Woj. Pomorskiego	3.2 Rozwój i udoskonalanie zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej i intermodalnej mobilności na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawę dostępu do TEN-T oraz mobilności transgranicznej Str. 27 oraz str. 107		Należy uwzględnić mobilność rowerową oraz tworzenie sieci międzynarodowych, krajowych i regionalnych tras rowerowych	Mobilności rowerowa jest komplementarna dla innych rodzajów transportu. Realizacja międzynarodowych, krajowych i regionalnych tras rowerowych, które łączą korytarze TEN-T i wchodzą w skład węzłów intermodalnych powinny być priorytetem dla zrównoważonego rozwoju transportu.	odrzucona	Z uwagi na dostępną alokację, Program FEnIKS - jako interwencja z poziomu krajowego - koncentruje się na kluczowych wyzwaniach dla transportu zbiorowego w aglomeracjach (cel szczegółowy 2.8) i rozwoju podstawowej sieci transportowej kraju (cel szczegółowy 3.1 i 3.2). Istnieje szereg innych programów pozwalających na budowę ścieżek rowerowych. Dodatkowo podkreślamy, że w ramach celu 2.8 kwalifikowane będą wydatki w ramach projektów służące tworzeniu infrastruktury pieszo-rowerowej. Nie zakładamy jednak oddzielnych projektów w tym zakresie z poziomu FEnIKS.
786	UM Woj. Pomorskiego	4.6 Wzmacnianie roli kultury i zrównoważonej turystyki w rozwoju gospodarczym, włączeniu społecznym i innowacjach społecznych Str. 30		W nazwie celu szczegółowego obok kultury jest mowa również o roli zrównoważonej turystyki w kontekście rozwoju gospodarczego, włączenia społecznego i innowacji społecznych. W tekście natomiast brak jest odniesienia do turystyki.	Opis celu szczegółowego wymaga uzupełnienia. Warto w nim uwzględnić wsparcie dla inwestycji, które mają charakter tematyczny, sieciowy i ponadregionalny jak np. szlaki rowerowe, szlaki konne oraz szlaki wodne	odrzucona	Planowane wsparcie w FEnIKS w sektorze kultury ma na celu rozwój turystyki poprzez inwestycje w instytucje kultury wskazane w demarkacji między poziomem regionalnym i krajowym. Planowane w FEnIKS jest wsparcie turystycznych szlaków tematycznych i produktów turystycznych odwołujących się do walorów historycznych, kulturowych, przyrodniczych w ramach projektów partnerskich uzgodnione w kontrakcie programowym z właściwymi regionami
787	UM Woj. Pomorskiego	Str. 18, cel 4.5, str. 117, Główne grupy docelowe Fragment: Główną grupą docelową wsparcia będzie ogół mieszkańców kraju. Interwencja będzie zaadresowana do wybranych podmiotów leczniczych, w szczególności udzielających świadczeń zdrowotnych w zakresie ambulatoryjnej opieki zdrowotnej, opieki szpitalnej, podmiotów leczniczych wyspecjalizowanych w zakresie onkologii, podmiotów udzielających świadczeń w zakresie opieki psychiatrycznej, szczególności dla dzieci i młodzieży oraz systemu ratownictwa medycznego, oraz pacjentów korzystających z infrastruktury ww. podmiotów.		Interwencja będzie zaadresowana do wybranych podmiotów leczniczych, w szczególności udzielających świadczeń zdrowotnych w zakresie ambulatoryjnej opieki zdrowotnej, opieki szpitalnej, podmiotów leczniczych wyspecjalizowanych w zakresie onkologii, podmiotów udzielających świadczeń w zakresie opieki psychiatrycznej, w szczególności dla dzieci i młodzieży oraz systemu ratownictwa medycznego, oraz pacjentów korzystających z infrastruktury ww. podmiotów.	Nie jest jasne, o jakie wybrane podmioty lecznicze chodzi – nie zostało to nigdzie wskazane, nie podano też uzasadnienia dla takiego podejścia. Zaproponowany zapis może mocno ograniczyć zakres interwencji w oparciu o nieznaną klucz doboru „wybranych podmiotów leczniczych”.	odrzucona	Słowo wybranych nie oznacza, iż te podmioty są niezbrane i wybierane w sposób uznaniowy, ale wskazuje na konieczność dokonania strategicznego wyboru i ograniczenia wsparcia tylko do tych podmiotów, które mają uzasadnienie z punktu widzenia krajowego charakteru interwencji. Szczegółowe zapisy zostaną określone w dokumencie Szczegółowy Opis Priorytetów.

788	UM Woj. Pomorskiego	Rozdział 2.1.2, Indykatory podział alokacji UE według rodzaju interwencji. str. 41-42		Proponuje się znaczne zwiększenie alokacji na cel szczegółowy 2.4 realizowany w ramach Funduszu Spójności.	Ze względu na zidentyfikowaną w MPA opracowanych dla miast pow. 100 mieszkańców skalę potrzeb proponuje się zwiększenie alokacji na ten cel szczegółowy w ramach Funduszu Spójności.	odrzuczona Zapisy projektu Programu FEnIKS stanowią, z jednej strony, wyraz realizacji celów rozwojowych kraju, a z drugiej uwzględniają uwarunkowania zewnętrzne związane z wymogami programowania Polityki Spójności na lata 2021-2027. Kształt Polityki Spójności na nowy okres, w tym priorytety realizacyjne, uwzględniają założenia Europejskiego Zielonego Ładu wyznaczającego długofalowy cel całkowitej neutralności klimatycznej UE do 2050 r. Biorąc pod uwagę powyższe czynniki, zaproponowany w projekcie Programu FEnIKS podział alokacji wynika z konieczności wypełnienia określonych poziomów wydatków na cele klimatyczne dla poszczególnych funduszy: FS i EFRR, a także koncentracji tematycznej (EFRR na realizację Celu Polityki 2), na podstawie pakietu rozporządzeń unijnych dot. Polityki Spójności oraz projektu Umowy Partnerstwa. W związku z tymi wymogami co najmniej 40% środków EFRR w Programie FEnIKS musi zostać przeznaczona na realizację Celu Polityki 2 – pro-klimatycznego i pro-środowiskowego. Dodatkowo, co najmniej 40,4% środków EFRR oraz 37% środków FS, a także cała kwota transferu środków z EFS+ do FS (zgodnie z wymogiem KE wyrażonym w ramach negocjacji Umowy Partnerstwa) musi zostać przeznaczona na cele klimatyczne. W świetle powyższego, w porównaniu do obecnego POIiŚ 2014-2020, w projekcie Programu FEnIKS zwiększono alokację na wsparcie obszarów związanych z energią, klimatem i środowiskiem, w tym na działania związane z adaptacją do zmian klimatu. W tym miejscu należy wyjaśnić, że przyznana Polsce przez KE alokacja FS (po obowiązkowym transferze do CEF) została w perspektywie 2021-2027 zmniejszona o prawie 60% w porównaniu z perspektywą 2014-2020. MFIPR wnioskuję do KE na poziomie Umowy Partnerstwa o dokonanie transferu środków z EFS+ do FS. Projekt Programu FEnIKS uwzględnia pełną dopuszczalną kwotę transferu (20%, tj. 2,98 mld euro), przy czym należy podkreślić, że utrzymanie takiej wysokości transferu jest w dalszym ciągu przedmiotem rozmów z KE, która dotychczas prezentuje nieprzychylnie stanowisko do tej kwestii, w szczególności DG
789	UM Woj. Pomorskiego	Rozdział 2.1.4, str. 51-52 Indykatory podział alokacji UE według rodzaju interwencji.		Biorąc pod uwagę planowane wspieranie transformacji w kierunku GOZ w przedsiębiorstwach, konieczne wydaje się zwiększenie alokacji na działania w tym zakresie.	Obecnie zaplanowana kwota nie przyniesie w skali kraju znaczących rezultatów.	odrzuczona Zapisy projektu Programu FEnIKS stanowią, z jednej strony, wyraz realizacji celów rozwojowych kraju, a z drugiej uwzględniają uwarunkowania zewnętrzne związane z wymogami programowania Polityki Spójności na lata 2021-2027. Kształt Polityki Spójności na nowy okres, w tym priorytety realizacyjne, uwzględniają założenia Europejskiego Zielonego Ładu wyznaczającego długofalowy cel całkowitej neutralności klimatycznej UE do 2050 r. Biorąc pod uwagę powyższe czynniki, zaproponowany w projekcie Programu FEnIKS podział alokacji wynika z konieczności wypełnienia określonych poziomów wydatków na cele klimatyczne dla poszczególnych funduszy: FS i EFRR, a także koncentracji tematycznej (EFRR na realizację Celu Polityki 2), na podstawie pakietu rozporządzeń unijnych dot. Polityki Spójności oraz projektu Umowy Partnerstwa. W związku z tymi wymogami co najmniej 40% środków EFRR w Programie FEnIKS musi zostać przeznaczona na realizację Celu Polityki 2 – pro-klimatycznego i pro-środowiskowego. Dodatkowo, co najmniej 40,4% środków EFRR oraz 37% środków FS, a także cała kwota transferu środków z EFS+ do FS (zgodnie z wymogiem KE wyrażonym w ramach negocjacji Umowy Partnerstwa) musi zostać przeznaczona na cele klimatyczne. W świetle powyższego, w porównaniu do obecnego POIiŚ 2014-2020, w projekcie Programu FEnIKS zwiększono alokację na wsparcie obszarów związanych z energią, klimatem i środowiskiem, głównie na działania związane z adaptacją do zmian klimatu (markery klimatyczne 100%). W tym miejscu należy wyjaśnić, że przyznana Polsce przez KE alokacja FS (po obowiązkowym transferze do CEF) została w perspektywie 2021-2027 zmniejszona o prawie 60% w porównaniu z perspektywą 2014-2020. MFIPR wnioskuję do KE na poziomie Umowy Partnerstwa o dokonanie transferu środków z EFS+ do FS. Projekt Programu FEnIKS uwzględnia pełną dopuszczalną kwotę transferu (20%, tj. 2,98 mld euro), przy czym należy podkreślić, że utrzymanie takiej wysokości transferu jest w dalszym ciągu przedmiotem rozmów z KE, która dotychczas prezentuje nieprzychylnie stanowisko do tej kwestii, w szczególności DG
790	UM Woj. Pomorskiego	Str. 142		Inwestycje w poprawę dostępu do portów morskich od strony morza i lądu, w szczególności do Portu Centralnego w Gdańsku, Portu Zewnętrznego w Gdyni i terminala kontenerowego w Świnoujściu Proponuje się następujące brzmienie zapisu: „Inwestycje w poprawę dostępu do portów morskich od strony morza i lądu, w szczególności do Portu Centralnego w Gdańsku, Portu Zewnętrznego w Gdyni i terminala kontenerowego w Świnoujściu oraz terminali serwisowych morskich farm wiatrowych”.	Kluczowe dla funkcjonowania polskich farm wiatrowych jest zapewnienie wsparcia małym i średnim portom pełniących funkcję terminala	odrzuczona Uwaga dotyczy wykazu planowanych operacji o znaczeniu strategicznym, która ma inny charakter niż Wykaz Dużych Projektów z perspektywy 2014-2020 i jest zestawieniem dobrych przykładów inwestycji, co do których zgodnie z Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 będą miały zastosowanie dodatkowe obowiązki o charakterze informacyjno-promocyjnym. Ponadto, rozszerzenie wykazu operacji lub dodawanie do projektu FEnIKS w innej formie informacji o nowych projektach lub działaniach będzie wymagać rozważenia, czy nie jest konieczne odpowiednie rozszerzenie strategicznej prognozy oddziaływania na środowisko, zgodnie z wymogiem prawnym zachowania jej adekwatności do ocenianego projektu oraz powtórzenie etapów opiniowania i konsultacji sooś.

791	UM Woj. Pomorskiego	Uwaga horyzontalna		<p>Podrozdziały: Wskazanie konkretnych terytoriów objętych wsparciem, z uwzględnieniem planowanego wykorzystania narzędzi terytorialnych</p> <p>Wnioskuje się o dodanie konkretnych zapisów precyzyjnie określających w jaki sposób w poszczególnych celach szczegółowych będą uwzględniane specyficzne uwarunkowania terytorialne. Zawarte w projekcie programu odwołania ukierunkowani terytorialnych zapisanych w takich dokumentach jak: Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030, Polityka energetyczna Polski, Polityka ekologiczna państwa 2030 (PEP 2030), Strategiczny plan adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030, Krajowy plan gospodarki odpadami, Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku, Ramy strategiczne dla systemu ochrony zdrowia na lata 2021-2027, Ramy strategiczne w zakresie deinstytucjonalizacji w obszarze zdrowia na lata 2021-2030, Strategia Rozwoju Kapitału Społecznego (współdziałanie, kultura, kreatywność) do 2030 roku są zbyt ogólne, a przypadku wskazania kilku dokumentów w ramach jednego celu szczegółowego nie wiadomo, zapisy którego z nich będą kluczowe.</p>		odrzucona	Zakres i forma terytorialnego ukierunkowania wsparcia będzie zależna od typu projektu czy beneficjanta dlatego planuje się, że doszczegółowienie zapisów w tym zakresie nastąpi w dokumencie Szczegółowy Opis Priorytetów.
792	UM Woj. Pomorskiego	Str. 108		<p>W sektorze kolejowym projekty na liniach poza siecią TEN-T będą dotyczyć budowy i modernizacji linii kolejowych i węzłów transportowych dla przewozów o charakterze ponadregionalnym. Kontynuowana będzie elektryfikacja linii kolejowych</p> <p>Proponuje się następujące brzmienie zapisu: „W sektorze kolejowym projekty na liniach poza siecią TEN-T będą dotyczyć budowy i modernizacji linii kolejowych i węzłów transportowych dla przewozów o charakterze ponadregionalnym. Kontynuowana będzie elektryfikacja linii kolejowych”</p>	Proponowany zapis wyklucza wsparcie dla inwestycji w linie kolejowe o charakterze regionalnym, w tym również dla projektów fazowanych/posiadających dokumentację sfinansowaną w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych 2014-2020.	odrzucona	Proponowany zapis nie różni się w niczym od zapisu z programu FEniKS. Natomiast w odniesieniu do podniesionego w uzasadnieniu uwagi postulatu, by finansować w FEniKS także projekty wynikające z projektów przygotowawczych RPO perspektywy 2014-2020, to uwaga nie może być uwzględniona na obecnym etapie. Środki finansowe FEniKS alokowane na wsparcie transportu kolejowego pozwalają na realizację projektów fazowanych i etapowanych z perspektywy 2014-2020 oraz najważniejszych priorytetów wynikających ze Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030. Linia demarkacyjna nie przesądza o finansowaniu linii regionalnych na poziomie krajowym, czy regionalnym. Ewentualne uszczegółowienie dotyczące kontynuacji/realizacji projektów kolejowych o znaczeniu regionalnym zostanie wprowadzone po uzgodnieniu odpowiednich zapisów w UP (przyjęciu przez Komisję Europejską).
793	UM Woj. Pomorskiego	2.3.1.1 Powiązane rodzaje działań, s. 87		<p>“W związku z powyższym, w zakresie publicznego transportu zbiorowego w miastach wsparcie finansowe będzie przeznaczone dla inwestycji w infrastrukturę i tabor szynowy publicznego transportu zbiorowego, węzły przesiadkowe, miejskie systemy ITS dla uprzywilejowania, usprawnienia usług publicznego transportu miejskiego, rozwiązania IT”</p> <p>W związku z powyższym, w zakresie publicznego transportu zbiorowego w miastach wsparcie finansowe będzie przeznaczone dla inwestycji w infrastrukturę i tabor publicznego transportu zbiorowego obejmujące transport autobusowy (zeroemisyjny), tramwajowy, metro i kolej miejską oraz węzły przesiadkowe, miejskie systemy ITS dla uprzywilejowania, usprawnienia usług publicznego transportu miejskiego, rozwiązania IT.</p>	Brakuje uzasadnienia dla ograniczenia interwencji wyłącznie do taboru szynowego. Postuluje się rozszerzenie zakresu o autobusy/trolejbusy zeroemisyjne oraz kolej miejską.	odrzucona	Rozumiemy potrzebę rozwijania tej formy przewozów biorąc pod uwagę wskazywane ilościowe cele dot. wielkości udziału taboru bezemisyjnego we flocie, wynikające z krajowych dokumentów. Tym niemniej występuje tu demarkacja pomiędzy wsparciem autobusów w Krajowym Planie Odbudowy a transportu szynowego FEniKS. KPO jest instrumentem dla którego okres kwalifikowalności już się rozpoczął, jednocześnie reżim czasowy jest tam krótszy niż w ramach polityki spójności. Dublowanie w jednym czasie naborów z różnych źródeł na poziomie krajowym nie jest wskazane, z założenia więc te dwa instrumenty: KPO oraz FEniKS powinny się uzupełniać. Tabor autobusowy w pierwszej kolejności finansowany będzie więc ze środków KPO. Ewentualne zmiany FEniKS będą mogły zostać dokonane na późniejszym etapie wdrażania Programu, jeżeli będą występowały jeszcze potrzeby w zakresie wsparcia wymiany (zakupu) taboru autobusowego, a także będą dostępne wolne środki. W odniesieniu do kolei aglomeracyjnej, projekty tego typu są przewidziane w ramach sektora kolejowego.
794	UM Woj. Pomorskiego	Str. 108		<p>“Wsparcie w zakresie infrastruktury oraz taboru kolejowego dla kolei miejskich zostanie w całości skoncentrowane w niniejszym celu szczegółowym, niezależnie od lokalizacji projektów względem sieci TEN-T. Realizowane będą projekty infrastrukturalne o charakterze liniowym (linie kolejowe, systemy sterowania ruchem kolejowym) i punktowym (np. przystanki kolejowe), projekty taborowe i inne związane z obsługą ruchu kolejowego (np. systemy informacji pasażerskiej, systemy biletowe i ich wzajemna integracja)”</p> <p>Proponuje się następujące brzmienie zapisu: „Wsparcie w zakresie infrastruktury oraz taboru kolejowego dla kolei miejskich zostanie w całości skoncentrowane w niniejszym celu szczegółowym, niezależnie od lokalizacji projektów względem sieci TEN-T. Realizowane będą projekty infrastrukturalne o charakterze liniowym (linie kolejowe, systemy sterowania ruchem kolejowym) i punktowym (np. przystanki kolejowe), projekty taborowe i inne związane z obsługą ruchu kolejowego (np. systemy informacji pasażerskiej, systemy biletowe i ich wzajemna integracja)</p>	Brakuje uzasadnienia dla skoncentrowania wsparcia w zakresie infrastruktury oraz taboru kolejowego dla kolei miejskich w całości w celu szczegółowym 3.2. Mając na uwadze funkcjonalnie wydzielone z systemu sieci kolejowej, użytkowane w wyłącznie w ruchu aglomeracyjnym linie kolejowe LK 47 (Warszawska Kolej Dojazdowa) oraz LK 250 (Szybka Kolej Miejska w Trójmieście), jak również wysoką dynamikę rozwoju kolei aglomeracyjnych, z punktu widzenia osiągnięcia limitów wydatków na Cel Polityki Drugi bardziej racjonalne byłoby uwzględnienie inwestycji w koleje miejskie w celu szczegółowym 2.8. Przyjęte podejście nie uwzględnia również faktu, że granice pomiędzy pojazdami transportu publicznego: tramwajami, pociągami miejskimi oraz metrem się zacierają. Zjawisko to znajduje zresztą odzwierciedlenie w definicji zaproponowanych wskaźników RCO 55 oraz RCO 56 traktujących łącznie miejską i podmiejską liniową infrastrukturę szynową. Proponuje się przeniesienie interwencji w koleje miejskie do działań realizowanych w ramach celu szczegółowego 2.8 Promowanie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej w ramach przejścia na gospodarkę zeroemisyjną.	odrzucona	Proponowany zapis nie różni się w niczym od zapisu z programu FEniKS. Natomiast w odniesieniu do podniesionego w uzasadnieniu uwagi postulatu, by kolej miejską przenieść z celu szczegółowego 3.2 do celu szczegółowego 2.8, to podobnie jak w perspektywie 2014-20, projekty z zakresu kolei miejskich będą dofinansowane z puli kolejowej i niezależnie od transportu miejskiego szynowego. Odnośnie do argumentu, że przeniesienie kolei miejskiej do celu szczegółowego 2.8 ułatwi osiągnięcie koncentracji tematycznej dla Celu Polityki 2, to - z uwagi na fakt, że kolej miejska jest przewidziana do finansowania tylko w programie krajowym - zapewniamy, że wymóg ten jest wypełniony w obecnej architekturze programu (nie wymaga przenoszenia kolei miejskiej do Celu Polityki 2).
795	UM Woj. Pomorskiego	Str. 9		Zasadniejsze wydaje się użycie danych z roku 2019 dotyczące przeładunków w portach polskich. Rok 2020 można skomentować w kontekście dobrego porażenia sobie z niedogodnościami/ zakazami transportu – portu w Gdyni, który jako jedyny wykazał wzrost przeładunków w stosunku do roku ubiegłego.	Dane dotyczące portów z roku 2020 są niereprezentacyjne. Rok ten ze względu na zakazy transportu był nieporównywalny do lat poprzednich i nie pokazuje wieloletnich trendów wzrostowych. Rok 2021 jest już przykładem powrotu do trendu wzrostowego portów polskich.	odrzucona	W programie - na ile to możliwe - przyjmuje się najnowsze dane statystyczne, tak by w sposób najpełniejszy (w tym uwzględniający skutki pandemii COVID w 2020 r.) ukazywały wyzwania w poszczególnych obszarach. Pełny zakres danych, w tym z 2019 roku dostępny jest w przypisie określającym źródło podanych danych za 2020 rok.
796	UM Woj. Pomorskiego	4.6 Wzmacnianie roli kultury i zrównoważonej turystyki w rozwoju gospodarczym, włączeniu społecznym i innowacjach społecznych Str. 30 oraz Str. 121		Należy uwzględnić rozwój turystyki aktywnej (np. wodnej, rowerowej, pieszej)	Zapis z uzasadnienia dotyczący rozwoju społeczeństwa oraz jakości życia odnosi się również do rozwoju infrastruktury turystyki aktywnej a nie jedynie kulturowej. Budowa nowych dróg i szlaków rowerowych, tras kajakowych, przystani wodnych znacząco wpływa na jakość życia oraz rozwój aktywności obywatelskiej czy też podniesienie atrakcyjności turystycznej, osiedleńczej oraz wzrost gospodarczy. Ponadto rozwój turystyki kulturowej może polegać na budowie i kreacji kulturowych i tematycznych szlaków turystycznych. Zatem rozwój turystyki aktywnej może bezpośrednio dotyczyć dziedzictwa kulturowego o którym mowa jest w uzasadnieniu.	odrzucona	Planowane wsparcie w FEniKS w sektorze kultury ma na celu rozwój turystyki poprzez inwestycje w instytucje kultury wskazane w demarkacji między poziomem regionalnym i krajowym.

797	UM Woj. Pomorskiego	Uwaga horyzontalna		Podrozdział: Planowane wykorzystanie instrumentów finansowych W projekcie programu kierowanym do konsultacji społecznych planowane wykorzystanie instrumentów finansowych powinno zostać opisane w sposób bardziej precyzyjny, pozwalający na komplementarne ukierunkowanie tego typu interwencji w programach regionalnych. Zwraca się też uwagę, że nawet jeżeli, w danym celu szczegółowym rozważane jest zastosowanie instrumentów finansowych to w tabelach dot. form finansowania i tak wymienione są tylko dotacje dla 100% alokacji.		przyjęta	
798	UM Woj. Pomorskiego	Rozdział 1.4, str. 15		W odniesieniu budowy gospodarki niskoemisyjnej wymagana jest aktywność różnych grup podmiotów (...). Proponuje się następujące brzmienie zapisu: W odniesieniu do budowy gospodarki zeroemisyjnej wymagana jest aktywność różnych grup podmiotów (...).	Proponowana zmiana (z gospodarki niskoemisyjnej) poprawi spójność dokumentu oraz zgodność z celami UE i Programu.	przyjęta	
799	UM Woj. Pomorskiego	Rozdział 1.6, str. 18		"Warto zaznaczyć, że w ramach perspektywy finansowej 2014-2020 zaczął funkcjonować mechanizm powiązania projektów inwestycyjnych ze zidentyfikowanymi potrzebami zdrowotnymi określonymi w mapach potrzeb zdrowotnych. Ponadto inwestycje były poddawane szczegółowej ocenie celowości z wykorzystaniem Instrumentu Oceny Wniosków Inwestycyjnych w Sektorze Zdrowia (IOWISZ), jak również ocenie zasadności i efektywności realizacji przedsięwzięć poprzez opinie Komitetu Sterującego ds. koordynacji interwencji EFSI w sektorze zdrowia (...)." Należy uzupełnić fragment o wnioski płynące z wdrażania interwencji w obszarze zdrowia. Konieczna jest zmiana sposobu patrzenia na mapy potrzeb zdrowotnych, które powinny być mapami przyszłych świadczeniodawców. Mapy powinny pokazywać nie tylko, co leczyć, ale czym i gdzie leczyć, ile potrzeba oddziałów, łóżek. Mapy potrzeb zdrowotnych powinny być mapami potrzeb pacjentów, a nie potrzeb finansowych infrastruktury. Powinny wynikać z faktycznych potrzeb, a nie statystyk wykonanych świadczeń. Z kolei pozytywna ocena celowości inwestycji powinna wiązać się z zapewnieniem przez NFZ finansowania planowanych w ramach inwestycji świadczeń.	Przytoczony fragment nie stanowi wniosków z dotychczasowych doświadczeń. Jest to stwierdzenie faktów, opis stosowanych mechanizmów.	przyjęta	
800	UM Woj. Pomorskiego	Uwaga ogólna		Występując jako Instytucja Zarządzająca Programu Fundusze Europejskie dla Pomorza 2021-2027 zwracamy uwagę na konieczność prowadzenia bezpośredniego, dedykowanego dialogu (poza procesem konsultacji społecznych) pomiędzy IZ FEP 2021-2027 a Instytucją Zarządzającą Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027, w szczególności w celu doprecyzowania podziału interwencji kraj-region, zastosowania instrumentów finansowych i terytorialnych w poszczególnych obszarach tematycznych oraz innych kwestii wdrożeniowych.		przyjęta	
801	UM Woj. Pomorskiego	Str. 31 Priorytet I: Wsparcie sektorów energetyka i środowisko z Funduszu Spójności Wszystkie cele Str. 57 Priorytet II: Wsparcie sektorów energetyka i środowisko z EFRR Wszystkie cele		We wszystkich celach powinno się uszczegółowić formy wsparcia. We wszystkich celach powinno się uszczegółowić grupy docelowe.	Same formy wsparcia wydają się wskazane dosyć niekonkretnie – autorzy przeważnie odwołują się do konieczności przeprowadzenia analizy. Mało konkretne jest także wskazanie większości głównych grup docelowych – opisuje się je jako użytkowników korzystających ze wspieranej infrastruktury	przyjęta	Program zostanie uzupełniony o informacje na temat form wsparcia, a zapisy dot. grup docelowych zostaną poprawione.
802	UM Woj. Pomorskiego	Str. 36-37 Indykatory podział alokacji UE według rodzaju interwencji		W ramach celu szczegółowego proponuje się wykorzystanie kategorii interwencji, dla których współczynnik do obliczania wsparcia na cele związane ze zmianami klimatu wynosi 100%.	Przyjęcie ambitniejszych celów w zakresie poprawy efektywności energetycznej budynków i przedsiębiorstw będzie miało pozytywny wpływ na ograniczanie emisji gazów cieplarnianych i osiągnięcie przez Polskę nowych celów klimatycznych UE do 2030 r.	częściowo przyjęta	Wykorzystanie kategorii interwencji, dla których współczynnik do obliczania wsparcia na cele związane ze zmianami klimatu wynosi 100% niesie za sobą konieczność zastosowania wyższych progów oszczędności energii. Propozycja nadal jest analizowana w odniesieniu do możliwości uzyskania wyższych oszczędności energii w poszczególnych segmentach wsparcia, jednak rozwiązanie musi uwzględniać krajowe możliwości w tym obszarze.
803	UM Woj. Pomorskiego	Str. 22, 23		"Zwiększenie wykorzystania samochodów napędzanych paliwami alternatywnymi, w tym elektrycznych, wiąże się z rozbudową infrastruktury (w tym sieci bazowych) ładowania samochodów elektrycznych i tankowania CNG/LNG." Proponuje się następujące brzmienie zapisu: „Zwiększenie wykorzystania samochodów napędzanych paliwami alternatywnymi, w tym elektrycznych, wiąże się z rozbudową infrastruktury (w tym sieci bazowych) ładowania samochodów elektrycznych i tankowania CNG/LNG/RNG oraz wodorem”.	Trwają prace nad nową definicją biogazu, jako Renewable Natural Gas, dodatkowo warto dopisać wodór, jako paliwo alternatywne (potencjalne wykorzystanie jako nośnika energii).	częściowo przyjęta	W odniesieniu do interwencji w obszarze transportu, to nie przewiduje się finansowania punktów ładowania pojazdów w przypadku celu szczegółowego 2.8, w którym finansowany będzie transport szynowy, natomiast tego typu inwestycje (punkty tankowania/ładowania pojazdów bezemisyjnych) będą możliwe przy projektach drogowych.
804	UM Woj. Warmińsko-Mazurskiego			W wielu przypadkach proponowany zakres wsparcia jest nieprecyzyjny (np. w Celu szczegółowym 2.1. Wspieranie efektywności energetycznej i redukcji emisji gazów cieplarnianych) i w obecnym kształcie może naruszać podział interwencji pomiędzy programem krajowym, regionalnymi (określony w linii demarkacyjnej, przekazanej przez MFIPR w lutym 2021 r.) czy też w ramach Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności. Należałoby uzupełnić dokument o jasne wskazanie typów projektów i katalogu beneficjentów.		częściowo przyjęta	Zapisy Programu w odniesieniu do kwestii komplementarności z innymi programami zostaną uzupełnione i doprecyzowane, niemniej szczegółowy opis typów projektów i beneficjentów zostanie przedstawiony w dokumencie Szczegółowy Opis Priorytetów.
805	UM Woj. Warmińsko-Mazurskiego			W niektórych obszarach Programu nie wskazano mechanizmów umożliwiających zachowanie komplementarności z innymi Programami i instrumentami wsparcia. Poniżej przedstawiono przykłady synergii działań uwzględnionych w projekcie programu Fundusze Europejskie dla Nowoczesnej Gospodarki z FENiKS, które nie znalazły swojego odzwierciedlenia w projekcie opiniowanego dokumentu: absorpcja innowacji, wyników prac B+R i nowoczesnych technologii (środowiskowych, niskoemisyjnych) wspieranych w FENG w ramach projektów inwestycyjnych finansowanych z FENiKS, wypracowane w FENG innowacyjne rozwiązania dot. błękitnej i zielonej gospodarki, adaptacji do zmian klimatu i łagodzenia ich skutków, transformacji energetycznej i zrównoważonego transportu, zidentyfikowane przez sektor publiczny możliwe do wdrożenia dzięki wsparciu ze środków FENiKS, wypracowane w FENG nowoczesne technologie i produkty medyczne mogą następnie zostać upowszechnione w ramach FENiKS, w projektach obejmujących np. zakup wyskospecjalistycznej aparatury medycznej, służącej diagnostyce, lecnictwu i ratownictwu.		częściowo przyjęta	Zapisy Programu w odniesieniu do kwestii komplementarności z innymi programami zostaną uzupełnione i doprecyzowane, niemniej szczegółowy opis typów projektów i beneficjentów zostanie przedstawiony w dokumencie Szczegółowy Opis Priorytetów.

806	UM Woj. Warmińsko-Mazurskiego	1.2 GŁÓWNE WYZWANIA PRZY UWZGLĘDNIENIU NIEDOSKONAŁOŚCI RYNKU, POTRZEB INWESTYCYJNYCH ORAZ KOMPLEMENTARNOŚCI I SYNERGII Z INNYMI FORMAMI WSPARCIA, s. 14		Aktualny zapis: „Zakres wsparcia realizowanego w ramach Programu jest komplementarny ze wsparciem innych programów w ramach polityki spójności na lata 2021-2027 oraz innych instrumentów UE. Ryzyku podwójnego finansowania obszarów w ramach różnych programów krajowych i regionalnych będzie zapobiegać przyjęta linia demarkacyjna. Komplementarność interwencji jest istotnym czynnikiem nie tylko na etapie programowania, ale również na etapie realizacji programu. Dlatego też istotne będzie podejmowanie działań zmierzających do zapewnienia komplementarności na etapie wyboru i realizacji projektów.” Uwaga: Proponuje się uzupełnić podrozdział o szersze zapisy/sekcje dot. komplementarności i synergii Programu z innymi formami wsparcia na podobieństwo projektu Programu FENG 2021-2027 (Projekt Programu do konsultacji społecznych z dn. 10 marca 2021 r., Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej).	Zapis dot. komplementarności jest zbyt ogólny. W przypadku inwestycji o zbliżonym zakresie wsparcia w danym obszarze w różnych Programach (np. FENIKS i KPO) należy wyraźnie określić ich wzajemne uzupełnianie się, synergii itp. Wskazanie mechanizmów, które umożliwiają komplementarność opiniowanego dokumentu z innymi programami krajowymi i regionalnymi, w dużej mierze ułatwi realne planowanie oraz przyczyni się do efektywniejszego wydatkowania funduszy UE.	częściowo przyjęta	Zapisy Programu w odniesieniu do kwestii komplementarności z innymi programami zostaną uzupełnione i doprecyzowane, niemniej szczegółowy opis typów projektów i beneficjentów zostanie przedstawiony w dokumencie Szczegółowy Opis Priorytetów.
807	UM Woj. Warmińsko-Mazurskiego	PRIORYTET I: Wsparcie sektorów energetyka i środowisko z Funduszu Spójności Cel szczegółowy 2.1 Wspieranie efektywności energetycznej i redukcji emisji gazów cieplarnianych, s. 32-33		Przedstawione w projekcie rodzaje działań, pokrywają się z możliwymi do realizacji przedsięwzięciami na poziomie regionalnym czy w ramach KPO. Należy uzupełnić treść o niezbędne informacje, które umożliwią jasną demarkację między programami regionalnymi, FENIKS i KPO, np. wskazanie rodzajów budynków użyteczności publicznej i mieszkaniowych podlegających poprawie efektywności energetycznej czy wartość inwestycji itp. Tym samym, należałoby uzupełnić treść Programu o katalog beneficjentów.	Propozycja ma na celu zwiększenia czytelności podziału interwencji planowanej do realizacji na poziomie krajowym i regionalnym, a także zapewnienia komplementarności wsparcia z innymi programami.	częściowo przyjęta	Zapisy Programu w odniesieniu do kwestii komplementarności z innymi programami zostaną uzupełnione i doprecyzowane, niemniej szczegółowy opis typów projektów i beneficjentów zostanie przedstawiony w dokumencie Szczegółowy Opis Priorytetów.
808	UM Woj. Warmińsko-Mazurskiego	PRIORYTET I: Wsparcie sektorów energetyka i środowisko z Funduszu Spójności pkt. 2.1.3.4 Wskazanie konkretnych terytoriów objętych wsparciem, z uwzględnieniem planowanego wykorzystania narzędzi terytorialnych str. 44		W tytule rozdziału odniesiono się do wskazania „konkretnych terytoriów” czego nie można doszukać się w tekście. Zapisy są na zbyt ogólnym poziomie. Brakuje odniesienie do OSI o znaczeniu krajowym.	Zgodnie z tytułem rozdziału należy konkretnie wskazać jakie terytoria obejmował będzie FENIKS. Ponadto, analogicznie do programów regionalnych, programy krajowe powinny odzwierciedlać w jaki sposób obejmują wsparciem obszary strategicznej interwencji o znaczeniu krajowym.	częściowo przyjęta	Zapisy programu zostaną poprawione niemniej szczegółowe informacje na temat formy wsparcia OSI zostaną ujęte w dokumencie Szczegółowy Opis Priorytetów
809	UM Woj. Warmińsko-Mazurskiego	PRIORYTET I: Wsparcie sektorów energetyka i środowisko z Funduszu Spójności Cel szczegółowy 2.7 Wzmacnianie ochrony i zachowania przyrody, różnorodności biologicznej oraz zielonej infrastruktury, w tym na obszarach miejskich, oraz ograniczanie wszelkich rodzajów zanieczyszczenia str. 53		Aktualny zapis: „Działania będą skierowane na ochronę zasobów przyrodniczych zgodnie z zapisami dokumentów planistycznych dla obszarów chronionych, jak również na kontynuowanie wsparcia ochrony wybranych gatunków i siedlisk, przede wszystkim na terenach parków narodowych, rezerwatów przyrody i obszarów Natura 2000. Kolejne potrzeby zidentyfikowane do finansowania w ramach programu obejmują kontynuację prac nad opracowaniem i aktualizacją dokumentów planistycznych, tj. planów zadań ochronnych/ planów ochrony dla obszarów chronionych, w szczególności obszarów Natura 2000.” Uwaga: Należy precyzyjnie wskazać, na jakich terenach przewidziano możliwość wsparcia ww. działań w ramach FENIKS. Proponuje się uzupełnienie treści uzgadnianego dokumentu w kontekście powyższych przedsięwzięć, zgodnie z projektem linii demarkacyjnej. W projekcie FENIKS w przypadku przedsięwzięć polegających na wdrażaniu zapisów dokumentów strategicznych i planistycznych uwzględniono wszystkie rezerwy, natomiast kontynuację prac nad opracowaniem i aktualizacją dokumentów planistycznych przewidziano w szczególności dla obszarów Natura 2000 (pominięto parki narodowe oraz rezerwy pokrywające się z obszarami Natura 2000).	Propozycja ma na celu zwiększenia czytelności podziału interwencji planowanej do realizacji na poziomie krajowym i regionalnym, a także zapewnienia komplementarności wsparcia na obszarach chronionych w Polsce.	częściowo przyjęta	Zapisy FENIKS nie wykluczają tego rodzaju wsparcia. Szczegółowe informacje co do zakresu wsparcia będą przedstawione w szczegółowym opisie priorytetów (dokumencie Szczegółowy Opis Priorytetów)
810	UM Woj. Warmińsko-Mazurskiego	PRIORYTET IV: Wsparcie sektora transportu z Funduszu Spójności PRIORYTET V: Wsparcie sektora transportu z EFRR Cel szczegółowy 3.1 Rozwój odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej, bezpiecznej, zrównoważonej i intermodalnej TEN-T PRIORYTET VII: Kultura PRIORYTET VIII: Pomoc techniczna		Proponuje się wskazać, że w ramach tych punktów/priorytetów będą preferowane projekty realizowane w zakresie obiegu cyrkularnego, czy też adaptacji do zmian klimatu.	We wskazanych obszarach można uwzględnić preferowanie projektów, które zakładają realizację zamówień publicznych uwzględniających kwestie środowiskowe, tak by realizacja inwestycji, czy zakup sprzętu w jak największym stopniu przyczyniały się do zrównoważonego rozwoju. Pozwoli to na realizację polityk unijnych i krajowych w zakresie klimatu, emisji gazów cieplarnianych, czy gospodarki odpadami.	częściowo przyjęta	W Programie znajduje się już generalny zapis: "Niezależnie od położenia względem sieci TEN-T, we wszystkich projektach, w których będzie to zasadne i możliwe zostaną zastosowane rozwiązania w zakresie obiegu cyrkularnego (w tym efektywności energetycznej i użycia energii ze źródeł odnawialnych) jak również elementy sprzyjające adaptacji do zmiany klimatu i łagodzeniu jej skutków (w szczególności zielona i niebieska infrastruktura). Dodatkowe elementy mogą być uwzględniane, jeżeli realizują szersze cele Polityki Spójności (np. zieleń, usuwanie barier architektonicznych, elementy budownictwa wynikające ze zmian klimatu). " Zostanie on przełożony na praktyczne rozwiązania na poziomie dokumentów uszczegóławiających (np. Szczegółowy Opis projektów, kryteria wyboru projektów itp.).
811	UM Woj. Warmińsko-Mazurskiego			Co do zasady wsparcie inwestycji podmiotów państwowych zakładane było dotychczas z poziomu krajowego z Polityki Spójności. Stąd w przypadku planowanego dofinansowania inwestycji kolejowych proponuje się nie ograniczać wsparcia finansowego z poziomu programu krajowego jedynie do linii kolejowych i węzłów transportowych o charakterze ponadregionalnym. W większości przypadków linie kolejowe stanowią własność Skarbu Państwa i są zarządzane przez spółkę państwową.		odrzucona	Uwaga nieuwzględniona na obecnym etapie. Środki finansowe FENIKS alokowane na wsparcie transportu kolejowego pozwalają na realizację projektów fazowanych i etapowanych z perspektywy 2014-2020 oraz najważniejszych priorytetów wynikających ze Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030. Linia demarkacyjna nie przesądza o finansowaniu linii regionalnych na poziomie krajowym, czy regionalnym. Ewentualne uszczegółowienie dotyczące kontynuacji/realizacji projektów kolejowych o znaczeniu regionalnym zostanie wprowadzone po uzgodnieniu odpowiednich zapisów w UP (przyjęciu przez Komisję Europejską).

812	UM Woj. Warmińsko-Mazurskiego	1.3 WYZWANIA ZIDENTYFIKOWANE W ZALECENIACH UE I STRATEGIACH , s. 144		Jest: „Zalecenia KE w obszarze transportu dotyczą ukierunkowania inwestycji w szczególności na jego zrównoważony charakter. Wskazane obszary priorytetowe odnoszą się do rozwijania zrównoważonej multimodalnej mobilności, w tym do sieci TEN-T i połączeń transgranicznych.” Proponuje się: „Zalecenia KE w obszarze transportu dotyczą ukierunkowania inwestycji w szczególności na jego zrównoważony charakter. Wskazane obszary priorytetowe odnoszą się do rozwijania zrównoważonej multimodalnej mobilności, w tym do sieci TEN-T i połączeń transgranicznych, w szczególności w celu m.in. usunięcia różnic regionalnych w drogowej sieci TEN-T, zwłaszcza na północy Polski.”	Jak zauważa Komisja Europejska w Sprawozdaniu krajowym – Polska 2019: „sieć drogowa w Polsce znacznie się poprawiła, choć nadal utrzymują się pewne braki infrastrukturalne (...). Finansowanie nowej infrastruktury drogowej jest zapewnione w ramach Programu Budowy Dróg Krajowych (...), przy czym będą one jednak prowadzone głównie we wschodniej części kraju, przez co niektóre regiony na północy będą pozostawać stosunkowo słabiej skomunikowane”. Jak przedstawiono w „Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku”, której jednym z instrumentów realizacji są programy operacyjne realizowane z udziałem środków polityki spójności UE: „zróżnicowanie potencjałowej dostępności drogowej i kolejowej polskich regionów do „rdzenia Europy” jest w przypadku obu gałęzi transportu bardzo podobne: największą peryferyjnością cechują się regiony leżące na wschodzie i częściowo na północy kraju.” Ponadto, zalecenia KE – Załącznik D zostały opracowane w celu wskazania priorytetowych obszarów inwestycyjnych, wynikających z zawartej w raporcie szerokiej analizy barier i potrzeb inwestycyjnych oraz różnic regionalnych. Zróżnicowany poziom wyposażenia infrastrukturalnego i dostępności transportowej, mają kluczowe znaczenie dla uczestnictwa w rynku pracy i dostępności do usług publicznych. Stąd zasadnym jest doszczegółowienie zapisu odnoszącego się do zaleceń KE wynikających z Załącznika D, zgodnie z zaproponowanym zapisem.	odrzucona	Proponowane uzupełnienie fragmentu wskazującego na Zalecenia KE dla Polski o kwestie infrastruktury drogowej na północy Polski), wykraczałoby poza zakres dokumentu (Recommendation for a COUNCIL RECOMMENDATION on the 2020 National Reform Programme of Poland and delivering a Council opinion on the 2020 Convergence Programme of Poland. COM/2020/521 final), który nie wskazuje tej kwestii. Tym niemniej planuje się przeformułować te zapisy programu, tak by nie powielały one treści dokumentów UE, a wskazywały w jaki sposób będą one wypełniane w programie.
813	UM Woj. Warmińsko-Mazurskiego	PRIORYTET IV: Wsparcie sektora transportu z Funduszu Spójności Cel szczegółowy 3.2 Rozwój i udoskonalenie zrównoważonej, inteligentnej i intermodalnej mobilności odpornej na zmianę klimatu na szczeblu krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawę dostępu do sieci TEN-T i mobilności transgranicznej, str. 108		Proponuje się dodanie fragmentu: „W sektorze kolejowym projekty na liniach poza siecią TEN-T będą dotyczyć budowy i modernizacji linii kolejowych i węzłów transportowych, w tym integrujących ruch regionalny z ponadregionalnym”.	Mając na względzie, że infrastruktura kolejowa o charakterze regionalnym nie będzie finansowana ze środków Polityki Spójności w perspektywie 2021-2027 w ramach programów regionalnych, należy zapewnić, aby środki finansowe UE w ramach programu FENiKS w odpowiedniej wysokości zostały również przewidziane na realizację inwestycji kolejowych regionalnych (w tym, dla przewozów o charakterze regionalnym). Poza priorytetowym z punktu widzenia spójności sieci kolejowej w Polsce i UE zadaniem ukończenia sieci TEN-T, ważne jest również finansowanie kluczowych odcinków ponadregionalnych, węzłowych, komplementarnych do TEN-T oraz dających efekt synergii z planowaną interwencją w sektorze kolejowym z Programem Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej.	odrzucona	Uwaga nieuwzględniona na obecnym etapie. Środki finansowe FENiKS alokowane na wsparcie transportu kolejowego pozwalają na realizację projektów fazowanych i etapowanych z perspektywy 2014-2020 oraz najważniejszych priorytetów wynikających ze Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030. Linia demarkacyjna nie przesądza o finansowaniu linii regionalnych na poziomie krajowym, czy regionalnym. Ewentualne uszczegółowienie dotyczące kontynuacji/realizacji projektów kolejowych o znaczeniu regionalnym zostanie wprowadzone po uzgodnieniu odpowiednich zapisów w UP (przyjęciu przez Komisję Europejską).
814	UM Woj. Warmińsko-Mazurskiego	PRIORYTET VII: Kultura Cel szczegółowy 4.6 Wzmocnienie roli kultury i zrównoważonej turystyki w rozwoju gospodarczym, włączeniu społecznym i innowacjach społecznych str. 105		Proponuje się dodanie: „Inwestycje będą wspierały procesy transformacji cyfrowej poprzez rozwój infrastruktury, zakup wyposażenia i technologii (m.in. medioteki) umożliwiających rozszerzenie grup odbiorców realizowanej oferty (zwiększenie dostępności kultury poprzez umożliwienie korzystania z niej grupom dotychczas wykluczonym np. niepełnosprawni; zwiększenie zasięgu oferty - upowszechnianie oferty on-line) oraz zapewnienie bezpieczeństwa funkcjonowania w warunkach różnego rodzaju kryzysów (na podstawie doświadczeń związanych z wystąpieniem pandemii Covid-19).”	Systemowy/pilotażowy projekt dot. medioteki dla wszystkich 16 regionów w Polsce mógłby zostać zrealizowany z FENiKS (np. po jednym projekcie na województwo). Rezultaty i najlepsze praktyki takiego pionierskiego projektu mogłyby być następnie wdrażane w regionach w oparciu o programy regionalne. Medioteki znacznie zwiększają dostępność kultury grupom wykluczonym, szczególnie na obszarach peryferyjnych. Instytucje te wypożyczają i udostępniają audiobooki, płyty CD, DVD, Blu-ray i inne zbiory na miejscu bezpłatnie każdemu zainteresowanemu. Coraz częściej do tej oferty włączane są usługi korzystania ze sprzętu: czytników e-booków, tabletów, konsol czy VR. Biblioteki multimedialne przeciwdziałają również wykluczeniu cyfrowemu poprzez organizację kursów komputerowych i programistycznych.	odrzucona	Zakres tematyczny będzie finansowany w ramach FENiKS. Natomiast uzupełnienie treści o informacje szczegółowe nie jest konieczne na poziomie dokumentu programowego, możliwe natomiast będzie w dokumencie Szczegółowy Opis Priorytetów.
815	UM Woj. Warmińsko-Mazurskiego	PRIORYTET VII: Kultura Cel szczegółowy 4.6 Wzmocnienie roli kultury i zrównoważonej turystyki w rozwoju gospodarczym, włączeniu społecznym i innowacjach społecznych str. 106		Proponuje się dodanie: „Realizowane będą inwestycje związane ze wzmocnieniem potencjału turystycznego zabytków znajdujących się na liście Światowego Dziedzictwa UNESCO, liście obiektów uznanych przez Prezydenta RP za Pomniki Historii (zarówno wpisy indywidualne, jak i obszarowe) oraz obiektów (zabytki nieruchome / budynki) posiadających tytuł Znak Dziedzictwa Europejskiego i wyjątkowe obiekty dziedzictwa kulturowego w skali kraju. Działanie będzie ograniczać się do obiektów, w których prowadzona jest działalność kulturalna i które mają potencjał do rozwoju turystyki kulturowej.”	Rekomenduje się rozszerzenie interwencji o „wyjątkowe obiekty dziedzictwa kulturowego w skali kraju”. Wiele obiektów w Polsce tego typu posiada duży potencjał do rozwoju turystyki kulturalnej, choć nie znajduje się na wspieranych listach dziedzictwa. Każdy taki obiekt powinien zostać oceniony indywidualnie, biorąc pod uwagę np. fakt, czy dany obiekt znajduje się na ścieżce uzyskania jednego z ww. statusów. Warto zauważyć, że w Polsce znajduje się tylko 5 obiektów posiadających tytuł Znak Dziedzictwa Europejskiego (nie licząc Konstytucji 3 maja z 1791 r.) co znacznie ogranicza krąg potencjalnych beneficjentów. Rozszerzenie interwencji o wybitne obiekty dziedzictwa kulturalnego w skali kraju może ułatwić im staranie się o wpisanie na potencjalne listy dziedzictwa (m.in. przyznanie tytułu Znak Dziedzictwa Europejskiego czy statusu Pomnika Historii).	odrzucona	
816	UM Woj. Warmińsko-Mazurskiego	PRIORYTET VII: Kultura Cel szczegółowy 4.5 Zapewnienie równego dostępu do opieki zdrowotnej i wspieranie odporności systemów opieki zdrowotnej, w tym podstawowej opieki zdrowotnej, oraz promowanie przechodzenia od opieki instytucjonalnej do opieki rodzinnej i środowiskowej str. 100		Jest: „Głównymi odbiorcami wsparcia będzie społeczeństwo, jednostki samorządu terytorialnego oraz instytucje kultury.” Proponuje się: „Grupy docelowe: państwowe instytucje kultury, instytucje kultury współprowadzone przez administrację rządową i samorządową, instytucje kultury posiadające zbiory wchodzące w zakres Narodowego Zasobu Bibliotecznego wymieniane w załączniku do Rozporządzenia Min. KIDN z dnia 4 lipca 2012 r. w sprawie narodowego zasobu bibliotecznego, turyści, społeczeństwo.”	Mylące jest wskazanie jako grupy docelowej jednostek samorządu terytorialnego, skoro zgodnie z linią demarkacji oraz treścią opisową celu szczegółowego, wsparcie zostanie udzielone państwowym i współprowadzonym instytucjom kultury. Proponuje się doszczegółowić listę zgodnie z linią demarkacyjną.	odrzucona	Grupa docelowa nie jest tożsama z listą beneficjentów.
817	UM Woj. Warmińsko-Mazurskiego	ZAŁĄCZNIK: Wykaz planowanych operacji o znaczeniu strategicznym wraz z harmonogramem str. 140		„Wykaz planowanych operacji o znaczeniu strategicznym...” nie odzwierciedla projektów/inwestycji – w większości przypadków są to obszary strategiczne. W obszarze KULTURA nie zostały wskazane żadne propozycje. Stąd, proponuje się uzupełnić dokument, ewentualnie zweryfikować tytuł załącznika.	Przedłożenie projektu Programu w takiej formie nie daje możliwości skonsultowania/odniesienia się do planowanych projektów w charakterze strategicznym.	odrzucona	Dokument zostanie uzupełniony w miarę postępów prac i doprecyzowania zakresu wsparcia. W obszarze kultury nie planuje się aktualnie wskazywania projektów strategicznych.
818	UM Woj. Warmińsko-Mazurskiego	PRIORYTET VI: Zdrowie Cel szczegółowy 4.5 Zapewnienie równego dostępu do opieki zdrowotnej i wspieranie odporności systemów opieki zdrowotnej, w tym podstawowej opieki zdrowotnej, oraz promowanie przechodzenia od opieki instytucjonalnej do opieki rodzinnej i środowiskowej str. 100		Aktualny zapis: „Interwencja będzie wspierać realizację modelu włączenia społecznego i opieki nad osobami potrzebującymi wsparcia w codziennym funkcjonowaniu, w tym osobami starszymi i przewlekle chorymi. Realizowane działania będą wzmocniać systemową zmianę w ochronie zdrowia w kierunku rozwijania zdeinstytucjonalizowanych form opieki nad osobami chorymi i potrzebującymi wsparcia w codziennym funkcjonowaniu. Szczególnie istotne będzie wspieranie opieki nad osobami starszymi oraz dotkniętymi chorobami i zaburzeniami psychicznymi.” Uwaga: Zapis niezrozumiały. Sugeruje się przeredagować. Na czym polega ww. model włączenia społecznego?	W kontekście zaprezentowanych założeń na spotkaniu w dn. 1 kwietnia 2021 r. FENiKS w obszarze ochrony zdrowia wspierać miał: szpitale ponadregionalne, instytuty badawcze oraz jednostki ratownictwa medycznego. Opiniowany dokument dotyczy dużo szerszych zmian systemowych również w zakresie POZ, AOS, modelu włączenia społecznego i opieki nad osobami potrzebującymi wsparcia w codziennym funkcjonowaniu, w tym osobami starszymi i przewlekle chorymi. W związku z powyższym mało czytelna staje się linia demarkacyjna pomiędzy wsparciem krajowym a regionalnym.	odrzucona	Aktualne zapisy programu, w tym zwiększenie nacisku na wsparcie AOS spowodowane zostało na skutek uwag KE, która postulowała zmniejszenie wsparcia przeznaczanego na szpitale i wzmocnienie AOS. Odniesienie do systemowych zmian wynika z realizacji dokumentów strategicznych
819	UM Woj. Warmińsko-Mazurskiego			W poddawanym konsultacjom projekcie programu nie znajdują się informacje o zakładanych limitach wydatków na rzecz osiągnięcia celów klimatycznych. Cele klimatyczne powinny być realizowane w ramach FENiKS, adekwatnie do jego skali i wartości finansowej.		przyjęta	

820	UM Woj. Warmińsko-Mazurskiego	PRIORYTET VI: Zdrowie Cel szczegółowy 4.5 Zapewnienie równego dostępu do opieki zdrowotnej i wspieranie odporności systemów opieki zdrowotnej, w tym podstawowej opieki zdrowotnej, oraz promowanie przechodzenia od opieki instytucjonalnej do opieki rodzinnej i środowiskowej str. 99		Aktualny zapis: „Równie istotne podejmowane są działania związane ze zwiększeniem dostępu do ambulatoryjnej opieki zdrowotnej. Podejmowanych jest szereg działań w zakresie zwiększenia wyceny świadczeń, ale przede wszystkim zniesieniem limitów z umów z NFZ w ambulatoryjnej opieki specjalistycznej, np. wprowadzono bezlimitowe finansowanie wszystkich świadczeń z zakresu ambulatoryjnej opieki specjalistycznej udzielonych dzieciom, zniesiono limity na porady pierwszorazowe w czterech specjalnościach: neurologii, ortopedii, endokrynologii i kardiologii.” Uwaga: Proponuje się usunąć cyt. fragment, ponieważ powiela zapisy wcześniejszego akapitu.	Uwaga ma na celu zwiększenie czytelności zapisów Programu.	przyjęta	
821	UM Woj. Warmińsko-Mazurskiego	Wskaźniki str. 40-41, 45-46, 50-51, 55, 60, 72, 77-79, 89-90, 94-96, 100, 104-105, 111-112, 119, 125		Wskaźniki rezultatu, jednostki miary i źródła danych są podane w języku angielskim – należy je przetłumaczyć na język polski.	Zmiana redakcyjna.	przyjęta	
822	UM Woj. Warmińsko-Mazurskiego	Priorytetu VI ZDROWIE, Cel szczegółowy 4.5, str. 98-102		Dokument w tej części ma postać bardziej diagnozy potrzeb. Sugeruje się wyodrębnienie enumeratywnego katalogu typów przedsięwzięć realizowanych w Programie w podziale na poszczególne obszary: AOS, podmioty realizujące opiekę szpitalną, psychiatryczną itp. celem zachowania demarkacji na poziomie kraj-region.		częściowo przyjęta	Opis priorytetu został gruntownie poprawiony. Jednocześnie należy zaznaczyć, że informacje szczegółowe w zakresie typów przedsięwzięć zostaną zawarte w dokumencie Szczegółowy Opis Priorytetów.
823	UM Woj. Warmińsko-Mazurskiego	PRIORYTET I: Wsparcie sektorów energetyka i środowisko z Funduszu Spójności pkt 2.1.1.1, str. 33, pkt 2.1.3.1, str. 43, pkt 2.1.4.1, str. 48, pkt 2.1.5.1, str. 53; PRIORYTET II: Wsparcie sektorów energetyka i środowisko z EFRR pkt 2.2.1.1, str. 58, pkt 2.2.2.1, str. 63, pkt 2.2.3.1, str. 69, pkt 2.2.5.1, str. 83; PRIORYTET III: Transport miejski pkt 2.3.1.1, str. 87; PRIORYTET V: Wsparcie sektora transportu z EFRR pkt 2.5.2.1, str.109; PRIORYTET VI: Zdrowie pkt 2.6.1.1, str. 117		Jest: „We wszystkich projektach, w których będzie to zasadne i możliwe zostaną zastosowane rozwiązania w zakresie obiegu cyrkularnego (w tym efektywności energetycznej i użycia energii ze źródeł odnawialnych) jak również elementy sprzyjające adaptacji do zmiany klimatu i łagodzeniu jej skutków (w szczególności zielona i niebieska infrastruktura).” Proponuje się: „Preferowane będą projekty, w których zostają zastosowane rozwiązania (zasadne i możliwe) w zakresie obiegu cyrkularnego (w tym efektywności energetycznej i użycia energii ze źródeł odnawialnych) jak również elementy sprzyjające adaptacji do zmiany klimatu i łagodzeniu jej skutków (w szczególności zielona i niebieska infrastruktura).”	Proponowana zmiana pozwoli na wybór tych projektów, które na etapie aplikowania założyły realizację przedsięwzięć w oparciu o GOZ. Zgodnie z pierwotnie proponowanym zapisem, ubiegający się o wsparcie wnioskodawca będzie mógł co prawda podjąć decyzję o realizacji projektu, który będzie w mniejszym stopniu wpływał negatywnie na środowisko, w tym emisję GHG, czy gospodarkę odpadami. Jednakże brak preferencji takich pro-środowiskowych projektów może ostatecznie skutkować niewielką liczbą złożonych wniosków, których zakres rzeczowy będzie wykraczał poza standardowy zakres projektu. Zmiana będzie miała pozytywny wpływ na realizację założeń Europejskiego Zielonego Ładu – preferowanie projektów zakładających wykorzystanie OZE, czy wdrożenie GOZ przyczyni się do realizacji unijnej i krajowej polityki klimatycznej i energetycznej, a także pozytywnie wpłynie na wdrażanie założeń Mapy drogowej GOZ. Dodatkowo, na poziomie Szczegółowego Opisu Osi Priorytetowej należałoby wskazać minimalny katalog działań z zakresu efektywności energetycznej, OZE, adaptacji do zmian klimatu, który powinien być realizowany. Ponadto w SzOOP należałoby wskazać maksymalne poziomy wsparcia (np. % całkowitych kosztów kwalifikowalnych), które należałoby przeznaczyć na działania w zakresie obiegu cyrkularnego, adaptacji do zmian klimatu, a także realizacji szerszych celów Polityki Spójności. Powyższe założenia powinny mieć również odzwierciedlenie w kryteriach wyboru projektu.	częściowo przyjęta	Doprecyzowanie klauzul nastąpi na poziomie szczegółowego opisu osi, czyli SZOP.
824	UM Woj. Warmińsko-Mazurskiego	PRIORYTET I: Wsparcie sektorów energetyka i środowisko z Funduszu Spójności pkt 2.1.2.1, str. 39; PRIORYTET II: Wsparcie sektorów energetyka i środowisko z EFRR pkt 2.2.4.1, str. 76		Jest: „We wszystkich projektach, w których będzie to zasadne i możliwe zostaną zastosowane rozwiązania w zakresie obiegu cyrkularnego (w tym efektywności energetycznej i użycia energii ze źródeł odnawialnych).” Proponuje się: „Preferowane będą projekty, w których zostają zastosowane rozwiązania (zasadne i możliwe) w zakresie w zakresie obiegu cyrkularnego (w tym efektywności energetycznej i użycia energii ze źródeł odnawialnych).”	j.w.	częściowo przyjęta	Doprecyzowanie klauzul nastąpi na poziomie szczegółowego opisu osi, czyli SZOP.
825	UM Wrocławia-Biuro Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych	2.3.1.1 Powiązane rodzaje działań	89	wskazanie wyboru projektów dla miast wojewódzkich i ich MOF w trybie pozakonkursowym	Każdy z obszarów funkcjonalnych miast wojewódzkich powinien mieć wydzieloną alokację w obszarach szczególnie dla nich istotnych - przede wszystkich dot. polityki niskoemisyjnej. To w dużych ośrodkach wojewódzkich i ich obszarach funkcjonalnych występuje najwięcej potrzeb z tym związanych. Interwencja w tych obszarach będzie miała najwyższą skuteczność. Stąd potrzeba wydzielenia osobnej puli w Programie na dofinansowanie w trybie pozakonkursowym takich przedsięwzięć.	odrzucona	Uszczegółowienie trybu wyboru projektów nastąpi w Szczegółowym opisie priorytetów, tak jak w perspektywie 2014-2020. Ponadto informuję, że zgodnie z zapisami programu, realizacja inwestycji w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej planowana jest z wykorzystaniem instrumentu ZIT. Wymaga to wskazania w Strategii ZIT listy projektów planowanych do realizacji w ramach poszczególnych programów. Zgodnie z zapisami projektu ustawy wdrożeniowej w trybie niekonkurencyjnym (poza konkursowym) mogą być wybrane projekty, które mają strategiczne znaczenie dla społeczno-gospodarczego rozwoju kraju, regionu lub obszaru objętego realizacją ZIT.

826	UM Wrocławia-Biuro Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych	2.3.1.8 INDYKATYWNY PODZIAŁ ALOKACJI UE WEDŁUG RODZAJU INTERWENCJI	90	należy zwiększyć kwotę na transport miejski	Pula środków na obszar transportu miejskiego jest nieproporcjonalnie mała w stosunku do pozostałych alokacji transportowych: Transport FS i Transport EFRR. (jest to niespełna 12% środków planowanych na działania transportowe) .Inwestycje w transport miejski w przestrzeni miast i ich MOF są projektami złożonymi i kosztochłonnymi. Należy mieć na uwadze, że realizacja inwestycji w transport miejski przekłada się na znaczne zmniejszenie emisji CO2 i tym samym poprawę jakości życia mieszkańców.	odrzucona	W odniesieniu do wielkości alokacji przeznaczonej na wsparcie rozwoju transportu miejskiego w Programie FEnIKS należy wyjaśnić, że przyznana Polsce przez KE alokacja FS (po obowiązkowym transferze do CEF) została w perspektywie 2021-2027 zmniejszona o prawie 60% w porównaniu z perspektywą 2014-2020. Mimo to, udało się utrzymać finansowanie transportu miejskiego z Funduszu Spójności, utrzymano również relatywnie na zbliżonym poziomie alokację z przeznaczeniem na ten obszar, z uwzględnieniem ograniczenia zakresu interwencji wyłącznie do transportu szynowego.MFiPR wnioskuję do KE na poziomie Umowy Partnerstwa o dokonanie transferu środków z EFS+ do FS. Projekt Programu FEnIKS uwzględni pełną dopuszczalną kwotę transferu (20%, tj. 2,98 mld euro), przy czym należy podkreślić, że utrzymanie takiej wysokości transferu jest w dalszym ciągu przedmiotem rozmów z KE, która dotychczas prezentuje nieprzychylnie stanowisko do tej kwestii, w szczególności DG EMPL. Tym samym wysokość alokacji Programu FEnIKS w zakresie FS może ulec redukcji. Ostateczna wysokość alokacji na poszczególne obszary wsparcia uzależniona będzie od ostatecznej alokacji FS, określonej na poziomie UP. Istotny jest również fakt, że sektor transportu (w tym miejskiego) będzie dodatkowo wspierany w okresie 2021-2026 ze środków UE w ramach Krajowego Planu Odbudowy (w kwocie ok. 6,4 mld euro).
827	UM Wrocławia-Biuro Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych	2.3.1.1 Powiązane rodzaje działań	87	jest W związku z powyższym, w miastach wsparcie finansowe będzie przeznaczone dla inwestycji w infrastrukturę i tabor szynowy publicznego transportu zbiorowego, węzły przesiadkowe Proponowany zapis W związku z powyższym, w miastach i ich obszarach funkcjonalnych wsparcie finansowe będzie przeznaczone dla inwestycji w infrastrukturę publicznego transportu zbiorowego, zakup taboru szynowego oraz zakup taboru elektrycznego/niskoemisyjnego/zeroemisyjnego, węzły przesiadkowe	Z dokumentu wprost wynika, że wsparcie finansowe będzie przeznaczone dla inwestycji w infrastrukturę i tabor szynowy publicznego transportu zbiorowego realizowanych w miastach. W związku z tym, że nakłada się silny nacisk na realizację celów klimatycznych wsparcie musi być przeznaczone zarówno dla Miast wojewódzkich jak i ich obszarów funkcjonalnych. Ponadto zasadne jest wskazanie również zakupu taboru elektrycznego/niskoemisyjnego/zeroemisyjnego przez JST MOF przy mieście wojewódzkim. Integracja systemów transportowych w miastach i ich obszarach funkcjonalnych musi opierać się na budowie połączeń wewnątrz MOF z wykorzystaniem floty możliwej do zastosowania we wszystkich JST tworzących MOF (wsparcie tylko transportu szynowego wyklucza możliwość budowania zintegrowanego funkcjonalnie i przestrzennie transportu publicznego)	odrzucona	Rozumiemy potrzebę rozwijania tej formy przewozów biorąc pod uwagę ilościowe cele dot. wielkości udziału taboru bezemisyjnego we flocie, wynikające z krajowych dokumentów. Tym niemniej występuje tu demarkacja pomiędzy wsparciem autobusów w KPO a transportu szynowego FEnIKS. KPO jest instrumentem dla którego okres kwalifikowalności już się rozpoczął, jednocześnie reżim czasowy jest tam krótszy niż w ramach polityki spójności. Dublowanie w jednym czasie naborów z różnych źródeł na poziomie krajowym nie jest wskazane, z założenia więc te dwa instrumenty: KPO oraz FEnIKS powinny się uzupełniać. Tabor autobusowy w pierwszej kolejności finansowany będzie więc ze środków KPO. Ewentualne zmiany FENIKS będą mogły zostać dokonane na późniejszym etapie wdrażania Programu, jeżeli będą występowały jeszcze potrzeby w zakresie wsparcia wymiany (zakupu) taboru autobusowego.
828	UM Wrocławia-Biuro Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych	2.1.2.1 Powiązane rodzaje działań	38	Wskazanie wyboru projektów dla miast - uczestników realizacji projektu "Opracowanie planów adaptacji do zmian klimatu w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców" w trybie pozakonkursowym	Realizacja inwestycji wynikających z opracowanych Planów adaptacji do zmian klimatu powinna być realizowana w trybie pozakonkursowym z uwagi na już opisane i zidentyfikowane obszary, w których interwencja funduszy UE przyniesie określone w Planach zyski dla środowiska, klimatu itp.	odrzucona	Koszty działań wskazanych w MPA dla 44 dużych miast, znacznie przekraczają dostępną alokację przewidzianą na dany obszar w Programie. Wskazanie wybranych miast w trybie pozakonkursowym stanowiłoby naruszenie zasady równego traktowania.
829	Uniwersytet Gdański			Zwracam się z uprzejmą prośbą o wprowadzenie poniżej opisanego celu szczegółowego do Priorytetu Wsparcie sektorów energetyka i środowisko Programu Funduszy Europejskich na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 (FEnIKS), który będzie kontynuacją dwóch wcześniejszych programów Infrastruktura i Środowisko 2007-2013 oraz 2014-2020. Rozszerzenie Programu FEnIKS, którego zadaniem jest poprawa warunków rozwoju Polski miałyby dotyczyć inwestycji w ochronę środowiska, w tym głównie ochrony morskiej różnorodności biologicznej i ekosystemów morskich poprzez wsparcie ochrony zagrożonych siedlisk i gatunków wobec planowanych inwestycji w morską energetykę wiatrową. Cel szczegółowy: <input checked="" type="checkbox"/> ochrona in-situ i ex-situ morskiej bioróżnorodności na poziomie siedliskowym i gatunkowym na obszarze Morza Bałtyckiego w obrębie polskich wód terytorialnych; <input checked="" type="checkbox"/> inwestycje poprzez realizację projektów zmierzających do zatrzymania procesu zmniejszania się oraz zanikania morskiej różnorodności biologicznej, w tym prowadzenie monitoringu zagrożonych obszarów, proekologiczna morską edukacja społeczeństwa; <input checked="" type="checkbox"/> zatrzymanie procesu utraty różnorodności morskiej biologicznej zwiększającej efektywność zarządzania i monitorowania obszarów zagrożonych w tym obszarów Natura 2000; <input checked="" type="checkbox"/> podnoszenie świadomości społecznej nt. potrzeby czynnej ochrony przyrody środowiska morskiego, bioróżnorodności morskiej i poziomu edukacji w tej dziedzinie w powiązaniu z inwestycjami w energetykę wiatrową, zmianami klimatycznymi i ekonomiczną wartością ekosystemów; <input checked="" type="checkbox"/> wspieranie działań ochronnych na rzecz zagrożonych morskich gatunków i naturalnych siedlisk; <input checked="" type="checkbox"/> zwiększony potencjał ekologiczny organizacji pozarządowych do promowania morskiej bioróżnorodności.	Przedstawione cele wpisują się w: Konwencję o Różnorodności Biologicznej, Dyrektywę siedliskową – dyrektywę habitatową Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory, będącej elementem prawa Unii Europejskiej razem z Dyrektywą Ptasia stanowiącą podstawę europejskiego systemu ochrony przyrody Natura 2000; Politykę Ekologiczną Państwa 2030 – strategię rozwoju w obszarze środowiska i gospodarki wodnej.	częściowo przyjęta	Obecne zapisy projektu FEnIKS nie wykluczają zadań wymienionych w ww. uwadze: "Planowana jest także realizacja kompleksowych działań na rzecz ochrony gatunkowej o ponadregionalnej skali oddziaływania (populacji przemieszczających się pomiędzy obszarami Natura 2000 zasiedlających zarówno obszary Natura 2000 jak i siedliska poza nimi). [...] " Ponadto, przedsięwzięcia w energetykę wiatrową będą obwarowane warunkami środowiskowymi w decyzjach administracyjnych, w szczególności dotyczących Natura 2000, w tym działaniami łagodzącymi i kompensującymi, które inwestorzy będą musieli wykonać. Poza tym, detaliczny zakres wsparcia podany będzie na etapie Szczegółowego opisu priorytetów (SzOP).
830	Urząd Gminy Kosakowo		107 i nast.	w pkt. 2.5.2.2 grupy docelowe proszę rozszerzyć o jednostki samorządu terytorialnego,	Cel dot. transportu drogowego, kolejowego poza TEN-T, kolei miejskich, taboru kolejowego, transportu śródlądowego. Zatem niezbędne jest wsparcie dla dróg poza siecią ale ją wspierających, odciążających i uzupełniających a będących w gestii jednostek samorządu terytorialnego. Niezbędne, gdyż nakłady na budowę tych dróg niejednokrotnie przekraczają możliwości jednostek samorządu terytorialnego. Por. zał 8 inwestycje jak budowa ekomariny w Mostach gm. Kosakowo, jako drogi transportu indywidualnego wodnego oraz budowa dróg gminnych łączących się / w pobliżu / wspierających TEN-T np. budowa obwodnicy Pierwoszyńska, droga 3ch powiatów, budowa dróg gminnych i powiatowych znaczących dla sieci ten t choć w nią nie wchodzących	częściowo przyjęta	Zgodnie ze wzorem programu beneficjenci nie są w nim określani, w odróżnieniu do perspektywy 2014-2020. Zostaną określani w Szczegółowym opisie priorytetów. Grupy docelowe oznaczają osoby/podmioty korzystające ze zrealizowanych projektów (np. użytkownicy wytworzonej infrastruktury).

831	Urząd Gminy Kosakowo	2.2.1.2 Główne grupy docelowe	58	w pkt 2.2.1.2 przez uzupełnienie kategorii o jednostki samorządu terytorialnego	Jednostki samorządu terytorialnego - potrzeba termomodernizacji obiektów infrastruktury publicznej (np. szkoły, przedszkola, urzędy, ośrodki kultury, mieszkania komunalne) celem zwiększenia efektywności energetycznej oraz ukształtowania i modernizacji na efektywny energetycznie systemu oświetlenia ulic gminnych,	częściowo przyjęta	Katalog beneficjentów oraz doprecyzowany zakres wsparcia zostaną określone na poziomie SzOP.
832	Urząd Gminy Kosakowo	2.2.2.2 Główne grupy docelowe	62-63	w pkt 2.2.2.1 i 2 przez uzupełnienie kategorii o jednostki samorządu terytorialnego	Jednostki samorządu terytorialnego - potrzeba termomodernizacji obiektów infrastruktury publicznej (np. szkoły, przedszkola, urzędy, ośrodki kultury, mieszkania komunalne) celem zwiększenia efektywności energetycznej oraz ukształtowania i modernizacji na efektywny energetycznie systemu oświetlenia ulic gminnych,	częściowo przyjęta	Katalog beneficjentów zostanie doprecyzowany w dokumencie Szczegółowy Opis Priorytetów (SzOP).
833	Urząd Gminy Kosakowo	2.1.2.1 Powiązane rodzaje działań	38 i następn e	Treść uwagi/Propozycja przeformułowania fragmentu programu: Rozszerzenie obowiązywania priorytetu na obszary submetropolitarne – podmiejskie tj. gminy wiejskie,(zwane też w tym dokumencie obszarami funkcjonalnymi miast) na których tereny proces rozlewania miast jest bardzo zaawansowany, aby mierzyć się tam z wyzwaniami dla środowiska i gospodarki wodnej	Omawiane w priorytecie problemy i mechanizmy są właściwe nie tylko dla miast, ale i w równym stopniu dla obszarów wiejskich a w szczególności dla obszarów submentropolitarnych (podmiejskich) - (zwane też w tym dokumencie obszarami funkcjonalnymi miast)	częściowo przyjęta	FEniKS wspiera obszary zurbanizowane i obszary otaczające powiązane z nimi też mogą być objęte wsparciem. Przykładowo aglomeracje, w których wspierana jest gospodarka wodno-ściekowa, z reguły obejmują też gminy otaczające dane miasto.
834	Urząd Gminy Kosakowo	2.2.4.1 Powiązane rodzaje działań	74-76	uzupełnienie pkt. 2.2.4.1 o „i obszarów wiejskich zlokalizowanych w bliskim sąsiedztwie wielkich miast, pełniących funkcje uzupełniające”	Opis zjawisk i potrzeb zawarty na stronach 74 i 75, w szczególności z zakresu zagospodarowania wód opadowych, zwiększenia retencji naturalnej, zapobiegania zjawiskom powodzi i suszy oraz prowadzenia małej retencji jak również aspektów planistyczno-strategicznych i edukacyjnych jest właściwe nie tylko dla wymienionych w drugim akapicie str 74 miast, ale również dla obszarów przyległych, w tym gmin wiejskich zlokalizowanych przy większych miastach. Prosimy o uzupełnienie o proponowany zapis lub zaproponowanie innego sformułowania pozwalającego na włączenie i aplikacje przez gminy wiejskie o dofinansowanie inwestycji w zakresie zagospodarowania i uregulowania wód opadowych oraz retencjonowania wód a także utworzenia mechanizmu zarządzania wodami, celem opanowania zjawiska cofki charakterystycznego dla obszarów nadmorskich	częściowo przyjęta	FEniKS wspiera obszary zurbanizowane i obszary otaczające powiązane z nimi też mogą być objęte wsparciem. Przykładowo aglomeracje, w których wspierana jest gospodarka wodno-ściekowa, z reguły obejmują też gminy otaczające dane miasto.
835	Urząd Gminy Kosakowo	2.1.5.2 Główne grupy docelowe	54	w PKT. 2.1.5.2 proszę o uzupełnienie kategorii grup docelowych o jednostki samorządu terytorialnego	Umożliwienie jst aplikacji o dofinansowanie inwestycji mających na celu godzenie turystyki z ochrona zasobów przyrodniczych, w tym na obszarach wiejskich. Rozumiemy, iż zapis „w tym na obszarach miejskich” nie wyklucza obszarów wiejskich oraz podmiejskich (np. gminy wiejskie znajdujące się przy większych miastach, które znajdują się na styku, jednocześnie są dotknięte wyzwaniami podobnymi do obszarów miejskich i wiejskich. Stąd konieczność umożliwienia aplikowania w zakresie inwestycji chroniących i udostępniających w sposób racjonalny obszary przyrodnicze, z szacunkiem dla potrzeb mieszkańców i turystów. (np. Ekomarina w Mostach gm. Kosakowo)	częściowo przyjęta	Grupa docelowa nie oznacza beneficjentów wsparcia. Typ beneficjenta zostanie doprecyzowany w dokumentach uszczegółwiających
836	Urząd Gminy Kosakowo		43 i następn e	A) KPOSK – wsparcie dla ujętych w KPOSK + liczba RLM , apelujemy o ujęcie gmin kt. są w aglomeracji, ale nie posiadają wystarczającej liczby RLM. W poprzednich perspektywach gmin takie były wyłączone ze wsparcia. Gdyż nie mieściły się ani w programach krajowych, regionalnych i rolnych Prosimy o uzupełnienie o nie programu B) Dotacje – pkt 1.2.3.6 s.54 nie rozstrzyga formy wsparcia, w treści jest mowa o zastosowaniu instrumentów finansowych s.45 a w tabeli s.47 w pkt 2.1.3.8 o dotacji. Z racji doświadczenia gmin z poprzednich perspektyw apelujemy o utrzymanie dotacji dla jednostek samorządu terytorialnego, w tym w tej branży.	A) KPOSK – wsparcie dla ujętych w KPOSK + liczba RLM , apelujemy o ujęcie gmin kt. są w aglomeracji, ale nie posiadają wystarczającej liczby RLM. W poprzednich perspektywach gmin takie były wyłączone ze wsparcia. Gdyż nie mieściły się ani w programach krajowych, regionalnych i rolnych Prosimy o uzupełnienie o nie programu B) Dotacje – pkt 1.2.3.6 s.54 nie rozstrzyga formy wsparcia, w treści jest mowa o zastosowaniu instrumentów finansowych s.45 a w tabeli s.47 w pkt 2.1.3.8 o dotacji. Z racji doświadczenia gmin z poprzednich perspektyw apelujemy o utrzymanie dotacji dla jst, w tym w tej branży.	odrzucona	A: Uwaga niezrozumiała. Gminy, które są w aglomeracji i w KPOSK, mogą ubiegać się o środki unijne. W zależności od wielkości aglomeracji można było starać się o środki z POiŚ lub odpowiedniego RPO. Podobnie będzie w FEniKS. W ramach FEniKS planowane jest wsparcie aglomeracji od 10 000 RLM ale w toku negocjacji z KE próg w zakresie linii demarkacyjnej może być ustalony na poziomie 15 000 RLM. Dla gospodarki wodno-ściekowej przewidziana jest dotacja.
837	Urząd Gminy Kosakowo		141-143	Por. zał 8 inwestycje jak budowa ekomariny w Mostach gm. Kosakowo, jako drogi transportu indywidualnego wodnego oraz budowa dróg gminnych łączących się / w pobliżu / wspierających TEN-T np. budowa obwodnicy Pierwoszyzna, droga 3ch powiatów, budowa dróg gminnych i powiatowych znaczących dla sieci ten t choć w nią nie wchodzących oraz adaptacja i rewaloryzacja zabytkowego dworko pocysterskiego w Mostach gm. Kosakowo na cele administracji samorządowej	niższe inwestycje wpisują się w program, realizacja zaplanowana na perspektywę finansową 2021-2027 a ich realizacja nie jest możliwa bez wsparcia zewnętrznego jednostki samorządu terytorialnego	odrzucona	Uzupełnienie listy o zaproponowane zadania wskazywałoby, że jest już przesądzone, że będą one finansowane ze środków FEniKS. Tymczasem na obecnym etapie trudno jest wskazać, która ze wskazanych inwestycji będzie wpisywać się w ramy czasowe oraz finansowe programu, a tym samym uzyska dofinansowanie. Z drugiej strony lista projektów o znaczeniu strategicznym ma inny charakter niż Wykaz Dużych Projektów z perspektywy 2014-2020 i jest zestawieniem dobrych przykładów inwestycji, co do których zgodnie z Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 będą miały zastosowanie dodatkowe obowiązki o charakterze informacyjno-promocyjnym. Ponadto, rozszerzanie wykazu operacji lub dodawanie do projektu FEniKS w innej formie informacji o nowych projektach lub działaniach będzie wymagać rozważenia, czy nie jest konieczne odpowiednie rozszerzenie strategicznej prognozy oddziaływania na środowisko, zgodnie z wymogiem prawnym zachowania jej adekwatności do ocenianego projektu oraz powtórzenie etapów opiniowania i konsultacji sooś.
838	Urząd Gminy Kosakowo		121, 122	: 1) rozszerzenie o zabytki gminne (rejstry gminne i konserwatora zabytków) oraz biblioteki powiatowe i gminne. 2) Więcej o turystyce: (jest wymieniona przede wszystkim w tytule oraz jako turystyka do zabytków najwyższej klasy, a istotna byłaby w kontekście zabytków lokalnych w połączeniu z atrakcyjnością zasobów przyrodniczych 3) biblioteki – jak nizej – w programie wymieniono tylko dysponujące niezwykle cennymi zbiorami – może warto rozszerzyć o pozostałe biblioteki na wzór dawnego programu BIBLIOTEKA+?	W przedmiotowym zakresie jednocześnie szerokie ujęcie interwencji w zakresie kultury (dziedzictwo, edukacja, technologia, dobrobyt) zamyka się w zakresie: zabytków na liście światowego dziedzictwa UNESCO, liście zabytków uznanych przez prezydenta RP za Pomniki historii (indywidualne i obszarowe) obiekty posiadające tytuł znaku dziedzictwa europejskiego (ruchome i budynki) Dla uzyskania wyników i celów wskazanych w opisie celu niezbędne jest rozszerzenie o zabytki gminne (rejstry gminne i konserwatora zabytków) – jako niezbędne do zachowania i adaptacji, a w wypadku bibliotek również o te powiatowe i gminne, jako mające najszerzy kontakt z społecznością lokalną .	odrzucona	Ograniczona wielkość środków finansowych oraz konieczność zapewnienia demarkacji wsparcia z programami regionalnymi uniemożliwiają rozszerzenie katalogu podmiotów, do których będzie skierowane wsparcie, poza obiekty położone na obszarach wpisanych na listy UNESCO lub PH.
839	Urząd m.st. Warszawy	2.3.1.1 Powiązane rodzaje działań	87	Wnioskuje się o następujące brzmienie zapisu: "W związku z powyższym, w zakresie publicznego transportu zbiorowego w miastach wsparcie finansowe będzie przeznaczane dla inwestycji w infrastrukturę i tabor szynowy publicznego transportu zbiorowego (w szczególności tramwaje i metro), multimodalne węzły przesiadkowe, (...)"	Doprecyzowanie zapisów zgodnie ze wskaźnikami produktu, którymi są Długość nowych linii tramwajowych i metra oraz Długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii tramwajowych i metra. Jednocześnie z punktu widzenia ograniczenia szkodliwego wpływu transportu na środowisko naturalne, poprawy dostępności komunikacyjnej i podniesienia jakości życia mieszkańców, szczególnie istotne jest tworzenie multimodalnych węzłów transportowych, integrujących różne rodzaje transportu miejskiego (kolej, metro, tramwaje, autobusy), usprawniających korzystanie z niskoemisyjnego transportu zbiorowego, w szczególności umożliwiających zmianę indywidualnego środka transportu samochodowego na transport publiczny.	częściowo przyjęta	W ramach transportu szynowego w celu szczegółowym 2.8 mieści się transport tramwajowy i metro.

840	Urząd m.st. Warszawy	2.4.1.1 Powiązane rodzaje działań	91	Obecne zapisy sugerują wsparcie sieci TEN-T, obejmujące wyłącznie drogi krajowe (budowa i przebudowa dróg na krajowej sieci drogowej). Brak zapisów dot. innych dróg, stanowiących element sieci TEN-T. Zakres wsparcia powinien zostać poszerzony o pozostałe drogi wchodzące w skład sieci TEN-T.	Elementy sieci dróg TEN-T, nie będące drogami krajowymi, są często drogami likwidującymi wąskie gardła na terenach miast, stanowiącymi dojazd do tych dróg krajowych i wpisującymi się w realizację całego korytarza TEN-T.	częściowo przyjęta	W FENiKS przewiduje się finansowanie dróg zarządzanych przez GDDKiA, w celu wypełnienia zobowiązań dotyczących budowy sieci TEN-T w Polsce. Tym niemniej, biorąc pod uwagę zgłaszane postulaty, ale bez uszczerbku dla realizacji celu związanego z dokończeniem budowy spójnej sieci drogowej w Polsce, finansowane będą mogły być także projekty budowy dróg w miastach na prawach powiatu (o standardzie nośności 115 kN/oś) uwzględnione w zawartych Kontraktach Programowych.
841	Urząd m.st. Warszawy	2.3.1.4 Wskazanie konkretnych terytoriów objętych wsparciem, z uwzględnieniem planowanego wykorzystania narzędzi terytorialnych	88	Wnioskuje się o zmianę zapisu „(...) wsparcie obejmie inwestycje realizowane na obszarach ZIT miast wojewódzkich” na „(...) wsparcie obejmie inwestycje realizowane w obszarach funkcjonalnych miast wojewódzkich, w tym w obszarach ZIT”.	Instrument ZIT w okresie programowania 2021-2027 w Polsce dla obszarów funkcjonalnych miast wojewódzkich, który ma być oparty na alokacji funduszy UE w programach regionalnych, jest instrumentem nieobowiązkowym, fakultatywnym. Warunkowanie dofinansowania projektów w ramach FENiKS od realizacji projektów w formule ZIT w programach regionalnych de facto wymusza zastosowanie tego instrumentu w tych obszarach funkcjonalnych, gdzie z uwagi na linię demarkacyjną funduszy oczekiwane byłoby także wsparcie w ramach FENiKS - a zatem uzależnia wsparcie na poziomie krajowym od rozwiązań na poziomie programu regionalnego. Dodatkowo, w opisie planowanego wykorzystania narzędzi terytorialnych w ramach w/w Celu szczegółowego wskazano, że „strategie i mechanizmy terytorialne będą miały charakter uzupełniający wobec podstawowego zakresu interwencji Programu oraz będą stosowane tam, gdzie będzie to uzasadnione charakterem inwestycji oraz istnieniem właściwych dokumentów wdrożeniowych”. Taki zapis sugeruje, że wsparcie w ramach tego Celu w FENiKS będzie różnicowane, tj. udzielane głównie poza formą instrumentów terytorialnych, ale w niektórych przypadkach w ramach tych instrumentów. Jest to sformułowanie niespójne z ogólnym zapisem o finansowaniu projektów „w obszarach ZIT”. Nie wskazuje on też czy projekty w ramach FENiKS będą zaliczane do projektów „w formule ZIT” czy też nie, a zatem czy i ew. w jaki sposób powinny być uwzględniane w strategiach terytorialnych, wymaganych dla uruchomienia dofinansowania projektów w ramach instrumentu ZIT. Co więcej, tabela indykatorywnego podziału alokacji w ramach w/w Celu, dot. terytorialnego mechanizmu realizacji i ukierunkowania terytorialnego, wskazuje na przeznaczenie całości alokacji (1,75 mld EUR) poza ukierunkowaniem terytorialnym (kod 33). Warto jednocześnie zaznaczyć, że projekty dot. kolei miejskich, mimo że ewidentnie stanowią element systemów transportu miejskiego, zostały ujęte w Celu szczegółowym 3.2, bez żadnego uwarunkowania dot. ZIT.	częściowo przyjęta	W przypadku wymaganych dokumentów strategicznych dla rozwoju obszaru metropolitalnego, treść uwagi została przekazana do konsultacji w MFIPR z uwagi na jej szerszy charakter, mający odniesienie nie tylko do FENiKS. Program FENiKS realizuje zapisy Umowy Partnerstwa i Linii Demarkacyjnej określające podział interwencji. Oznacza to realizację projektów transportu miejskiego określonych w ZIT wojewódzkich i ZIT innych miast objętych w okresie programowania 2014-2020 instrumentem ZIT z wyłączeniem obszaru Polski Wschodniej. Inne inwestycje (w ramach tych samych ZIT wojewódzkich, jak i w pozostałych ZIT) będą mogły być finansowane w innych programach Polityki Spójności: programach regionalnych, w programie dla Polski Wschodniej, a także ze środków Krajowego Planu Odbudowy. Tym samym, nie ma tu luki wsparcia, a jego komplementarność oparta o różne źródła finansowania. Zmiany wynikające z niniejszej uwagi będą podstawą doprecyzowania brzmienia linii demarkacyjnej z rozszerzeniem zakresu wsparcia FENiKS na miasta wojewódzkie i inne miasta objęte w okresie programowania 2014-2020 instrumentem ZIT z wyłączeniem obszaru Polski Wschodniej.
842	Urząd m.st. Warszawy	1.1 GŁÓWNE WYZWANIA PRZY UWZGLĘDNIENIU RÓŻNIC SPOŁECZNYCH, EKONOMICZNYCH I TERYTORIALNYCH	5-13	W dokumencie brakuje danych, nawet bardzo szacunkowych, jakie mogą być globalne (w skali kraju) potrzebne nakłady finansowe na realizację określonego celu, np. na termomodernizację budynków czy wymianę pieców w zabudowie jednorodzinnej. W związku z tym trudno ocenić czy zaproponowane kwoty wsparcia na niektóre cele są adekwatne do potrzeb i czy przełożą się na efektywne wsparcie.	Określanie proporcji kwot na realizację poszczególnych działań bez wcześniejszego określenia globalnych potrzeb finansowych jest metodologicznie niewłaściwe.	częściowo przyjęta	W toku prac nad programem został dodany rozdział 1.3 POTRZEBY INWESTYCYJNE ORAZ KOMPLEMENTARNOŚĆ I SYNERGIA Z INNYMI FORMAMI WSPARCIA. Ta część programu zawiera zaagregowane dane dotyczące m.in. energetyki.
843	Urząd m.st. Warszawy	2.3.1.1 Powiązane rodzaje działań	87-88	Do działań objętych tym Priorytetem powinna być włączona aktualizacja polityki przestrzennej miast/gmin, służąca racjonalizacji struktury osadniczej, intensyfikacji zagospodarowania na obszarach o dobrej dostępności transportu publicznego.	Powiązanie tych działań będzie sprzyjać maksymalizacji efektów inwestycji w transport miejski.	częściowo przyjęta	Program FENiKS zakłada wsparcie finansowe na przygotowanie Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej - spełniających rolę o której mowa w uwadze. Jednocześnie ewentualne powiązania dokumentów planistycznych z projektami infrastrukturalnymi będą przedmiotem rozmów z Komisją Europejską.
844	Urząd m.st. Warszawy	2.1.5.1 Powiązane rodzaje działań	53-54	Wnioskuje się o ujęcie także projektów dot. parków miejskich.	Projekty dot. parków miejskich wpisują się wprost w cel szczegółowy 2.7.	częściowo przyjęta	Zasadniczo parki miejskie są już uwzględnione w miejskich planach adaptacji do zmian klimatu (MPA) w ramach celu szczegółowego 2.4, co nie oznacza, że w przypadku parku leżącego w granicach Parku Narodowego lub stanowiącego w części lub w całości obszar Natura 2000, nie będzie udzielone wsparcie także z celu 2.7.
845	Urząd m.st. Warszawy	2.1.5.1 Powiązane rodzaje działań	53-54	W katalogu działań brakuje projektów edukacyjnych.	Projekty edukacyjne (np. skierowane do dzieci, do szkół, do mieszkańców obszarów objętych formami ochrony przyrody) mogą wzmocnić trwałość i efektywność działań i inwestycji.	częściowo przyjęta	Projekty edukacyjne dot. przyrody są przewidziane w FENiKS: "Zakres ww. działań, a jednocześnie ich dopełnienie wymaga objęcia interwencją także rozwoju zdolności parków narodowych i podmiotów zarządzających obszarami Natura 2000 dla sprawniejszego zarządzania na obszarach chronionych i dla celów informacyjnych, edukacyjnych". Ze względu na ograniczoną ilość znaków we wzorcu programu, katalogi działań będą wymoienione w SzOP.
846	Urząd m.st. Warszawy	2.4.2.1 Powiązane rodzaje działań	98	Wnioskuje się o wpisanie wprost inwestycji dot. rozwoju metra w Celu szczegółowym 3.2 w ramach Priorytetu finansowanego z Funduszu Spójności (lub w Celu szczegółowym 2.8 jako element mobilności miejskiej).	Rozbudowa systemu metra jest bardzo istotnym elementem rozwoju zrównoważonej mobilności metropolii warszawskiej.	częściowo przyjęta	Rozwój metra planowany jest do wsparcia w celu szczegółowym 2.8. i wpisuje się w zakres wsparcia inwestycji w infrastrukturę i tabor szynowy publicznego transportu zbiorowego. Doprecyzowanie typów projektów nastąpi w dokumencie wdrożeniowym, tj. w Szczegółowym Opisie Priorytetów.
847	Urząd m.st. Warszawy	1.6 WNIOSKI Z DOTYCHCZASOWYCH DOŚWIADCZEŃ	19	Wnioskuje się o weryfikację zapisu dot. preferencji dla formuły PPP w obszarze efektywności energetycznej.	Zapisać preferencje rodzą wątpliwości odnośnie sprawnej realizacji projektów oraz efektywnej absorpcji środków UE w ramach programu.	częściowo przyjęta	Przyjęta do wiadomości. Ewentualne preferencje znajdą odzwierciedlenie w Szczegółowym opisie priorytetów i kryteriach wyboru projektów i będą wynikały m.in. z potrzeby wsparcia rozwiązań najsukuteczniej przyczyniających się do realizacji polityki klimatyczno-energetycznej.
848	Urząd m.st. Warszawy	2.3.1.1 Powiązane rodzaje działań	87-88	Pożądane byłoby powiązanie finansowania niektórych działań/projektów z warunkiem aktualizacji dokumentów planistycznych, służącej racjonalizacji struktury osadniczej, intensyfikacji zagospodarowania na obszarach o dobrej dostępności transportu publicznego, zmniejszenia zapotrzebowania układu osadniczego na transport i infrastrukturę. Jednocześnie pożądane byłoby przeznaczenie w programie części środków na szeroko pojęte sfinansowanie kosztów tej aktualizacji.	Zaproponowane rozwiązanie będzie służyć efektywniejszemu wydatkowaniu środków z programu.	częściowo przyjęta	Program FENiKS zakłada wsparcie finansowe na przygotowanie Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej - spełniających rolę o której mowa w uwadze. Jednocześnie ewentualne powiązania dokumentów planistycznych z projektami infrastrukturalnymi będą przedmiotem rozmów z Komisją Europejską.
849	Urząd m.st. Warszawy	2.6.1.1 Powiązane rodzaje działań	114-117	Zaproponowane działania zostały opisane bardzo ogólnie i dosyć szeroko.	Ze względu na olbrzymie potrzeby systemu ochrony zdrowia, mała konkretyzacja działań objętych programem może prowadzić do bardzo dużego rozproszenia środków i finalnie małej efektywności wydatkowanego wsparcia.	częściowo przyjęta	Zakres wsparcia zostanie szczegółowo doprecyzowany w SzOP

850	Urząd m.st. Warszawy	2.5.2.1 Powiązane rodzaje działań	108	Wnioskuję się o przeniesienie projektów dot. kolei miejskich w regionie lepiej rozwiniętym do Priorytetu IV, wspieranego z Funduszu Spójności.	Alokacja środków EFRR w ramach koperty dla regionu lepiej rozwiniętego będzie najprawdopodobniej znacznie ograniczona i nie pozwoli realnie na finansowanie projektów dot. kolei miejskiej. Dodatkowo w tym regionie EFRR będzie charakteryzował się dużo niższą stopą współfinansowania UE niż w okresie 2014-2020.	odrzucona	Przewiduje się realizację projektów kolei miejskiej na zasadzie konkursowej, a tym samym wszystkie projekty w tym zakresie powinny mieć równe możliwości realizacji, bez wydzielania alokacji dla odrębnego podmiotu/regionu. Podział alokacji pomiędzy fundusze uwarunkowany jest także uwarunkowaniami związanymi z procesem programowania w zakresie realizacji przez poszczególne programy i całą Umowę Partnerstwa celów klimatycznych (osiągnięcia odpowiednich poziomów wydatków) nałożonych na państwa członkowskie w perspektywie 2021-2027.
851	Urząd m.st. Warszawy		141	Wnioskuję się o następujące brzmienie zapisu: Projekty transportowe: Projekty mające na celu dokończenie sieci bazowej TEN-T i poprawę dostępności połączeń w ramach węzłów miejskich sieci bazowej TEN-T.	Kompleksowe podejście do zrównoważonego rozwoju sieci TEN-T, tak, aby zapewnić płynne przepływy pasażerów również w obrębie samych węzłów miejskich (nie tylko obwodnic omijających miasta, ale także w obrębie samych miast), w których znajdują się lokalizacje, będące początkiem i końcem wielu podróży transeuropejskich. Takie podejście zapewni poprawę mobilności na poziomie UE i zapewni większą skalę zasilenia sieci TEN-T ruchem pasażerskim i wysoką jakość podróży.	odrzucona	Zapis ma ogólne brzmienie, ponieważ na obecnym etapie trudno jest wskazać, które konkretnie inwestycje będą wpisywać się w ramy czasowe oraz finansowe programu, a tym samym uzyskają dofinansowanie. Z drugiej strony lista projektów o znaczeniu strategicznym ma inny charakter niż Wykaz Dużych Projektów z perspektywy 2014-2020 i jest zestawieniem dobrych przykładów inwestycji, co do których zgodnie z Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 będą miały zastosowanie dodatkowe obowiązki o charakterze informacyjno-promocyjnym. Ponadto, rozszerzenie wykazu operacji lub dodawanie do projektu FEnIKS w innej formie informacji o nowych projektach lub działaniach będzie wymagać rozważenia, czy nie jest konieczne odpowiednie rozszerzenie strategicznej prognozy oddziaływania na środowisko, zgodnie z wymogiem prawnym zachowania jej adekwatności do ocenianego projektu oraz powtórzenie etapów opiniowania i konsultacji sooś.
852	Urząd m.st. Warszawy	2.4.1.5 Przedsięwzięcia międzyregionalne i transnarodowe	94	Wnioskuję się o następujące brzmienie zapisu: Przedsięwzięcia międzynarodowe i transnarodowe (...) Obejmują one połączenia drogowe i kolejowe, jak i leżące na ich przebiegu węzły komunikacyjne, w tym porty morskie, śródlądowe i terminale intermodalne. W związku z tym, finansowane w tym celu szczegółowym projekty o charakterze liniowym (drogowe, kolejowe) oraz punktowym (w tym dotyczące węzłów przesiadkowych w obrębie węzłów miejskich sieci bazowej TEN-T), poprzez budowę nowej lub przebudowę istniejącej infrastruktury będą wypełniały istniejące luki w przebiegu przez Polskę wysokiej jakości połączeń transportowych, a przez to przyczynią się do powstania jednolitej ogólnoeuropejskiej sieci połączeń transportowych.	Konieczne uzupełnienie z uwagi na przewidywaną realizację również projektów punktowych na styku z innymi gałęziami transportu.	odrzucona	W opisie interwencji znajdują się nawiązania do wsparcia zintegrowanych węzłów przesiadkowych. Dodatkowo uzupełnienie o projekty punktowe w innej części Programu, w kontekście projektów wypełniających istniejące luki w przebiegu przez Polskę wysokiej jakości połączeń transportowych, nie jest niezbędne. Nie oznacza to brak planowania do realizacji w programie projektów punktowych, łączących różne gałęzie transportu, tym nie mniej takie zapisy znajdują się w opisie zakresu interwencji.
853	Urząd m.st. Warszawy	2.7.1.1 Powiązane rodzaje działań	122	Ponadto o wsparcie mogą ubiegać się jednostki samorządu terytorialnego, ngo oraz kościoły i związki wyznaniowe w zakresie prowadzonej działalności kulturalnej, zlokalizowane na obszarach wpisanych na listę UNESCO lub Pomników Historii. Propozycja zmiany: Ponadto o wsparcie mogą ubiegać się jednostki samorządu terytorialnego, ngo oraz kościoły i związki wyznaniowe w zakresie prowadzonej działalności kulturalnej.	Na listę UNESCO wpisanych jest 16 obszarów. Od 1994 roku Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej wpisał na listę Pomników Historii 114 obiektów, natomiast Znakami Dziedzictwa Europejskiego zostało w Polsce wyróżnionych 6 obiektów. Nie można zgodzić się z tezą, zgodnie z którą tylko te podmioty są wyróżnione jako dysponujące wysokim potencjałem dla kreowania społecznego rozwoju, w tym walki z wykluczeniem społecznym itp. Szczególnie wysoki potencjał tkwi w różnorodności ofert instytucji kultury, a nie w zawężaniu obszarów i tworzeniu modelowych instytucji, których funkcje, oferta i rozwiązania są skierowane na powielanie modelu w oderwaniu od lokalnych uwarunkowań i potrzeb.	odrzucona	Należy zauważyć, że nie jest możliwe objęcie wsparciem wszystkich obiektów zabytkowych znajdujących się w Polsce, dlatego propozycja FEnIKS ma na celu priorytetyzację i wyodrębnienie tylko tych, które mają największy potencjał i najwyższą wartość, tak z uwagi na cele i wartości krajowe (Pomniki Historii Prezydenta), europejskie (EZD) oraz światowe (UNESCO). Poza tym pamiętać należy, że wspieranie zabytków nie może być celem samym w sobie, ale wykorzystanie bazy zabytkowej do prowadzenia działalności kulturalnej i społecznej oraz przyczynianie się do rozwoju gospodarczego.
854	Urząd m.st. Warszawy	2.3.1.1 Powiązane rodzaje działań	87-88	Wnioskuję się o wpisanie wprost do zakresu interwencji projektów dot. taboru oraz infrastruktury autobusowej, zgodnych z wymogami zrównoważonej mobilności miejskiej.	Nowoczesne autobusy (wraz z niezbędną infrastrukturą towarzyszącą), spełniające odpowiednie warunki techniczne, są bardzo ważnym elementem rozwoju multimodalnych systemów zrównoważonej mobilności miejskiej.	odrzucona	Rozumiemy potrzebę rozwijania tej formy przewozów biorąc pod uwagę wskazywane ilościowe cele dot. wielkości udziału taboru bezemisyjnego we flocie, wynikające z krajowych dokumentów. Tym niemniej występuje tu demarkacja pomiędzy wsparciem autobusów w Krajowym Planie Odbudowy a transportu szynowego FEnIKS. KPO jest instrumentem dla którego okres kwalifikowalności już się rozpoczął, jednocześnie reżim czasowy jest tam krótszy niż w ramach polityki spójności. Dublowanie w jednym czasie naborów z różnych źródeł na poziomie krajowym nie jest wskazane, z założenia więc te dwa instrumenty: KPO oraz FEnIKS powinny się uzupełniać. Tabor autobusowy w pierwszej kolejności finansowany będzie więc ze środków KPO. Ewentualne zmiany FEnIKS będą mogły zostać dokonane na późniejszym etapie wdrażania Programu, jeżeli będą występowały jeszcze potrzeby w zakresie wsparcia wymiany (zakupu) taboru autobusowego, a także będą dostępne wolne środki.
855	Urząd m.st. Warszawy	2.2.4.7 WSKAŹNIKI	78	Dla wskaźnika RCO 39 założono, że obecne pokrycie wynosi 0. Nie jest to prawda.	Obecnie istnieje system pomiaru/monitoringu zanieczyszczeń, czerpane są z niego dane nt. poziomu zanieczyszczeń.	odrzucona	Dla wskaźników produktu, do grupy których należy RCO39 nie określa się wartości bazowej (tak rozumiemy użyte w uwadze sformułowanie "obecne pokrycie"). Nie ma więc potrzeby korzystać ze wskazywanego w uzasadnieniu systemu. Wskaźniki produktu wymagają określenia szacowanej wartości docelowej na 2029 rok i szacowanej wartości pośredniej na 2024 rok, co zostało dokonane w programie.

856	Urząd m.st. Warszawy	2.3.1.7 WSKAŹNIKI	90	Wnioskuję się o weryfikację wartości docelowej (2029) wskaźnika rezultatu RCR 63.	Podane dane zakładają wzrost o ponad 104 miliony użytkowników w ciągu 9 lat, co jest wzrostem ponad pięciokrotnym w stosunku do wartości bazowej w roku 2020.	odrzucona	Rok 2020, dla którego ustalona jest wartość bazowa, był rokiem wyjątkowym dla transportu zbiorowego (pandemia), stąd wartość bazowa jest niezwykle niska i różnica pomiędzy wartością docelową i bazową wydaje się duża. Wartość docelowa oszacowana została na podstawie rezultatów generowanych w próbie projektów wdrażanych w ramach POIiŚ 2014-2020. Szacując rezultat przewidywany do osiągnięcia w 2029 roku przyjmuje się, że funkcjonowanie transportu zbiorowego powróci do stanu sprzed pandemii.
857	Urząd m.st. Warszawy	2.7.1.1 Powiązane rodzaje działań	122	Wspieraniem zostaną objęte państwowe i współprowadzone instytucje kultury, biblioteki przechowujące Narodowy Zasób Biblioteczny oraz publiczne szkoły i uczelnie artystyczne. Propozycja zmiany: Wspieraniem zostaną objęte instytucje kultury, o których mowa w ustawie z dnia 25 października 1991 r. o organizowaniu i prowadzeniu działalności kulturalnej (Dz. U. z 2020 poz. 194 t.j.) oraz publiczne szkoły i uczelnie artystyczne.	Przekazany do konsultacji projekt z niezrozumiałych przyczyn wyłącza z możliwości starania się o dofinansowanie inne niż państwowe i współprowadzone instytucje kultury. Organizatorami zdecydowanej większości instytucji kultury w Polsce są jednostki samorządu terytorialnego. Na skutek decyzji podejmowanych przez władze państwowe, dochody samorządów sukcesywnie maleją. W tej sytuacji wyłączenie samorządowych instytucji kultury z możliwości ubiegania się o środki z Funduszu nie może zostać zaakceptowane.	odrzucona	Zapisy w programie muszą zapewniać demarkację wsparcia z programami regionalnymi. Zgodnie z przyjętą linią demarkacyjną, wsparcie samorządowych instytucji kultury będzie możliwe w ramach RPO. Ponadto należy wskazać, że w kolejnej wersji programu FEnIKS dopuszczone zostało wsparcie samorządowych instytucji kultury położonych na obszarach wpisanych na listę UNESCO lub PH.
858	Urząd m.st. Warszawy	2.3.1.7 WSKAŹNIKI	89-90	Proponuje się rozważenie wprowadzenia dodatkowego wskaźnika "Liczba wybudowanych/zmodernizowanych węzłów i parkingów przesiadkowych".	Realizacja i modernizacja obiektów infrastrukturalnych typu parkingi i węzły przesiadkowe jest integralną częścią zrównoważonego rozwoju transportu publicznego i uatrakcyjniła jego ofertę jako alternatywy dla poruszania się pojazdami indywidualnymi.	odrzucona	Zgodnie z oczekiwaniami KE cele szczegółowe w programach perspektywy 2021-2027 powinny być owskaźnikowane przede wszystkim za pomocą wskaźników określonych w Rozporządzeniu 1058 z 2021 ws. Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności. Proponowany wskaźnik nie należy do wskaźników określonych w tym dokumencie. Biorąc pod uwagę oczekiwanie KE ograniczenia w programach wskaźników nie pochodzących z przedmiotowego Rozporządzenia, uwaga zostaje odrzucona. Nie wyklucza się jednak możliwości dodania wskaźników dot. tego typu inwestycji w krajowym uszczegółowieniu do programu (odpowiednik szczegółowego opisu osi priorytetowych z perspektywy 2014-2020), zwłaszcza w przypadku uwzględnienia takich wskaźników na przygotowywanej krajowej liście wskaźników kluczowych. Uszczegółowienie programu będzie przygotowywane po zatwierdzeniu programu przez KE.
859	Urząd m.st. Warszawy	2.3.1.8 INDYKATYWNY PODZIAŁ ALOKACJI UE WEDŁUG RODZAJU INTERWENCJI	90-91	Udział środków przeznaczanych na priorytet III Transport miejski (ok. 7%) jest za niski.	Udział środków przeznaczanych na ten Priorytet jest niewspółmierny do udziału populacji obszarów aglomeracji miast wojewódzkich w ogólnej liczbie ludności oraz skali efektów, jakie inwestycje w tych obszarach mogą przynosić. Ze względu na dużą gęstość zaludnienia, w tych obszarach występują szczególne problemy komunikacyjne i szczególne potrzeby. Inwestycje w transport miejski są szczególnie ważne i efektywne pod względem ograniczania problemu smogu, ograniczania emisji z transportu indywidualnego, a także pod względem możliwości rozwoju elektromobilności (duża gęstość zaludnienia, koncentracja zagospodarowania).	odrzucona	W odniesieniu do wielkości alokacji przeznaczonej na wsparcie rozwoju transportu miejskiego w Programie FEnIKS należy wyjaśnić, że przyznana Polsce przez KE alokacja FS (po obowiązkowym transferze do CEF) została w perspektywie 2021-2027 zmniejszona o prawie 60% w porównaniu z perspektywą 2014-2020. Mimo to, udało się utrzymać finansowanie transportu miejskiego z Funduszu Spójności, utrzymano również relatywnie na zbliżonym poziomie alokację z przeznaczeniem na ten obszar, z uwzględnieniem ograniczenia zakresu interwencji wyłącznie do transportu szynowego. MFIPR wnioskuję do KE na poziomie Umowy Partnerstwa o dokonanie transferu środków z EFS+ do FS. Projekt Programu FEnIKS uwzględnia pełną dopuszczalną kwotę transferu (20%, tj. 2,98 mld euro), przy czym należy podkreślić, że utrzymanie takiej wysokości transferu jest w dalszym ciągu przedmiotem rozmów z KE, która dotychczas prezentuje nieprzychylnie stanowisko do tej kwestii, w szczególności DG EMPL. Tym samym wysokość alokacji Programu FEnIKS w zakresie FS może ulec redukcji. Ostateczna wysokość alokacji na poszczególne obszary wsparcia uzależniona będzie od ostatecznej alokacji FS, określonej na poziomie UP. Istotny jest również fakt, że sektor transportu (w tym miejskiego) będzie dodatkowo wspierany w okresie 2021-2026 ze środków UE w ramach Krajowego Planu Odbudowy (w kwocie ok. 6,4 mld euro).

860	Urząd m.st. Warszawy	2.5.1.1 Powiązane rodzaje działań	103	Z inwestycji w zakresie żeglugi śródlądowej należy zdecydowanie wyłączyć inwestycje nieefektywne ekonomicznie i szkodliwe ekologicznie.	W warunkach polskich rozwój żeglugi śródlądowej na szeroką skalę nie jest uzasadniony ekonomicznie (żegluga ta nie będzie w stanie znacząco konkurować z transportem drogowym i kolejowym), a przy tym wymaga poniesienia olbrzymich nakładów finansowych i kosztów ekologicznych.	odrzucona	<p>Finansowanie zadań w transporcie wodnym śródlądowym ma dotyczyć inwestycji na Odrzańskiej Drodze Wodnej i stanowić kontynuację działań realizowanych dotychczas w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ). ODW jest szlakiem wodnym w ciągłej eksploatacji, wymagającym zarówno bieżącego utrzymania jak i modernizacji istniejącej infrastruktury w celu powstrzymania jej dalszej degradacji i przywrócenia parametrów żeglowności. Inwestycje w ramach FEnIKS mają na celu kontynuację działań zrealizowanych w poprzednich perspektywach w celu osiągnięcia planowanego zwiększenia efektywności transportu na szlaku żeglugowym ODW. Nie jest planowane prowadzenie inwestycji na innych szlakach wodnych, szczególnie na których nie odbywa się regularna żegluga towarowa. Polskie plany inwestycyjne w zakresie transportu wodnego śródlądowego są zbieżne z kierunkami europejskich polityk oraz są zgodne z celami Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju. Aspekt ekonomiczny nie jest jedynym czynnikiem determinującym konieczność przeprowadzenia modernizacji śródlądowych dróg wodnych. Mają one na celu również powstrzymanie dalszej dekapitalizacji infrastruktury żeglugowej oraz poprawę bezpieczeństwa żeglugi. Pełnią również funkcję regulacyjną, co stanowi element zapobiegania powodziom i suszom. Każdy projekt będzie podlegał ocenie oddziaływania na środowisko oraz będzie musiał być z spójny z zasadą DNSH (Do No Significant Harm - , pol. Nie Czyni Poważnych Szkód). Biorąc pod uwagę istniejące regulacje prawne w zakresie ocen oddziaływania na środowisko jak również konieczność uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację poszczególnych inwestycji w zakresie wsparcia infrastruktury żeglugi śródlądowej podnoszone sprzeczności nie występują.</p>
861	Urząd m.st. Warszawy	2.5.2.1 Powiązane rodzaje działań	107-109	Z inwestycji w zakresie żeglugi śródlądowej należy zdecydowanie wyłączyć inwestycje nieefektywne ekonomicznie i szkodliwe ekologicznie.	W warunkach polskich rozwój żeglugi śródlądowej na szeroką skalę nie jest uzasadniony ekonomicznie (żegluga ta nie będzie w stanie znacząco konkurować z transportem drogowym i kolejowym), a przy tym wymaga poniesienia olbrzymich nakładów finansowych i kosztów ekologicznych.	odrzucona	<p>Finansowanie zadań w transporcie wodnym śródlądowym ma dotyczyć inwestycji na Odrzańskiej Drodze Wodnej i stanowić kontynuację działań realizowanych dotychczas w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ). ODW jest szlakiem wodnym w ciągłej eksploatacji, wymagającym zarówno bieżącego utrzymania jak i modernizacji istniejącej infrastruktury w celu powstrzymania jej dalszej degradacji i przywrócenia parametrów żeglowności. Inwestycje w ramach FEnIKS mają na celu kontynuację działań zrealizowanych w poprzednich perspektywach w celu osiągnięcia planowanego zwiększenia efektywności transportu na szlaku żeglugowym ODW. Nie jest planowane prowadzenie inwestycji na innych szlakach wodnych, szczególnie na których nie odbywa się regularna żegluga towarowa. Polskie plany inwestycyjne w zakresie transportu wodnego śródlądowego są zbieżne z kierunkami europejskich polityk oraz są zgodne z celami Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju. Aspekt ekonomiczny nie jest jedynym czynnikiem determinującym konieczność przeprowadzenia modernizacji śródlądowych dróg wodnych. Mają one na celu również powstrzymanie dalszej dekapitalizacji infrastruktury żeglugowej oraz poprawę bezpieczeństwa żeglugi. Pełnią również funkcję regulacyjną, co stanowi element zapobiegania powodziom i suszom. Każdy projekt będzie podlegał ocenie oddziaływania na środowisko oraz będzie musiał być z spójny z zasadą DNSH (Do No Significant Harm - , pol. Nie Czyni Poważnych Szkód). Biorąc pod uwagę istniejące regulacje prawne w zakresie ocen oddziaływania na środowisko jak również konieczność uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację poszczególnych inwestycji w zakresie wsparcia infrastruktury żeglugi śródlądowej podnoszone sprzeczności nie występują.</p>

862	Urząd m.st. Warszawy	2.1.1.4 Wskazanie konkretnych terytoriów objętych wsparciem, z uwzględnieniem planowanego wykorzystania narzędzi terytorialnych	33-34, 37 i dalsze	Wnosi się o zachowanie spójności zapisów dot. narzędzi terytorialnych w poszczególnych celach szczegółowych.	W wielu miejscach pojawia się zapis dot. narzędzi terytorialnych: "strategie i mechanizmy terytorialne będą miały charakter uzupełniający wobec podstawowego zakresu interwencji Programu oraz będą stosowane tam, gdzie będzie to uzasadnione charakterem inwestycji oraz istnieniem właściwych dokumentów wdrożeniowych", tymczasem w tabelach dot. terytorialnego mechanizmu realizacji i ukierunkowania terytorialnego pojawia się kod 33 - Brak ukierunkowania terytorialnego dla całości alokacji danego celu.	odrzucona	W części opisu priorytetu dot terytorialnych mechanizmów realizacji 2.1.1.4 napisane zostało, że działania przewidziane w ramach priorytetu będą miały w głównej mierze na celu realizację postanowień wynikających z właściwych strategii rozwojowych o charakterze krajowym – Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030 i będą uwzględniały specyficzne uwarunkowania terytorialne zawarte w tych dokumentach, jednak, że oznacza to podejmowanie inwestycji koniecznych do osiągnięcia celów strategicznych na poziomie krajowym i ponadregionalnym, co jest głównym celem Programu. Sam program nie ma charakteru interwencji terytorialnej, ale działania w nim przewidziane mogą (i będą) uwzględniać takie mechanizmy, które będą ukierunkowywać interwencję w sposób terytorialny. Jednak nie jest rolą programu przesądzenie, jakiego to będą rodzaju interwencji i jakie konkretnie terytoria będą nimi objęte. Takie przesądzenia będą możliwe na poziomie dokumentów szczegółowych - SzOP i kryteriów wyboru projektów. Dlatego w naszej ocenie, nie istnieją niespójności pomiędzy zapisami programu w kontekście wymiaru terytorialnego, ponieważ zdanie, które mówi, że strategie i mechanizmy terytorialne będą miały charakter uzupełniający wobec podstawowego zakresu interwencji Programu oraz będą stosowane tam, gdzie będzie to uzasadnione charakterem inwestycji oraz istnieniem właściwych dokumentów wdrożeniowych, jest dokładnym potwierdzeniem powyżej podanej argumentacji.
863	Urząd m.st. Warszawy	2.1.2.7 WSKAŹNIKI	40	Wnosi się o wprowadzenie dodatkowego wskaźnika produktu dla "RCO 26 - Green infrastructure built or upgraded for adaptation to climate change*", opisującego ilość wód opadowych (m3 lub inna jednostka objętości), możliwych do zretencjonowania.	Wskaźnik tylko powierzchniowy (ha) nie odzwierciedla w pełni wzrostu potencjału infrastruktury retencyjnej.	odrzucona	Zgodnie z oczekiwaniami KE cele szczegółowe w programach perspektywy 2021-2027 powinny być owskaźnikowane przede wszystkim za pomocą wskaźników określonych w Rozporządzeniu 1058 z 2021 ws. Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności. Proponowany wskaźnik opisujący ilość wód opadowych nie należy do wskaźników określonych w tym dokumencie. Biorąc pod uwagę oczekiwanie KE ograniczania w programach wskaźników niepochozących z przedmiotowego Rozporządzenia, uwaga zostaje odrzucona. Nie wyklucza się jednak ewentualności dodania uzasadnionych zakresem wsparcia wskaźników w krajowym uszczegółowieniu do programu (odpowiednik szczegółowego opisu osi priorytetowych z perspektywy 2014-2020), które będzie przygotowywane po zatwierdzeniu programu przez KE.
864	Urząd m.st. Warszawy	2.4.1.1 Powiązane rodzaje działań	92	Wnosi się o następujące brzmienie zapisu: "Realizowane będą projekty multilokalizacyjne, (budowa/unowocześnienie rozjazdów i przejazdów drogowo-kolejowych, stacji, urządzenia dotyczące ochrony środowiska), a także punktowe na styku z innymi gałęziami transportu, w celu likwidacji lokalnych ograniczeń w przepływie pasażerów i ładunków i poprawy bezpieczeństwa, także poprzez budowę zintegrowanych węzłów przesiadkowych, w tym w ramach miejskich węzłów sieci bazowej TEN-T, integrujących różne rodzaje transportu miejskiego (szczególnie niskoemisyjnego szynowego) z transportem ponadregionalnym i międzynarodowym, jak również obejmujące odcinki dróg doprowadzających potoki pasażerów bezpośrednio do węzła przesiadkowego."	Z punktu widzenia spójności i bardziej zrównoważonego rozwoju bazowej sieci TEN-T, szczególnie ważnym elementem zwiększającym dostępność do transportu kolejowego w ramach istniejących korytarzy transportowych sieci bazowej, będzie tworzenie i rozbudowa multimodalnych węzłów przesiadkowych, integrujących infrastrukturę transportową ruchu dalekobieżnego z infrastrukturą ruchu regionalnego i środkami lokalnego transportu zbiorowego, w szczególności niskoemisyjnego transportu szynowego. Rozwój infrastruktury i udogodnień komunikacyjnych w ramach węzłów przesiadkowych, w szczególności w obrębie ośrodków miejskich będących węzłami sieci bazowej TEN-T, zwiększy potencjał transportowy dworców kolejowych, obsługujących połączenia długodystansowe, poprawi jakość i komfort podróży dzięki zapewnieniu łatwego i szybkiego dostępu do różnych rodzajów transportu obsługiwanych w danym rejonie oraz usprawnieniu przesiadek. Rozwiązania te pozwolą również na zwiększenie korzyści dla użytkowników w zakresie mobilności i transportu oraz zapewnią atrakcyjną alternatywę dla transportu indywidualnego. Równie ważnym elementem jest zapewnienie wysokiej dostępności węzłów z punktu widzenia ułatwienia podróży i zwiększania przepływu pasażerów, zarówno w obrębie samego węzła miejskiego sieci bazowej TEN-T, jak i samej sieci TEN-T, jak również redukcji presji na środowisko dzięki ułatwianiu dostępu do niskoemisyjnego transportu zbiorowego. Zapewnienie łatwego dojazdu do węzła, w tym także z obszarów podmiejskich i odpowiedniej infrastruktury umożliwiającej zmianę środków transportu indywidualnego na zbiorowy, pozwoli na ograniczenie szkodliwego wpływu transportu na środowisko.	odrzucona	Aktualny zapis w programie "budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych" jest w pełni wystarczający dla realizacji tego typu inwestycji i brak jest uzasadnienia dla rozszerzenia tego zapisu. Istotą zintegrowanych węzłów przesiadkowych jest właśnie integracja różnych środków transportu. Dodatkowym czynnikiem przemawiającym za brakiem uwzględnienia w Programie zapisów określających charakter i przeznaczenie węzłów przesiadkowych są ograniczenia liczby znaków w poszczególnych częściach Programu. W sektorze kolejowym nie przewiduje się natomiast realizacji zadań dotyczących budowy/modernizacji infrastruktury doprowadzającej do węzła przesiadkowego tj. drogi dojazdowej.
865	Urząd m.st. Warszawy	2.1.1.7 WSKAŹNIKI	35, 51, 60, 65-66, 72	Nie podano wartości bazowych ani wartości odniesienia wskaźników. Dla RCR 105 na str. 35 nie podano również wartości docelowej.	Brak możliwości wiarygodnej oceny planowanej efektywności programu z uwagi na braki wartości wskaźników.	przyjęta	W programie uzupełniono wszystkie wymagane regulacjami UE wartości bazowe; uzupełniono również wartość docelową dla wskaźnika RCR105 Szacowana emisja gazów cieplarnianych z kotłów i systemów ciepłowniczych przekształconych z zasilania stałymi paliwami kopalnymi na zasilanie gazem w celu szczegółowym 2.1.1 osi priorytetowej.
866	Urząd m.st. Warszawy	2.2.1.8 INDYKATYWNY PODZIAŁ ALOKACJI UE WEDŁUG RODZAJU INTERWENCJI	60-61 i dalsze	Należy uzupełnić indykatywne podziały alokacji w poszczególnych celach szczegółowych o podział środków EFRR na poszczególne kategorie regionów.	Brak podziału środków na poszczególne kategorie regionów nie pozwala na właściwą ocenę założeń Programu, w szczególności w odniesieniu do efektywności przewidywanych działań w ramach jedynego w Polsce regionu lepiej rozwiniętego, tj. Regionu Warszawskiego Stołecznego.	przyjęta	
867	Urząd m.st. Warszawy	2.2.1.1 Powiązane rodzaje działań	57	Proponuje się następujące brzmienie zapisu: "W ramach sektora energetycznego interwencja powinna dotyczyć rozwoju skojarzonej produkcji energii elektrycznej i ciepła w procesie wysokosprawnej kogeneracji (w tym także energii elektrycznej, ciepła i chłodu w procesie trigeneracji) oraz rozwoju systemów ciepłowniczych i chłodniczych, w tym także magazynów energii."	Należy rozszerzyć katalog wskazanych magazynów (nie tylko ciepła, lecz ogólnie energii).	przyjęta	

868	Urząd m.st. Warszawy	1.1 GŁÓWNE WYZWANIA PRZY UWZGLĘDNIENIU RÓŻNIC SPOŁECZNYCH, EKONOMICZNYCH I TERYTORIALNYCH	9	Wnosi się o następujące brzmienie zapisu: "Wyzwaniem pozostaje stan taboru, zintegrowanie systemów komunikacji zbiorowej w miastach, rozwój systemu parkingów przesiadkowych i węzłów komunikacyjnych oraz - w ostatecznym efekcie - przyciągnięcie pasażerów korzystających dotychczas z samochodów osobowych".	Proponowane uzupełnienie uwzględni ważny aspekt w kontekście osiągnięcia celu, jakim jest zwiększenie udziału transportu zbiorowego w ogólnej liczbie przewozów osobowych.	przyjęta	Zapis zostanie uzupełniony, jak poniżej: "Wyzwaniem pozostaje stan taboru, oraz zintegrowanie systemów komunikacji zbiorowej w miastach, rozwój systemu parkingów przesiadkowych i węzłów komunikacyjnych oraz - w ostatecznym efekcie - przyciągnięcie pasażerów korzystających dotychczas z samochodów osobowych".
869	Urząd m.st. Warszawy	2.3.1.1 Powiązane rodzaje działań	87-88	Wnosi się o wpisanie wprost do zakresu interwencji projektów dot. parkingów przesiadkowych "Parkuj i Jedź" (opcjonalnie: w ramach celu szczegółowego 3.1 lub 3.2, w ramach Priorytetów finansowanych z Funduszu Spójności).	Systemy parkingów "Parkuj i Jedź" są ważnym elementem wspierającym działania w zakresie podniesienia atrakcyjności i konkurencyjności transportu publicznego.	przyjęta	Zapis zostanie doszczegółowiony, jak poniżej: "W związku z powyższym, w zakresie publicznego transportu zbiorowego w miastach wsparcie finansowe będzie przeznaczony dla inwestycji w infrastrukturę i tabor szynowy publicznego transportu zbiorowego, węzły przesiadkowe (w tym: parkingi P&R poza centrami miast)..."
870	Urząd m.st. Warszawy	2.1.3.1 Powiązane rodzaje działań	42	Wśród proponowanych działań brakuje wsparcia dla systemów wykorzystywania tzw. wody szarej.	Z uwagi na ograniczone zasoby wodne, konieczne jest ograniczenie zużycia wody również poprzez ponowne wykorzystanie wody tzw. szarej - co będzie służyć także mniejszej produkcji ścieków.	przyjęta	Doprecyzowanie klauzul nastąpi na poziomie szczegółowego opisu osi, czyli SzOP. Ponowne wykorzystanie wody szarej i oczyszczonych ścieków jest istotnym działaniem ograniczającym zużycie wody, co jest szczególnie istotne w świetle działań adaptacyjnych do zmian klimatu. Proponowane uzupełnienie zapisu dot. wody szarej w ramach rozdziału 1.7: "We wszystkich projektach, w których będzie to zasadne i możliwe, zostaną zastosowane rozwiązania w zakresie gospodarki o obiegu zamkniętym (w tym wykorzystanie wody szarej, ścieków oczyszczonych, efektywności energetycznej i użycia energii ze źródeł odnawialnych), jak również elementy sprzyjające adaptacji do zmian klimatu (w szczególności zielona i niebieska infrastruktura) oraz działania dotyczące kwestii ochrony, promowania i przywracania zdrowych ekosystemów, zielonej infrastruktury i rozwiązań opartych na rodzimych zasobach przyrody. Elementem projektów będą mogły być również dodatkowe inwestycje, jeżeli będą miały za zadanie realizację szerszych celów polityki spójności (np. zieleń, usuwanie barier architektonicznych i ekologicznych, czy elementy budownictwa wynikające z konieczności dostosowania do zmian klimatu)".
871	Urząd m.st. Warszawy	2.2.5.1 Powiązane rodzaje działań	82	Wśród proponowanych działań brakuje wsparcia dla systemów wykorzystywania tzw. wody szarej.	Z uwagi na ograniczone zasoby wodne, konieczne jest ograniczenie zużycia wody również poprzez ponowne wykorzystanie wody tzw. szarej - co będzie służyć także mniejszej produkcji ścieków.	przyjęta	Doprecyzowanie klauzul nastąpi na poziomie szczegółowego opisu osi, czyli SzOP. Ponowne wykorzystanie wody szarej i oczyszczonych ścieków jest istotnym działaniem ograniczającym zużycie wody, co jest szczególnie istotne w świetle działań adaptacyjnych do zmian klimatu. Proponowane uzupełnienie zapisu dot. wody szarej w ramach rozdziału 1.7: "We wszystkich projektach, w których będzie to zasadne i możliwe, zostaną zastosowane rozwiązania w zakresie gospodarki o obiegu zamkniętym (w tym wykorzystanie wody szarej, ścieków oczyszczonych, efektywności energetycznej i użycia energii ze źródeł odnawialnych), jak również elementy sprzyjające adaptacji do zmian klimatu (w szczególności zielona i niebieska infrastruktura) oraz działania dotyczące kwestii ochrony, promowania i przywracania zdrowych ekosystemów, zielonej infrastruktury i rozwiązań opartych na rodzimych zasobach przyrody. Elementem projektów będą mogły być również dodatkowe inwestycje, jeżeli będą miały za zadanie realizację szerszych celów polityki spójności (np. zieleń, usuwanie barier architektonicznych i ekologicznych, czy elementy budownictwa wynikające z konieczności dostosowania do zmian klimatu)".
872	Urząd m.st. Warszawy	2.6.1.1 Powiązane rodzaje działań	114-117	Wśród proponowanych działań brakuje wsparcia dla inwestycji i instytucji w sferze opieki senioralnej.	Ze względu na starzenie się społeczeństwa, coraz bardziej dotkliwie odczuwane będą niedostatki systemu wsparcia seniorów (np. domy opieki, opieka geriatryczna w przychodniach).	przyjęta	
873	Urząd m.st. Warszawy	2.1.2.2 Główne grupy docelowe	39 i dalsze	Należy ujednoczyć zapisy dot. Głównych grup docelowych, np. w Celu szczegółowym 2.4 jest napisane „grupami docelowymi wsparcia będą użytkownicy korzystający z zasobów środowiska, w tym jednostki samorządu terytorialnego.”, w Celu szczegółowym 2.6 „(...) grupami docelowymi wsparcia będą użytkownicy korzystający z zasobów środowiska, w tym jednostki samorządu terytorialnego i przedsiębiorcy.”, w Celu szczegółowym 2.7 znajduje się zapis „(...) grupami docelowymi wsparcia będą użytkownicy z zasobów środowiska.”, w Celu szczegółowym 2.8 w punkcie Główne grupy docelowe jest zapis „grupami docelowymi wsparcia będą użytkownicy indywidualni i przedsiębiorcy korzystający z dofinansowanej ze środków UE miejskiej infrastruktury transportowej i środków publicznego transportu zbiorowego.”, w Celu szczegółowym 4.5 jest zapis „Główną grupą docelową wsparcia będzie ogół mieszkańców kraju. Interwencja będzie zaadresowana do wybranych podmiotów leczniczych, w szczególności udzielających świadczeń zdrowotnych w zakresie ambulatoryjnej opieki zdrowotnej, opieki szpitalnej, podmiotów leczniczych wyspecjalizowanych w zakresie onkologii, podmiotów udzielających świadczeń w zakresie opieki psychiatrycznej, szczególności dla dzieci i młodzieży oraz systemu ratownictwa medycznego, oraz pacjentów korzystających z infrastruktury ww. podmiotów.”	W kontekście niejednoznacznego ujmowania np. j.s.t. w grupach docelowych należy jednoznacznie zdecydować, czy główne grupy wsparcia oznaczają beneficjentów czy docelowego użytkownika – jak np. użytkownik indywidualny.	częściowo przyjęta	Doprecyzowanie zapisów nastąpi na poziomie szczegółowego opisu osi, czyli SzOP.

874	Urząd Marszałkowski Woj. Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie		Uwaga ogólna	1. W wielu przypadkach proponowany zakres wsparcia jest nieprecyzyjny (np. w Celu szczegółowym 2.1. Wspieranie efektywności energetycznej i redukcji emisji gazów cieplarnianych) i w obecnym kształcie może naruszać podział interwencji pomiędzy programem krajowym, regionalnymi (określony w linii demarkacyjnej, przekazanej przez MFIPR w lutym 2021 r.) czy też w ramach Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności. Należałoby uzupełnić dokument o jasne wskazanie typów projektów i katalogu beneficjentów.		częściowo przyjęta	Postulowane doprecyzowanie dotyczące zakresu wsparcia oraz grup beneficjentów zostanie uwzględnione w dokumencie Szczegółowy Opis Priorytetów (SzOP).
875	Urząd Marszałkowski Woj. Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie	2.1.2.1 Powiązane rodzaje działań	39	10. Jest: „We wszystkich projektach, w których będzie to zasadne i możliwe zostaną zastosowane rozwiązania w zakresie obiegu cyrkularnego (w tym efektywności energetycznej i użycia energii ze źródeł odnawialnych).” Proponuje się: „Preferowane będą projekty, w których zostają zastosowane rozwiązania (zasadne i możliwe) w zakresie w zakresie obiegu cyrkularnego (w tym efektywności energetycznej i użycia energii ze źródeł odnawialnych).”	Proponowana zmiana pozwoli na wybór tych projektów, które na etapie aplikowania założyły realizację przedsięwzięć w oparciu o GOZ. Zgodnie z pierwotnie proponowanym zapisem, ubiegający się o wsparcie wnioskodawca będzie mógł co prawda podjąć decyzję o realizacji projektu, który będzie w mniejszym stopniu wpływał negatywnie na środowisko, w tym emisję GHG, czy gospodarkę odpadami. Jednakże brak preferencji takich pro-środowiskowych projektów może ostatecznie skutkować niewielką liczbą złożonych wniosków, których zakres rzeczowy będzie wykraczał poza standardowy zakres projektu. Zmiana będzie miała pozytywny wpływ na realizację założeń Europejskiego Zielonego Ładu – preferowanie projektów zakładających wykorzystanie OZE, czy wdrożenie GOZ przyczyni się do realizacji unijnej i krajowej polityki klimatycznej i energetycznej, a także pozytywnie wpłynie na wdrażanie założeń Mapy drogowej GOZ. Dodatkowo, na poziomie Szczegółowego Opisu Osi Priorytetowej należałoby wskazać minimalny katalog działań z zakresu efektywności energetycznej, OZE, adaptacji do zmian klimatu, który powinien być realizowany. Ponadto w SzOOP należałoby wskazać maksymalne poziomy wsparcia (np. % całkowitych kosztów kwalifikowalnych), które należałoby przeznaczyć na działania w zakresie obiegu cyrkularnego, adaptacji do zmian klimatu, a także realizacji szerszych celów Polityki Spójności. Powyższe założenia powinny mieć również odzwierciedlenie w kryteriach wyboru projektu.	częściowo przyjęta	Doprecyzowanie klauzul nastąpi na poziomie szczegółowego opisu osi, czyli SzOP.
876	Urząd Marszałkowski Woj. Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie	2.2.4.1 Powiązane rodzaje działań	76	10. Jest: „We wszystkich projektach, w których będzie to zasadne i możliwe zostaną zastosowane rozwiązania w zakresie obiegu cyrkularnego (w tym efektywności energetycznej i użycia energii ze źródeł odnawialnych).” Proponuje się: „Preferowane będą projekty, w których zostają zastosowane rozwiązania (zasadne i możliwe) w zakresie w zakresie obiegu cyrkularnego (w tym efektywności energetycznej i użycia energii ze źródeł odnawialnych).”	Proponowana zmiana pozwoli na wybór tych projektów, które na etapie aplikowania założyły realizację przedsięwzięć w oparciu o GOZ. Zgodnie z pierwotnie proponowanym zapisem, ubiegający się o wsparcie wnioskodawca będzie mógł co prawda podjąć decyzję o realizacji projektu, który będzie w mniejszym stopniu wpływał negatywnie na środowisko, w tym emisję GHG, czy gospodarkę odpadami. Jednakże brak preferencji takich pro-środowiskowych projektów może ostatecznie skutkować niewielką liczbą złożonych wniosków, których zakres rzeczowy będzie wykraczał poza standardowy zakres projektu. Zmiana będzie miała pozytywny wpływ na realizację założeń Europejskiego Zielonego Ładu – preferowanie projektów zakładających wykorzystanie OZE, czy wdrożenie GOZ przyczyni się do realizacji unijnej i krajowej polityki klimatycznej i energetycznej, a także pozytywnie wpłynie na wdrażanie założeń Mapy drogowej GOZ. Dodatkowo, na poziomie Szczegółowego Opisu Osi Priorytetowej należałoby wskazać minimalny katalog działań z zakresu efektywności energetycznej, OZE, adaptacji do zmian klimatu, który powinien być realizowany. Ponadto w SzOOP należałoby wskazać maksymalne poziomy wsparcia (np. % całkowitych kosztów kwalifikowalnych), które należałoby przeznaczyć na działania w zakresie obiegu cyrkularnego, adaptacji do zmian klimatu, a także realizacji szerszych celów Polityki Spójności. Powyższe założenia powinny mieć również odzwierciedlenie w kryteriach wyboru projektu.	częściowo przyjęta	Doprecyzowanie klauzul nastąpi na poziomie szczegółowego opisu osi, czyli SzOP.
877	Urząd Marszałkowski Woj. Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie	2.1.3.1 Powiązane rodzaje działań	43	9. Jest: „We wszystkich projektach, w których będzie to zasadne i możliwe zostaną zastosowane rozwiązania w zakresie obiegu cyrkularnego (w tym efektywności energetycznej i użycia energii ze źródeł odnawialnych) jak również elementy sprzyjające adaptacji do zmiany klimatu i łagodzeniu jej skutków (w szczególności zielona i niebieska infrastruktura).” Proponuje się: „Preferowane będą projekty, w których zostają zastosowane rozwiązania (zasadne i możliwe) w zakresie obiegu cyrkularnego (w tym efektywności energetycznej i użycia energii ze źródeł odnawialnych) jak również elementy sprzyjające adaptacji do zmiany klimatu i łagodzeniu jej skutków (w szczególności zielona i niebieska infrastruktura).”	Proponowana zmiana pozwoli na wybór tych projektów, które na etapie aplikowania założyły realizację przedsięwzięć w oparciu o GOZ. Zgodnie z pierwotnie proponowanym zapisem, ubiegający się o wsparcie wnioskodawca będzie mógł co prawda podjąć decyzję o realizacji projektu, który będzie w mniejszym stopniu wpływał negatywnie na środowisko, w tym emisję GHG, czy gospodarkę odpadami. Jednakże brak preferencji takich pro-środowiskowych projektów może ostatecznie skutkować niewielką liczbą złożonych wniosków, których zakres rzeczowy będzie wykraczał poza standardowy zakres projektu. Zmiana będzie miała pozytywny wpływ na realizację założeń Europejskiego Zielonego Ładu – preferowanie projektów zakładających wykorzystanie OZE, czy wdrożenie GOZ przyczyni się do realizacji unijnej i krajowej polityki klimatycznej i energetycznej, a także pozytywnie wpłynie na wdrażanie założeń Mapy drogowej GOZ. Dodatkowo, na poziomie Szczegółowego Opisu Osi Priorytetowej należałoby wskazać minimalny katalog działań z zakresu efektywności energetycznej, OZE, adaptacji do zmian klimatu, który powinien być realizowany. Ponadto w SzOOP należałoby wskazać maksymalne poziomy wsparcia (np. % całkowitych kosztów kwalifikowalnych), które należałoby przeznaczyć na działania w zakresie obiegu cyrkularnego, adaptacji do zmian klimatu, a także realizacji szerszych celów Polityki Spójności. Powyższe założenia powinny mieć również odzwierciedlenie w kryteriach wyboru projektu.	częściowo przyjęta	Doprecyzowanie klauzul nastąpi na poziomie szczegółowego opisu osi, czyli SzOP.
878	Urząd Marszałkowski Woj. Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie	2.2.1.1 Powiązane rodzaje działań	58	9. Jest: „We wszystkich projektach, w których będzie to zasadne i możliwe zostaną zastosowane rozwiązania w zakresie obiegu cyrkularnego (w tym efektywności energetycznej i użycia energii ze źródeł odnawialnych) jak również elementy sprzyjające adaptacji do zmiany klimatu i łagodzeniu jej skutków (w szczególności zielona i niebieska infrastruktura).” Proponuje się: „Preferowane będą projekty, w których zostają zastosowane rozwiązania (zasadne i możliwe) w zakresie obiegu cyrkularnego (w tym efektywności energetycznej i użycia energii ze źródeł odnawialnych) jak również elementy sprzyjające adaptacji do zmiany klimatu i łagodzeniu jej skutków (w szczególności zielona i niebieska infrastruktura).”	Proponowana zmiana pozwoli na wybór tych projektów, które na etapie aplikowania założyły realizację przedsięwzięć w oparciu o GOZ. Zgodnie z pierwotnie proponowanym zapisem, ubiegający się o wsparcie wnioskodawca będzie mógł co prawda podjąć decyzję o realizacji projektu, który będzie w mniejszym stopniu wpływał negatywnie na środowisko, w tym emisję GHG, czy gospodarkę odpadami. Jednakże brak preferencji takich pro-środowiskowych projektów może ostatecznie skutkować niewielką liczbą złożonych wniosków, których zakres rzeczowy będzie wykraczał poza standardowy zakres projektu. Zmiana będzie miała pozytywny wpływ na realizację założeń Europejskiego Zielonego Ładu – preferowanie projektów zakładających wykorzystanie OZE, czy wdrożenie GOZ przyczyni się do realizacji unijnej i krajowej polityki klimatycznej i energetycznej, a także pozytywnie wpłynie na wdrażanie założeń Mapy drogowej GOZ. Dodatkowo, na poziomie Szczegółowego Opisu Osi Priorytetowej należałoby wskazać minimalny katalog działań z zakresu efektywności energetycznej, OZE, adaptacji do zmian klimatu, który powinien być realizowany. Ponadto w SzOOP należałoby wskazać maksymalne poziomy wsparcia (np. % całkowitych kosztów kwalifikowalnych), które należałoby przeznaczyć na działania w zakresie obiegu cyrkularnego, adaptacji do zmian klimatu, a także realizacji szerszych celów Polityki Spójności. Powyższe założenia powinny mieć również odzwierciedlenie w kryteriach wyboru projektu.	częściowo przyjęta	Zapis został przeniesiony do części 1.7 WNIOSKI Z DOTYCHCZASOWYCH DOŚWIADCZEŃ. Jest to zapis wspólny dla wszystkich priorytetów. Dopuszczalne rozwiązania zostaną doprecyzowane w dokumentach szczegółowych (Szop, kryteria). Projektom nakierowanym głównie na goz dedykowany jest c.s.2.6 Wspieranie transformacji w kierunku gospodarki o obiegu zamkniętym i gospodarki zasobooszczędnej.

879	Urząd Marszałkowski Woj. Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie	2.2.2.1 Powiązane rodzaje działań	63	9. Jest: „We wszystkich projektach, w których będzie to zasadne i możliwe zostaną zastosowane rozwiązania w zakresie obiegu cyrkularnego (w tym efektywności energetycznej i użycia energii ze źródeł odnawialnych) jak również elementy sprzyjające adaptacji do zmiany klimatu i łagodzeniu jej skutków (w szczególności zielona i niebieska infrastruktura).” Proponuje się: „Preferowane będą projekty, w których zostają zastosowane rozwiązania (zasadne i możliwe) w zakresie obiegu cyrkularnego (w tym efektywności energetycznej i użycia energii ze źródeł odnawialnych) jak również elementy sprzyjające adaptacji do zmiany klimatu i łagodzeniu jej skutków (w szczególności zielona i niebieska infrastruktura).”	Proponowana zmiana pozwoli na wybór tych projektów, które na etapie aplikowania założyły realizację przedsięwzięć w oparciu o GOZ. Zgodnie z pierwotnie proponowanym zapisem, ubiegający się o wsparcie wnioskodawca będzie mógł co prawda podjąć decyzję o realizacji projektu, który będzie w mniejszym stopniu wpływał negatywnie na środowisko, w tym emisję GHG, czy gospodarkę odpadami. Jednakże brak preferencji takich pro-środowiskowych projektów może ostatecznie skutkować niewielką liczbą złożonych wniosków, których zakres rzeczowy będzie wykraczał poza standardowy zakres projektu. Zmiana będzie miała pozytywny wpływ na realizację założeń Europejskiego Zielonego Ładu – preferowanie projektów zakładających wykorzystanie OZE, czy wdrożenie GOZ przyczyni się do realizacji unijnej i krajowej polityki klimatycznej i energetycznej, a także pozytywnie wpłynie na wdrażanie założeń Mapy drogowej GOZ. Dodatkowo, na poziomie Szczegółowego Opisu Osi Priorytetowej należałoby wskazać minimalny katalog działań z zakresu efektywności energetycznej, OZE, adaptacji do zmian klimatu, który powinien być realizowany. Ponadto w SzOOP należałoby wskazać maksymalne poziomy wsparcia (np. % całkowitych kosztów kwalifikowalnych), które należałoby przeznaczyć na działania w zakresie obiegu cyrkularnego, adaptacji do zmian klimatu, a także realizacji szerszych celów Polityki Spójności. Powyższe założenia powinny mieć również odzwierciedlenie w kryteriach wyboru projektu.	częściowo przyjęta	Zapis został przeniesiony do części 1.7 WNIOSKI Z DOTYCHCZASOWYCH DOŚWIADCZEŃ . Jest to zapis wspólny dla wszystkich priorytetów. Dopuszczalne rozwiązania zostaną doprecyzowane w dokumentach szczegółowych (Szop, kryteria).Projektom nakierowanym głównie na goz dedykowany jest c.s.2.6 Wspieranie transformacji w kierunku gospodarki o obiegu zamkniętym i gospodarki zasobooszczędnej.
880	Urząd Marszałkowski Woj. Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie	2.2.5.1 Powiązane rodzaje działań	83	9. Jest: „We wszystkich projektach, w których będzie to zasadne i możliwe zostaną zastosowane rozwiązania w zakresie obiegu cyrkularnego (w tym efektywności energetycznej i użycia energii ze źródeł odnawialnych) jak również elementy sprzyjające adaptacji do zmiany klimatu i łagodzeniu jej skutków (w szczególności zielona i niebieska infrastruktura).” Proponuje się: „Preferowane będą projekty, w których zostają zastosowane rozwiązania (zasadne i możliwe) w zakresie obiegu cyrkularnego (w tym efektywności energetycznej i użycia energii ze źródeł odnawialnych) jak również elementy sprzyjające adaptacji do zmiany klimatu i łagodzeniu jej skutków (w szczególności zielona i niebieska infrastruktura).”	Proponowana zmiana pozwoli na wybór tych projektów, które na etapie aplikowania założyły realizację przedsięwzięć w oparciu o GOZ. Zgodnie z pierwotnie proponowanym zapisem, ubiegający się o wsparcie wnioskodawca będzie mógł co prawda podjąć decyzję o realizacji projektu, który będzie w mniejszym stopniu wpływał negatywnie na środowisko, w tym emisję GHG, czy gospodarkę odpadami. Jednakże brak preferencji takich pro-środowiskowych projektów może ostatecznie skutkować niewielką liczbą złożonych wniosków, których zakres rzeczowy będzie wykraczał poza standardowy zakres projektu. Zmiana będzie miała pozytywny wpływ na realizację założeń Europejskiego Zielonego Ładu – preferowanie projektów zakładających wykorzystanie OZE, czy wdrożenie GOZ przyczyni się do realizacji unijnej i krajowej polityki klimatycznej i energetycznej, a także pozytywnie wpłynie na wdrażanie założeń Mapy drogowej GOZ. Dodatkowo, na poziomie Szczegółowego Opisu Osi Priorytetowej należałoby wskazać minimalny katalog działań z zakresu efektywności energetycznej, OZE, adaptacji do zmian klimatu, który powinien być realizowany. Ponadto w SzOOP należałoby wskazać maksymalne poziomy wsparcia (np. % całkowitych kosztów kwalifikowalnych), które należałoby przeznaczyć na działania w zakresie obiegu cyrkularnego, adaptacji do zmian klimatu, a także realizacji szerszych celów Polityki Spójności. Powyższe założenia powinny mieć również odzwierciedlenie w kryteriach wyboru projektu.	częściowo przyjęta	Doprecyzowanie klauzul nastąpi na poziomie szczegółowego opisu osi, czyli SzOP.
881	Urząd Marszałkowski Woj. Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie	2.1.4.1 Powiązane rodzaje działań	48	Proponowana zmiana pozwoli na wybór tych projektów, które na etapie aplikowania założyły realizację przedsięwzięć w oparciu o GOZ. Zgodnie z pierwotnie proponowanym zapisem, ubiegający się o wsparcie wnioskodawca będzie mógł co prawda podjąć decyzję o realizacji projektu, który będzie w mniejszym stopniu wpływał negatywnie na środowisko, w tym emisję GHG, czy gospodarkę odpadami. Jednakże brak preferencji takich pro-środowiskowych projektów może ostatecznie skutkować niewielką liczbą złożonych wniosków, których zakres rzeczowy będzie wykraczał poza standardowy zakres projektu. Zmiana będzie miała pozytywny wpływ na realizację założeń Europejskiego Zielonego Ładu – preferowanie projektów zakładających wykorzystanie OZE, czy wdrożenie GOZ przyczyni się do realizacji unijnej i krajowej polityki klimatycznej i energetycznej, a także pozytywnie wpłynie na wdrażanie założeń Mapy drogowej GOZ. Dodatkowo, na poziomie Szczegółowego Opisu Osi Priorytetowej należałoby wskazać minimalny katalog działań z zakresu efektywności energetycznej, OZE, adaptacji do zmian klimatu, który powinien być realizowany. Ponadto w SzOOP należałoby wskazać maksymalne poziomy wsparcia (np. % całkowitych kosztów kwalifikowalnych), które należałoby przeznaczyć na działania w zakresie obiegu cyrkularnego, adaptacji do zmian klimatu, a także realizacji szerszych celów Polityki Spójności. Powyższe założenia powinny mieć również odzwierciedlenie w kryteriach wyboru projektu.	Proponowana zmiana pozwoli na wybór tych projektów, które na etapie aplikowania założyły realizację przedsięwzięć w oparciu o GOZ. Zgodnie z pierwotnie proponowanym zapisem, ubiegający się o wsparcie wnioskodawca będzie mógł co prawda podjąć decyzję o realizacji projektu, który będzie w mniejszym stopniu wpływał negatywnie na środowisko, w tym emisję GHG, czy gospodarkę odpadami. Jednakże brak preferencji takich pro-środowiskowych projektów może ostatecznie skutkować niewielką liczbą złożonych wniosków, których zakres rzeczowy będzie wykraczał poza standardowy zakres projektu. Zmiana będzie miała pozytywny wpływ na realizację założeń Europejskiego Zielonego Ładu – preferowanie projektów zakładających wykorzystanie OZE, czy wdrożenie GOZ przyczyni się do realizacji unijnej i krajowej polityki klimatycznej i energetycznej, a także pozytywnie wpłynie na wdrażanie założeń Mapy drogowej GOZ. Dodatkowo, na poziomie Szczegółowego Opisu Osi Priorytetowej należałoby wskazać minimalny katalog działań z zakresu efektywności energetycznej, OZE, adaptacji do zmian klimatu, który powinien być realizowany. Ponadto w SzOOP należałoby wskazać maksymalne poziomy wsparcia (np. % całkowitych kosztów kwalifikowalnych), które należałoby przeznaczyć na działania w zakresie obiegu cyrkularnego, adaptacji do zmian klimatu, a także realizacji szerszych celów Polityki Spójności. Powyższe założenia powinny mieć również odzwierciedlenie w kryteriach wyboru projektu.	częściowo przyjęta	Zapis został przeniesiony do części 1.7 WNIOSKI Z DOTYCHCZASOWYCH DOŚWIADCZEŃ . Jest to zapis wspólny dla wszystkich priorytetów. Dopuszczalne rozwiązania zostaną doprecyzowane w dokumentach szczegółowych (Szop, kryteria).Projektom nakierowanym głównie na goz dedykowany jest c.s.2.6 Wspieranie transformacji w kierunku gospodarki o obiegu zamkniętym i gospodarki zasobooszczędnej.
882	Urząd Marszałkowski Woj. Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie		53	12. Aktualny zapis: „Działania będą skierowane na ochronę zasobów przyrodniczych zgodnie z zapisami dokumentów planistycznych dla obszarów chronionych, jak również na kontynuowanie wsparcia ochrony wybranych gatunków i siedlisk, przede wszystkim na terenach parków narodowych, rezerwatów przyrody i obszarów Natura 2000. Kolejne potrzeby zidentyfikowane do finansowania w ramach programu obejmują kontynuację prac nad opracowaniem i aktualizacją dokumentów planistycznych, tj. planów zadań ochronnych/ planów ochrony dla obszarów chronionych, w szczególności obszarów Natura 2000.” Uwaga: Należy precyzyjnie wskazać, na jakich terenach przewidziano możliwość wsparcia ww. działań w ramach FEnIKS. Proponuje się uzupełnienie treści uzgadnianego dokumentu w kontekście powyższych przedsięwzięć, zgodnie z projektem linii demarkacyjnej. W projekcie FEnIKS w przypadku przedsięwzięć polegających na wdrażaniu zapisów dokumentów strategicznych i planistycznych uwzględniono wszystkie rezerwy, natomiast kontynuację prac nad opracowaniem i aktualizacją dokumentów planistycznych przewidziano w szczególności dla obszarów Natura 2000 (pominięto parki narodowe oraz rezerwy pokrywające się z obszarami Natura 2000).	Propozycja ma na celu zwiększenia czytelności podziału interwencji planowanej do realizacji na poziomie krajowym i regionalnym, a także zapewnienia komplementarności wsparcia na obszarach chronionych w Polsce.	częściowo przyjęta	Dotychczasowe zapisy FEnIKS nie wykluczają dokumentów dla innych obszarów niż Natura 2000, gdyż słowami: " w szczególności" zapewniony jest otwarty zakres wsparcia. Natomiast właściwym dokumentem doprecyzowującym zakres terytorialny będzie szczegółowy opis priorytetów (SzOP).
883	Urząd Marszałkowski Woj. Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie	cały rozdział 2.4 Priorytet IV		13. Proponuje się wskazać, że w ramach tych punktów/priorytetów będą preferowane projekty realizowane w zakresie obiegu cyrkularnego, czy też adaptacji do zmian klimatu.	We wskazanych obszarach można uwzględnić preferowanie projektów, które zakładają realizację zamówień publicznych uwzględniających kwestie środowiskowe, tak by realizacja inwestycji, czy zakup sprzętu w jak największym stopniu przyczyniały się do zrównoważonego rozwoju. Pozwoli to na realizację polityk unijnych i krajowych w zakresie klimatu, emisji gazów cieplarnianych, czy gospodarki odpadami.	częściowo przyjęta	Szczegółowe informacje w zakresie projektów możliwych do wsparcia będą określone na poziomie dokumentu będącego szczegółowym opisem priorytetów.
884	Urząd Marszałkowski Woj. Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie	Rozdział 2.5 Priorytet V, Cel szczegółowy 3.1		13. Proponuje się wskazać, że w ramach tych punktów/priorytetów będą preferowane projekty realizowane w zakresie obiegu cyrkularnego, czy też adaptacji do zmian klimatu.	We wskazanych obszarach można uwzględnić preferowanie projektów, które zakładają realizację zamówień publicznych uwzględniających kwestie środowiskowe, tak by realizacja inwestycji, czy zakup sprzętu w jak największym stopniu przyczyniały się do zrównoważonego rozwoju. Pozwoli to na realizację polityk unijnych i krajowych w zakresie klimatu, emisji gazów cieplarnianych, czy gospodarki odpadami.	częściowo przyjęta	Doprecyzowanie zapisów nastąpi na poziomie szczegółowego opisu osi, czyli SzOP.
885	Urząd Marszałkowski Woj. Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie	2.1.3.4 Wskazanie konkretnych terytoriów objętych wsparciem, z uwzględnieniem planowanego wykorzystania narzędzi terytorialnych	44	11. W tytule rozdziału odniesiono się do wskazania „konkretnych terytoriów” czego nie można doszukać się w tekście. Zapisy są na zbyt ogólnym poziomie. Brakuje odniesienie do OSI o znaczeniu krajowym.	Zgodnie z tytułem rozdziału należy konkretnie wskazać jakie terytoria obejmował będzie FEnIKS. Ponadto, analogicznie do programów regionalnych, programy krajowe powinny odzwierciedlać w jaki sposób obejmują wsparciem obszary strategicznej interwencji o znaczeniu krajowym.	częściowo przyjęta	Doprecyzowanie zapisów nastąpi na poziomie szczegółowego opisu osi, czyli SzOP.

886	Urząd Marszałkowski Woj. Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie	cały rozdział 2.4 Priorytet IV		13. Proponuje się wskazać, że w ramach tych punktów/priorytetów będą preferowane projekty realizowane w zakresie obiegu cyrkularnego, czy też adaptacji do zmian klimatu.	We wskazanych obszarach można uwzględnić preferowanie projektów, które zakładają realizację zamówień publicznych uwzględniających kwestie środowiskowe, tak by realizacja inwestycji, czy zakup sprzętu w jak największym stopniu przyczyniały się do zrównoważonego rozwoju. Pozwoli to na realizację polityk unijnych i krajowych w zakresie klimatu, emisji gazów cieplarnianych, czy gospodarki odpadami.	częściowo przyjęta	W ramach rozdziału 1.7 programu istnieje zapis: "We wszystkich projektach, w których będzie to zasadne i możliwe, zostaną zastosowane rozwiązania w zakresie gospodarki o obiegu zamkniętym (w tym wykorzystanie wody szarej, ścieków oczyszczonych, efektywności energetycznej i użycia energii ze źródeł odnawialnych), jak również elementy sprzyjające adaptacji do zmian klimatu (w szczególności zielona i niebieska infrastruktura) oraz działania dotyczące kwestii ochrony, promowania i przywracania zdrowych ekosystemów, zielonej infrastruktury i rozwiązań opartych na rodzimych zasobach przyrody. Elementem projektów będą mogły być również dodatkowe inwestycje, jeżeli będą miały za zadanie realizację szerszych celów polityki spójności (np. zieleń, usuwanie barier architektonicznych i ekologicznych, czy elementy budownictwa wynikające z konieczności dostosowania do zmian klimatu)". Szczegółowe zapisy w niniejszym zakresie będą określone na poziomie szczegółowego opisu priorytetów (SzOP).
887	Urząd Marszałkowski Woj. Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie	Rozdział 2.5 Priorytet V, Cel szczegółowy 3.1		13. Proponuje się wskazać, że w ramach tych punktów/priorytetów będą preferowane projekty realizowane w zakresie obiegu cyrkularnego, czy też adaptacji do zmian klimatu.	We wskazanych obszarach można uwzględnić preferowanie projektów, które zakładają realizację zamówień publicznych uwzględniających kwestie środowiskowe, tak by realizacja inwestycji, czy zakup sprzętu w jak największym stopniu przyczyniały się do zrównoważonego rozwoju. Pozwoli to na realizację polityk unijnych i krajowych w zakresie klimatu, emisji gazów cieplarnianych, czy gospodarki odpadami.	częściowo przyjęta	W ramach rozdziału 1.7 programu istnieje zapis: "We wszystkich projektach, w których będzie to zasadne i możliwe, zostaną zastosowane rozwiązania w zakresie gospodarki o obiegu zamkniętym (w tym wykorzystanie wody szarej, ścieków oczyszczonych, efektywności energetycznej i użycia energii ze źródeł odnawialnych), jak również elementy sprzyjające adaptacji do zmian klimatu (w szczególności zielona i niebieska infrastruktura) oraz działania dotyczące kwestii ochrony, promowania i przywracania zdrowych ekosystemów, zielonej infrastruktury i rozwiązań opartych na rodzimych zasobach przyrody. Elementem projektów będą mogły być również dodatkowe inwestycje, jeżeli będą miały za zadanie realizację szerszych celów polityki spójności (np. zieleń, usuwanie barier architektonicznych i ekologicznych, czy elementy budownictwa wynikające z konieczności dostosowania do zmian klimatu)". Szczegółowe zapisy w niniejszym zakresie będą określone na poziomie szczegółowego opisu priorytetów (SzOP).
888	Urząd Marszałkowski Woj. Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie		Uwaga ogólna	4. Co do zasady wsparcie inwestycji podmiotów państwowych zakładane było dotychczas z poziomu krajowego z Polityki Spójności. Stąd w przypadku planowanego dofinansowania inwestycji kolejowych proponuje się nie ograniczać wsparcia finansowego z poziomu programu krajowego jedynie do linii kolejowych i węzłów transportowych o charakterze ponadregionalnym. W większości przypadków linie kolejowe stanowią własność Skarbu Państwa i są zarządzane przez spółkę państwową.	-	odrzucona	Uwaga nieuwzględniona na obecnym etapie. Środki finansowe FENIKS alokowane na wsparcie transportu kolejowego pozwalają na realizację projektów fazowanych i etapowanych z perspektywy 2014-2020 oraz najważniejszych priorytetów wynikających ze Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030. Linia demarkacyjna nie przesądza o finansowaniu linii regionalnych na poziomie krajowym, czy regionalnym. Ewentualne uszczegółowienie dotyczące kontynuacji/realizacji projektów kolejowych o znaczeniu regionalnym zostanie wprowadzone po uzgodnieniu odpowiednich zapisów w UP.
889	Urząd Marszałkowski Woj. Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie		Uwaga ogólna	5. Uwaga horyzontalna do Rozdz. 2, Priorytetu VI ZDROWIE, Cel szczegółowy 4.5 Zapewnienie równego dostępu do opieki zdrowotnej i wspieranie odporności systemów opieki zdrowotnej, w tym podstawowej opieki zdrowotnej, oraz promowanie przechodzenia od opieki instytucjonalnej do opieki rodzinnej i środowiskowej, str. 98-102: Dokument w tej części ma postać bardziej diagnozy potrzeb. Sugeruje się wyodrębnienie enumeratywnego katalogu typów przedsięwzięć realizowanych w Programie w podziale na poszczególne obszary: AOS, podmioty realizujące opiekę szpitalną, psychiatryczną itp. celem zachowania demarkacji na poziomie kraj-region.		odrzucona	Zapisy zostaną doszczegółowione na poziomie SzOP
890	Urząd Marszałkowski Woj. Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie		108	16. Proponuje się dodanie fragmentu: „W sektorze kolejowym projekty na liniach poza siecią TEN-T będą dotyczyć budowy i modernizacji linii kolejowych i węzłów transportowych, w tym integrujących ruch regionalny z ponadregionalnym”.	Mając na względzie, że infrastruktura kolejowa o charakterze regionalnym nie będzie finansowana ze środków Polityki Spójności w perspektywie 2021-2027 w ramach programów regionalnych, należy zapewnić, aby środki finansowe UE w ramach programu FENIKS w odpowiedniej wysokości zostały również przewidziane na realizację inwestycji kolejowych regionalnych (w tym, dla przewozów o charakterze regionalnym). Poza priorytetowym z punktu widzenia spójności sieci kolejowej w Polsce i UE zadaniem ukończenia sieci TEN-T, ważne jest również finansowanie kluczowych odcinków ponadregionalnych, węzłowych, komplementarnych do TEN-T oraz dających efekt synergii z planowaną interwencją w sektorze kolejowym z Programem Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej.	odrzucona	Uwaga nieuwzględniona na obecnym etapie. Środki finansowe FENIKS alokowane na wsparcie transportu kolejowego pozwalają na realizację projektów fazowanych i etapowanych z perspektywy 2014-2020 oraz najważniejszych priorytetów wynikających ze Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030. Linia demarkacyjna nie przesądza o finansowaniu linii regionalnych na poziomie krajowym, czy regionalnym. Ewentualne uszczegółowienie dotyczące kontynuacji/realizacji projektów kolejowych o znaczeniu regionalnym zostanie wprowadzone po uzgodnieniu odpowiednich zapisów w UP.
891	Urząd Marszałkowski Woj. Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie		123	19. Jest: „Głównymi odbiorcami wsparcia będzie społeczeństwo, jednostki samorządu terytorialnego oraz instytucje kultury.” Proponuje się: „Grupy docelowe: państwowe instytucje kultury, instytucje kultury współprowadzone przez administrację rządową i samorządową, -instytucje kultury posiadające zbiory wchodzące w zakres Narodowego Zasobu Bibliotecznego wymieniane w załączniku do Rozporządzenia Min. KIDN z dnia 4 lipca 2012 r. w sprawie narodowego zasobu bibliotecznego, -turyści, -społeczeństwo.”	Mylące jest wskazanie jako grupy docelowej jednostek samorządu terytorialnego, skoro zgodnie z linią demarkacji oraz treścią opisową celu szczegółowego, wsparcie zostanie udzielone państwowym i współprowadzonym instytucjom kultury. Proponuje się doszczegółowić listę zgodnie z linią demarkacyjną.	odrzucona	Grupa docelowa nie oznacza beneficjentów wsparcia. Typy beneficjentów zostaną doprecyzowane w dokumentach uszczegóławiających (SzOP).

892	Urząd Marszałkowski Woj. Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie	2.5.2.1 Powiązane rodzaje działań	109	<p>9. Jest: „We wszystkich projektach, w których będzie to zasadne i możliwe zostaną zastosowane rozwiązania w zakresie obiegu cyrkularnego (w tym efektywności energetycznej i użycia energii ze źródeł odnawialnych) jak również elementy sprzyjające adaptacji do zmiany klimatu i łagodzeniu jej skutków (w szczególności zielona i niebieska infrastruktura).”</p> <p>Proponuje się: „Preferowane będą projekty, w których zostają zastosowane rozwiązania (zasadne i możliwe) w zakresie obiegu cyrkularnego (w tym efektywności energetycznej i użycia energii ze źródeł odnawialnych) jak również elementy sprzyjające adaptacji do zmiany klimatu i łagodzeniu jej skutków (w szczególności zielona i niebieska infrastruktura).”</p>	<p>Proponowana zmiana pozwoli na wybór tych projektów, które na etapie aplikowania założyły realizację przedsięwzięć w oparciu o GOZ.</p> <p>Zgodnie z pierwotnie proponowanym zapisem, ubiegający się o wsparcie wnioskodawca będzie mógł co prawda podjąć decyzję o realizacji projektu, który będzie w mniejszym stopniu wpływał negatywnie na środowisko, w tym emisję GHG, czy gospodarkę odpadami. Jednakże brak preferencji takich pro-środowiskowych projektów może ostatecznie skutkować niewielką liczbą złożonych wniosków, których zakres rzeczowy będzie wykraczał poza standardowy zakres projektu.</p> <p>Zmiana będzie miała pozytywny wpływ na realizację założeń Europejskiego Zielonego Ładu – preferowanie projektów zakładających wykorzystanie OZE, czy wdrożenie GOZ przyczyni się do realizacji unijnej i krajowej polityki klimatycznej i energetycznej, a także pozytywnie wpłynie na wdrażanie założeń Mapy drogowej GOZ.</p> <p>Dodatkowo, na poziomie Szczegółowego Opisu Osi Priorytetowej należałoby wskazać minimalny katalog działań z zakresu efektywności energetycznej, OZE, adaptacji do zmian klimatu, który powinien być realizowany. Ponadto w SzOOP należałoby wskazać maksymalne poziomy wsparcia (np. % całkowitych kosztów kwalifikowalnych), które należałoby przeznaczyć na działania w zakresie obiegu cyrkularnego, adaptacji do zmian klimatu, a także realizacji szerszych celów Polityki Spójności. Powyższe założenia powinny mieć również odzwierciedlenie w kryteriach wyboru projektu.</p>	odrzucona	j.w.
893	Urząd Marszałkowski Woj. Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie	2.1.5.1 Powiązane rodzaje działań	53	<p>Proponowana zmiana pozwoli na wybór tych projektów, które na etapie aplikowania założyły realizację przedsięwzięć w oparciu o GOZ. Zgodnie z pierwotnie proponowanym zapisem, ubiegający się o wsparcie wnioskodawca będzie mógł co prawda podjąć decyzję o realizacji projektu, który będzie w mniejszym stopniu wpływał negatywnie na środowisko, w tym emisję GHG, czy gospodarkę odpadami. Jednakże brak preferencji takich pro-środowiskowych projektów może ostatecznie skutkować niewielką liczbą złożonych wniosków, których zakres rzeczowy będzie wykraczał poza standardowy zakres projektu. Zmiana będzie miała pozytywny wpływ na realizację założeń Europejskiego Zielonego Ładu – preferowanie projektów zakładających wykorzystanie OZE, czy wdrożenie GOZ przyczyni się do realizacji unijnej i krajowej polityki klimatycznej i energetycznej, a także pozytywnie wpłynie na wdrażanie założeń Mapy drogowej GOZ. Dodatkowo, na poziomie Szczegółowego Opisu Osi Priorytetowej należałoby wskazać minimalny katalog działań z zakresu efektywności energetycznej, OZE, adaptacji do zmian klimatu, który powinien być realizowany. Ponadto w SzOOP należałoby wskazać maksymalne poziomy wsparcia (np. % całkowitych kosztów kwalifikowalnych), które należałoby przeznaczyć na działania w zakresie obiegu cyrkularnego, adaptacji do zmian klimatu, a także realizacji szerszych celów Polityki Spójności. Powyższe założenia powinny mieć również odzwierciedlenie w kryteriach wyboru projektu.</p>	<p>Proponowana zmiana pozwoli na wybór tych projektów, które na etapie aplikowania założyły realizację przedsięwzięć w oparciu o GOZ. Zgodnie z pierwotnie proponowanym zapisem, ubiegający się o wsparcie wnioskodawca będzie mógł co prawda podjąć decyzję o realizacji projektu, który będzie w mniejszym stopniu wpływał negatywnie na środowisko, w tym emisję GHG, czy gospodarkę odpadami. Jednakże brak preferencji takich pro-środowiskowych projektów może ostatecznie skutkować niewielką liczbą złożonych wniosków, których zakres rzeczowy będzie wykraczał poza standardowy zakres projektu. Zmiana będzie miała pozytywny wpływ na realizację założeń Europejskiego Zielonego Ładu – preferowanie projektów zakładających wykorzystanie OZE, czy wdrożenie GOZ przyczyni się do realizacji unijnej i krajowej polityki klimatycznej i energetycznej, a także pozytywnie wpłynie na wdrażanie założeń Mapy drogowej GOZ. Dodatkowo, na poziomie Szczegółowego Opisu Osi Priorytetowej należałoby wskazać minimalny katalog działań z zakresu efektywności energetycznej, OZE, adaptacji do zmian klimatu, który powinien być realizowany. Ponadto w SzOOP należałoby wskazać maksymalne poziomy wsparcia (np. % całkowitych kosztów kwalifikowalnych), które należałoby przeznaczyć na działania w zakresie obiegu cyrkularnego, adaptacji do zmian klimatu, a także realizacji szerszych celów Polityki Spójności. Powyższe założenia powinny mieć również odzwierciedlenie w kryteriach wyboru projektu.</p>	odrzucona	Uwaga niezrozumiała
894	Urząd Marszałkowski Woj. Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie		140	<p>20. „Wykaz planowanych operacji o znaczeniu strategicznym...” nie odzwierciedla projektów/inwestycji – w większości przypadków są to obszary strategiczne. W obszarze KULTURA nie zostały wskazane żadne propozycje. Stąd, proponuje się uzupełnić dokument, ewentualnie zweryfikować tytuł załącznika.</p>	<p>Przedłożenie projektu Programu w takiej formie nie daje możliwości skonsultowania/odniesienia się do planowanych projektów w charakterze strategicznym.</p>	odrzucona	<p>W zał. Nr 8 do projektu FENIKS został umieszczony „Wykaz planowanych operacji o znaczeniu strategicznym wraz z harmonogramem” z adnotacją, że wykaz ten nie stanowi listy zamkniętej projektów przewidzianych do wsparcia oraz, że są to przykłady projektów podlegających szczególnym środkom dot. monitorowania i komunikacji. Tego wykazu nie należy utożsamiać z listą projektów wybieranych w trybie indywidualnym, czy projektów dużych, jak np. w POIiŚ 2014-2020. Ten wykaz i operacje w nim zawarte mają inne znaczenie i funkcje. Zgodnie z definicją zawartą w rozporządzeniu ogólnym „operacja o znaczeniu strategicznym” oznacza operację, która wnosi znaczący wkład w osiągnięcie celów programu i która z tego względu podlega szczególnym środkom dotyczącym monitorowania i komunikacji. Może to być pojedynczy projekt lub też wiązka projektów. Biorąc pod uwagę powyższe, nie ma obowiązku wynikającego z rozporządzenia, aby do każdego priorytetu programu przypisana była lista operacji o znaczeniu strategicznym. Jest to decyzja pozostawiona Państwu członkowskiemu. Decyzja o umieszczeniu projektu z danego obszaru jako operacji o strategicznym znaczeniu powinna mieć na uwadze przede wszystkim to, czym jest taka operacja i jaka rolę odgrywa w programie, o czym jest mowa powyżej. Należy pamiętać, że ww. wykaz dołącza się do programu wyłącznie do celów informacyjnych.</p>
895	Urząd Marszałkowski Woj. Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie		106	<p>18. Proponuje się dodanie: „Realizowane będą inwestycje związane ze wzmocnieniem potencjału turystycznego zabytków znajdujących się na liście Światowego Dziedzictwa UNESCO, liście obiektów uznanych przez Prezydenta RP za Pomniki Historii (zarówno wpisy indywidualne, jak i obszarowe) oraz obiektów (zabytki nieruchomości / budynki) posiadających tytuł Znak Dziedzictwa Europejskiego i wyjątkowe obiekty dziedzictwa kulturowego w skali kraju. Działanie będzie ograniczać się do obiektów, w których prowadzona jest działalność kulturalna i które mają potencjał do rozwoju turystyki kulturowej.”</p>	<p>Rekomenduje się rozszerzenie interwencji o „wyjątkowe obiekty dziedzictwa kulturowego w skali kraju”. Wiele obiektów w Polsce tego typu posiada duży potencjał do rozwoju turystyki kulturalnej, choć nie znajduje się na wspieranych listach dziedzictwa. Każdy taki obiekt powinien zostać oceniony indywidualnie, biorąc pod uwagę np. fakt, czy dany obiekt znajduje się na ścieżce uzyskania jednego z ww. statusów. Warto zauważyć, że w Polsce znajduje się tylko 5 obiektów posiadających tytuł Znak Dziedzictwa Europejskiego (nie licząc Konstytucji 3 maja z 1791 r.) co znacznie ogranicza krąg potencjalnych beneficjentów. Rozszerzenie interwencji o wybitne obiekty dziedzictwa kulturalnego w skali kraju może ułatwić im staranie się o wpisanie na potencjalne listy dziedzictwa (m.in. przyznanie tytułu Znak Dziedzictwa Europejskiego czy statusu Pomnika Historii).</p>	odrzucona	<p>Celem interwencji nie jest wsparcie zabytków jako takich, ale realizacja działań przyczyniających się do osiągnięcia istotnych celów społecznych i gospodarczych wpisujących się w Cel Polityki 4. Zabytki UNESCO, Pomniki Historii czy ZDE, które dzięki nadanej randze stanowią wyjątkowe obiekty dziedzictwa kulturowego w skali kraju, Europy i świata, staną się narzędziem dla osiągnięcia ww. celów.</p>
896	Urząd Marszałkowski Woj. Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie		105	<p>17. Proponuje się dodanie: „Inwestycje będą wspierały procesy transformacji cyfrowej poprzez rozwój infrastruktury, zakup wyposażenia i technologii (m.in. mediateki) umożliwiających rozszerzenie grup odbiorców realizowanej oferty (zwiększenie dostępności kultury poprzez umożliwienie korzystania z niej grupom dotychczas wykluczonym np. niepełnosprawni, zwiększenie zasięgu oferty - upowszechnianie oferty on-line) oraz zapewnienie bezpieczeństwa funkcjonowania w warunkach różnego rodzaju kryzysów (na podstawie doświadczeń związanych z wystąpieniem pandemii Covid-19).”</p>	<p>Systemowy/pilotażowy projekt dot. mediatek dla wszystkich 16 regionów w Polsce mógłby zostać zrealizowany z FENIKS (np. po jednym projekcie na województwo). Rezultaty i najlepsze praktyki takiego pionierskiego projektu mogłyby być następnie wdrażane w regionach w oparciu o programy regionalne. Mediateki znacznie zwiększają dostępność kultury grupom wykluczonym, szczególnie na obszarach peryferyjnych. Instytucje te wypożyczają i udostępniają audiobooki, płyty CD, DVD, Blu-ray i inne zbiory na miejscu bezpłatnie każdemu zainteresowanemu. Coraz częściej do tej oferty włączane są usługi korzystania ze sprzętu: czytników e-booków, tabletów, konsol czy VR. Biblioteki multimedialne przeciwdziałają również wykluczeniu cyfrowemu poprzez organizację kursów komputerowych i programistycznych.</p>	odrzucona	<p>Projekty dot. mediatek będą wspierane w FE PW. Przyjęcie identycznego typu projektu powielaloby zakres wsparcia. Ponadto należy dodać, że w ramach FENIKS zastosowane zostaną rozwiązania infrastrukturalne, które umożliwią tworzenie innowacyjnej oferty kulturalnej, rozszerzenie jej o nowe formy działalności i cele lub będą przyczyniać się do zwiększenia atrakcyjności świadzonej oferty, co nie wyklucza możliwości tworzenia mediatek.</p>

897	Urząd Marszałkowski Woj. Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie	1.3 WYZWANIA ZIDENTYFIKOWANE W ZALECENIACH UE I STRATEGIACH	14	7. Jest: „Zalecenia KE w obszarze transportu dotyczą ukierunkowania inwestycji w szczególności na jego zrównoważony charakter. Wskazane obszary priorytetowe odnoszą się do rozwijania zrównoważonej multimodalnej mobilności, w tym do sieci TEN-T i połączeń transgranicznych.” Proponuje się: „Zalecenia KE w obszarze transportu dotyczą ukierunkowania inwestycji w szczególności na jego zrównoważony charakter. Wskazane obszary priorytetowe odnoszą się do rozwijania zrównoważonej multimodalnej mobilności, w tym do sieci TEN-T i połączeń transgranicznych, w szczególności w celu m.in. usunięcia różnic regionalnych w drogowej sieci TEN-T, zwłaszcza na północy Polski.”	tra	odrzucona	Zgodnie z sugestiami Komisji Europejskiej, przedmiotowe zapisy zostały gruntownie zmienione, by nie opisywały czego dotyczą Zalecenia KE (tym samym niepotrzebnie powielaly ich treść), a by wskazywały jak te Zalecenia będą uwzględniane w ramach wdrażania Programu. Jednocześnie, z przyczyn technicznych (ograniczona liczba znaków w Programie, wynikająca ze wzoru Programu), musiały przybrać postać bardzo syntetycznego opisu: "Program odpowiada na zalecenia KE w obszarze transportu poprzez jest strategiczne międzygałęziowe planowanie, oparte na obiektywnej analizie potrzeb, w tym przewidywanych zmian ruchu w długoterminowej perspektywie. Program kładzie nacisk na rozwój transportu bezemisyjnego (kolejowego, intermodalnego, miejskiego), obudowanego technologiami cyfrowymi i systemami sterowania, umożliwiającymi racjonalne wykorzystanie transportu publicznego w miastach, czy sprawniejsze zarządzanie taborem oraz na integrację środków transportu do służby bezpośrednio ograniczaniu emitowanych zanieczyszczeń. W przypadku dróg oprócz dążenia do domknięcia sieci TEN-T i poprawy bezpieczeństwa na drogach, ich charakter będzie określać wyposażenie w punkty ładowania pojazdów bezemisyjnych. Dzięki ich realizacji przybliżony zostanie cel, dotyczący redukcji emisji z transportu o 90%, co przyczyni się do osiągnięcia przez UE neutralności klimatycznej do 2050 r."
898	Urząd Marszałkowski Woj. Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie		100	15. Aktualny zapis: „Interwencja będzie wspierać realizację modelu włączenia społecznego i opieki nad osobami potrzebującymi wsparcia w codziennym funkcjonowaniu, w tym osobami starszymi i przewlekle chorymi. Realizowane działania będą wzmacniać systemową zmianę w ochronie zdrowia w kierunku rozwijania zdeinstytucjonalizowanych form opieki nad osobami chorymi i potrzebującymi wsparcia w codziennym funkcjonowaniu. Szczególnie istotne będzie wspieranie opieki nad osobami starszymi oraz dotkniętymi chorobami i zaburzeniami psychicznymi.” Uwaga: Zapis niezrozumiały. Sugeruje się przededytować. Na czym polega ww. model włączenia społecznego?	W kontekście zaprezentowanych założeń na spotkaniu w dn. 1 kwietnia 2021 r. FENIKS w obszarze ochrony zdrowia wspierać miał: szpitale ponadregionalne, instytuty badawcze oraz jednostki ratownictwa medycznego. Opiniowany dokument dotyczy dużo szerszych zmian systemowych również w zakresie POZ, AOS, modelu włączenia społecznego i opieki nad osobami potrzebującymi wsparcia w codziennym funkcjonowaniu, w tym osobami starszymi i przewlekle chorymi. W związku z powyższym mało czytelna staje się linia demarkacyjna pomiędzy wsparciem krajowym a regionalnym.	odrzucona	Podany fragment tekstu mówi o modelu deinstytucjonalizacji. Ponadto, zakres wsparcia zostanie szczegółowo doprecyzowany w SzOP
899	Urząd Marszałkowski Woj. Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie		100	15. Aktualny zapis: „Interwencja będzie wspierać realizację modelu włączenia społecznego i opieki nad osobami potrzebującymi wsparcia w codziennym funkcjonowaniu, w tym osobami starszymi i przewlekle chorymi. Realizowane działania będą wzmacniać systemową zmianę w ochronie zdrowia w kierunku rozwijania zdeinstytucjonalizowanych form opieki nad osobami chorymi i potrzebującymi wsparcia w codziennym funkcjonowaniu. Szczególnie istotne będzie wspieranie opieki nad osobami starszymi oraz dotkniętymi chorobami i zaburzeniami psychicznymi.” Uwaga: Zapis niezrozumiały. Sugeruje się przededytować. Na czym polega ww. model włączenia społecznego?	W kontekście zaprezentowanych założeń na spotkaniu w dn. 1 kwietnia 2021 r. FENIKS w obszarze ochrony zdrowia wspierać miał: szpitale ponadregionalne, instytuty badawcze oraz jednostki ratownictwa medycznego. Opiniowany dokument dotyczy dużo szerszych zmian systemowych również w zakresie POZ, AOS, modelu włączenia społecznego i opieki nad osobami potrzebującymi wsparcia w codziennym funkcjonowaniu, w tym osobami starszymi i przewlekle chorymi. W związku z powyższym mało czytelna staje się linia demarkacyjna pomiędzy wsparciem krajowym a regionalnym.	odrzucona	Podany fragment tekstu mówi o modelu deinstytucjonalizacji. Ponadto, zakres wsparcia zostanie szczegółowo doprecyzowany w SzOP
900	Urząd Marszałkowski Woj. Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie		Uwaga ogólna	2. W poddawanych konsultacjom projekcie programu nie znajdują się informacje o zakładanych limitach wydatków na rzecz osiągnięcia celów klimatycznych. Cele klimatyczne powinny być realizowane w ramach FENIKS, adekwatnie do jego skali i wartości finansowej.		przyjęta	
901	Urząd Marszałkowski Woj. Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie		Uwaga ogólna	3. W niektórych obszarach Programu nie wskazano mechanizmów umożliwiających zachowanie komplementarności z innymi Programami i instrumentami wsparcia. Poniżej przedstawiono przykłady synergii działań uwzględnionych w projekcie programu Fundusze Europejskie dla Nowoczesnej Gospodarki z FENIKS, które nie znalazły swojego odzwierciedlenia w projekcie opiniowanego dokumentu: •absorpcja innowacji, wyników prac B+R i nowoczesnych technologii (środowiskowych, niskoemisyjnych) wspieranych w FENG w ramach projektów inwestycyjnych finansowanych z FENIKS, •wypracowane w FENG innowacyjne rozwiązania dot. błękitnej i zielonej gospodarki, adaptacji do zmian klimatu i łagodzenia ich skutków, transformacji energetycznej i zrównoważonego transportu, zidentyfikowane przez sektor publiczny możliwe do wdrożenia dzięki wsparciu ze środków FENIKS, •wypracowane w FENG nowoczesne technologie i produkty medyczne mogą następnie zostać upowszechnione w ramach FENIKS, w projektach obejmujących np. zakup wyspecjalizowanej aparatury medycznej, służącej diagnostyce, lecznictwu i ratownictwu.		przyjęta	
902	Urząd Marszałkowski Woj. Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie		99	Aktualny zapis: „Równie istotne podejmowane są działania związane ze zwiększeniem dostępu do ambulatoryjnej opieki zdrowotnej. Podjętych jest szereg działań w zakresie zwiększenia wyceny świadczeń, ale przede wszystkim zniesieniem limitów z umów z NFZ w ambulatoryjnej opiece specjalistycznej, np. wprowadzono bezlimitowe finansowanie wszystkich świadczeń z zakresu ambulatoryjnej opieki specjalistycznej udzielonych dzieciom, zniesiono limity na porady pierwszorazowe w czterech specjalnościach: neurologii, ortopedii, endokrynologii i kardiologii.” Uwaga: Proponuje się usunąć cyt. fragment, ponieważ powieli zapisy wcześniejszego akapitu.	Uwaga ma na celu zwiększenie czytelności zapisów Programu.	przyjęta	
903	Urząd Marszałkowski Woj. Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie	1.2 GŁÓWNE WYZWANIA PRZY UWZGLĘDNIENIU NIEDOSKONAŁOŚCI RYNKU, POTRZEB INWESTYCYJNYCH ORAZ KOMPLEMENTARNOŚCI I SYNERGII Z INNYMI FORMAMI WSPARCIA	14	6. Aktualny zapis: „Zakres wsparcia realizowanego w ramach Programu jest komplementarny ze wsparciem innych programów w ramach polityki spójności na lata 2021-2027 oraz innych instrumentów UE. Ryzyku podwójnego finansowania obszarów w ramach różnych programów krajowych i regionalnych będzie zapobiegać przyjęta linia demarkacyjna. Komplementarność interwencji jest istotnym czynnikiem nie tylko na etapie programowania, ale również na etapie realizacji programu. Dlatego też istotne będzie podejmowanie działań zmierzających do zapewnienia komplementarności na etapie wyboru i realizacji projektów.” Uwaga: Proponuje się uzupełnić podrozdział o szersze zapisy/sekcje dot. komplementarności i synergii Programu z innymi formami wsparcia na podobieństwo projektu Programu FENG 2021-2027 (Projekt Programu do konsultacji społecznych z dn. 10 marca 2021 r., Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej).	Zapis dot. komplementarności jest zbyt ogólny. W przypadku inwestycji o zbliżonym zakresie wsparcia w danym obszarze w różnych Programach (np. FENIKS i KPO) należy wyraźnie określić ich wzajemne uzupełnianie się, synergii itp. Wskazanie mechanizmów, które umożliwiają komplementarność opiniowanego dokumentu z innymi programami krajowymi i regionalnymi, w dużej mierze ułatwi realne planowanie oraz przyczyni się do efektywniejszego wydatkowania funduszy UE.	przyjęta	

904	Urząd Marszałkowski Woj. Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie	Uwaga ogólna do całego dokumentu, WSKAŹNIKI	str. 40-41, 45-46, 50-51, 55, 60, 72, 77-79, 89-90, 94-96, 100, 104-105, 111-112, 119, 125	21. Wskaźniki rezultatu, jednostki miary i źródła danych są podane w języku angielskim – należy je przetłumaczyć na język polski.	Zmiana redakcyjna.	przyjęta	Tabele wskaźnikowe w programie wypełnia się w języku polskim (nazwy wskaźników wspólnych pochodzą z oficjalnego tłumaczenia Rozporządzenia 2021/1058 - opublikowane 30 czerwca 2021 r.)
905	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	2.5.1.1 Powiązane rodzaje działań	102	1. Wniosek o usunięcie zapisów dot. ograniczenia do kategorii regionów słabiej rozwiniętych. 2. Brak informacji o wsparciu na infrastrukturę transportu kolejowego w ramach TEN-T.	Ad. 1. Brak przedstawienia argumentów dlaczego ze środków EFRR może być wspierana tylko budowa dróg w regionach słabiej rozwiniętych. Potrzeby komunikacyjne są także w regionach prześciowych. Ad. 2. Konieczne wzmocnienia transportu kolejowego który jest bardziej przyjazny środowisku.	częściowo przyjęta	Ad. 1. Usunięto przedmiotowy zapis. Wsparcie z Funduszu Spójności będzie dotyczyło dróg na sieci bazowej TEN-T w całym kraju (w każdej kategorii regionu). Natomiast drogi w sieci kompleksowej TEN-T i poza siecią będą finansowane z EFRR. Ad. 2. Zgodnie z zapisami FEnKS, kolej w TEN-T będzie finansowana z Funduszu Spójności, w priorytecie IV, cel szczegółowy 3.2.
906	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	2.2.4.1 Powiązane rodzaje działań	74	1. Konieczność preredagowania treści niniejszego punktu: W zakresie adaptacji zmian klimatu na obszarach miejskich przewiduje się wsparcie projektów realizowanych w miastach o określonej wielkości i gęstości zaludnienia z wyłączeniem miast kwalifikujących się do wsparcia w ramach celu szczegółowego 2.4 w ramach priorytetu I. Ponadto możliwe będzie wsparcie projektów polegających na opracowaniu miejskich planów adaptacji niezależnie od wielkości i gęstości zaludnienia. 2. Konieczne uzupełnienie o zakres inwestycji tj.: - w przypadku małej retencji projekty realizowane przez podmioty administracji rządowej - w przypadku bezpieczeństwa przeciwpowodziowego - projekty o charakterze podnadregionalnym wynikające z listy ministra właściwego ds. gospodarki wodnej oraz ministra ds. klimatu. 3.W związku z postępującymi zmianami klimatu należy również kontynuować działania związane z rozwojem monitoringu środowiska i systemów zarządzania ryzykiem poprzez rozwijanie systemów prognozowania i ostrzegania środowiskowego o zasięgu ponadregionalnym, celem skutecznej ochrony obywateli oraz ich mienia. 4.Wraz z rozwojem tych systemów istnieje potrzeba wsparcia projektów Państwowej Straży Pożarnej działającej w ramach KSRG, której obecność jest niezbędna w przypadku występowania zjawisk katastrofalnych zarówno tych spowodowanych czynnikiem naturalnym jak i ludzkim. Wspierane będą również działania nieinwestycyjne polegające na opracowaniu i udostępnianiu oraz aktualizacji/modyfikacji i uzupełnianiu już istniejących baz wiedzy nt. zmian klimatu i adaptacji do nich.	Ad. 1. Z uwagi na brak planowanego wsparcia dla przedmiotowego zakresu na poziomie regionalnym, wnioskuję się nie wprowadzanie ograniczeń co do wielkości i gęstości zaludnienia dla projektów dot. opracowania MPA. Ad. 2 - 4 Konieczność wprowadzenia zapisów zapewniających rozgraniczenie udzielania wsparcia z programu krajowego oraz programów regionalnych na wskazany zakres.	częściowo przyjęta	Ad. 1 Uwaga odrzucona. Dana kwestia zostanie doprecyzowana na poziomie Linii demarkacyjnej Ad. 2 Uwaga odrzucona. Podział interwencji w poszczególnych Celach Polityki pomiędzy programy krajowe i regionalne będzie doprecyzowany w Linii demarkacyjnej. Ad. 3 i Ad. 4 Uwaga częściowo przyjęta. W sektorze środowiska kontynuowane będą działania związane z rozwojem monitoringu środowiska i systemów zarządzania ryzykiem poprzez rozwijanie systemów prognozowania i ostrzegania środowiskowego, celem skutecznej ochrony obywateli oraz ich mienia. Wraz z rozwojem tych systemów istnieje potrzeba wsparcia służb ratowniczych, których obecność jest niezbędna w przypadku występowania zjawisk katastrofalnych zarówno tych spowodowanych czynnikiem naturalnym jak i ludzkim. Dofinansowanie będą mogły uzyskać projekty Państwowej Straży Pożarnej w ramach KSRG.
907	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	2.6.1.1 Powiązane rodzaje działań	117	Interwencja będzie adresowana do wybranych podmiotów leczniczych, w szczególności udzielających świadczeń zdrowotnych w zakresie podstawowej i ambulatoryjnej opieki zdrowotnej, opieki szpitalnej, podmiotów leczniczych wyspecjalizowanych(...)	Biorąc pod uwagę obecny zapis oraz zapisy linii demarkacyjnej dot. iv można wywnioskować, że wsparcie POZ będzie realizowane tylko i wyłącznie w ramach komponentu regionalnego. W przesłanym do konsultacji projekcie FEnKS brakuje wprost odniesienia się do wsparcia POZ oraz informacji, że wsparcie będzie obejmowało infrastrukturę podmiotów leczniczych dla których organem założycielskim lub prowadzącym jest minister lub wojewoda – co wynika z linii demarkacyjnej.	częściowo przyjęta	Zakres wsparcia zostanie szczegółowo doprecyzowany w SzOP, wsparcie POZ planowane jest w ramach RPO
908	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	2.1.4.1 Powiązane rodzaje działań	48	Dodanie zapisów: Wsparciem objęte zostaną projekty dotyczące rekultywacji, w tym remediacji zdegradowanych działalnością gospodarczą terenów stanowiących własność Skarbu Państwa lub administracji rządowej.	Brak wskazania zakresu wsparcia wraz z określeniem demarkacji w odniesieniu do programów regionalnych.	częściowo przyjęta	Szczegółowe informacje w zakresie typów beneficjentów, czy też trybu wyboru dla poszczególnych typów projektów będą określone na poziomie dokumentu będącego szczegółowym opisem priorytetów.
909	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	2.2.5.1 Powiązane rodzaje działań	83	Dopisanie treści na końcu: w gminach powyżej 15 tys. mieszkańców. Lub powiązanie wskazanego zakresu z demarkacją określoną przy wsparciu realizacji projektów dot. adaptacji do zmian klimatu.	Konieczność wprowadzenia zapisów zapewniających rozgraniczenie udzielania wsparcia z programu krajowego oraz programów regionalnych na wskazany zakres.	częściowo przyjęta	Zapisy w programie mają ogólny charakter. Tego typu zapisy powinny być doprecyzowane na poziomie SzOP. Obecnie wyodrębniony został cel szczegółowy 2.5 w ramach Priorytetu II, który dotyczy infrastruktury w zakresie wody do spożycia.
910	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	2.1.3.1 Powiązane rodzaje działań	43	W związku z powyższym, integralną część, projektów, których głównym celem będzie doprowadzenie do zgodności aglomeracji z wymogami dyrektywy ściekowej, obejmujących budowę lub modernizację oczyszczalni ścieków, będą stanowić działania związane z infrastrukturą służącą przeróbce i zagospodarowaniu osadów ściekowych (w tym m.in. poprzez energetyczne wykorzystanie biogazu).W związku z powyższym, wsparcie udzielane będzie na projekty doprowadzające do zgodności aglomeracji z wymogami dyrektywy ściekowej oraz odpadowej, poprzez raelizację działań związanych z infrastrukturą służącą przeróbce i zagospodarowaniu osadów ściekowych (z zastosowaniem rozwiązań zgodnych z GOZ).	Temat zagospodarowania osadów ściekowych ma szczególne znaczenie przy przechodzeniu na GOZ. Zakres ten winien być zatem dodatkowo dedykowany wsparciu - nie tylko jako integralna część projektów. Ponadto według hierarchii postępowania z odpadami, w pierwszej kolejności należy zapobiegać powstawaniu komunalnych osadów ściekowych. Służy temu m.in. poddawanie osadów takim procesom przeróbki, jak dezintegracja, głęboka stabilizacja, higienizacja i odwodnienie. Wskazywanie energetycznego wykorzystania biogazu nie rozwija temat cyrkularnego obiegu osadów ścieków, nie jest tym samym zgodny z GOZ. W treści niniejszego punktu na str. 43 przy zakresie dot. oczyszczalni ścieków, wskazano na "zastosowanie tam gdzie możliwe nowoczesnych i zarazem energooszczędnych technologii". Wprowadzanie GOZ nie może mieć charakteru "tam gdzie to możliwe" .	częściowo przyjęta	Przeróbka i zagospodarowanie osadów ściekowych jest integralną częścią technologiczną oczyszczania ścieków komunalnych, dlatego wsparcie finansowe inwestycji w tym zakresie na terenie oczyszczalni ścieków jest realizowane w celu szczegółowym 2.5. Jednym z preferowanych rozwiązań zagospodarowania osadów ściekowych są technologie umożliwiające odzysk biogazu w procesach stabilizacji osadów ściekowych, a następnie jego wykorzystanie do produkcji ciepła i/lub energii elektrycznej na potrzeby własne operatora. W treści programu zapisano, że zostaną zastosowane rozwiązania w zakresie obiegu cyrkularnego i podano jedynie jako przykład użycia energii ze źródeł odnawialnych. Nie wyklucza to stosowania określonej strategii postępowania z komunalnymi osadami ściekowymi właściwej hierarchii postępowania z komunalnymi osadami ściekowymi. Środki w celu 2.5 przeznaczone są głównie na doprowadzenie do zgodności aglomeracji z wymogami dyrektywy ściekowej, a nie GOZ.

911	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	1.4 WYZWANIA W ZAKRESIE ZDOLNOŚCI ADMINISTRACYJNYCH	15	Uwaga o bardziej ogólnym charakterze: wsparcie dla klastrów energii jest pożądane jednak problemem jest zbyt nieformalny charakter klastra - jest to porozumienie cywilno - prawne, które nie ma zdolności do czynności prawnych - nie może być po prostu wnioskodawcą/beneficjentem. Oczywiście istnieje możliwość organizacji klastra w formę np. stowarzyszenia lub realizacja projektu klastrowego w formule projektu partnerskiego lecz potrzebna jest wiedza (know-how) w tym zakresie. Ponadto, projekty partnerskie charakteryzują się generowaniem dużej ilości dokumentów związanych z realizacją projektów. Być może potrzebne jest znalezienie innej formuły dla klastrów energii.	W Województwie Dolnośląskim zorganizowany był konkurs dla certyfikowanych klastrów energii i w związku z minimalnym stopniem sformalizowania klastrów konieczne było znalezienie właściwej formuły dla takich projektów.	częściowo przyjęta	Uwaga przyjęta do wiadomości. Wymogi dotyczące wsparcia klastrów energetycznych zostaną określone w dokumencie Szczegółowy Opis Priorytetów (SzOP) i kryteriach
912	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	3.1 Środki finansowe w podziale na poszczególne lata	132	Należy dokonać odpowiedniej korekty i przesunąć przeznaczone środki dla mniej rozwiniętych regionów do regionów w okresie przejściowym. Powyższe jest możliwe na mocy art. 105 projektu Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego wspólne przepisy funduszy UE na lata 2021-2027.	Województwo Dolnośląskie zauważa duże zróżnicowanie wewnątrzregionalne. Wskaźnik PKB dla całego województwa osiąga wartość nieco powyżej 75% średniej UE, natomiast podregiony jeleniogórski i wałbrzyski nieznacznie przekraczają wartości 50% średniej UE (wskaźnik PKB na mieszkańca z uwzględnieniem siły nabywczej pieniądza dla subregionu jeleniogórskiego i wałbrzyskiego odpowiednio 54 proc. i 51 proc.). Patrząc na przykłady innych regionów unijnych, które zyskały status regionu w okresie przejściowym, należy stwierdzić, że niejednokrotnie nie były one w stanie utrzymać tempa rozwoju wracając po jednej perspektywie finansowej do pozycji regionów słabiej rozwiniętych. Podkreślenia wymaga fakt, iż zgodnie z Krajową Strategią Rozwoju Regionalnego 2030 na obszarze Polski zidentyfikowano 15 miast kryzysowych, tj. charakteryzujących się szczególnie złą sytuacją społeczno-gospodarczą, z czego aż 7 na terenie Dolnego Śląska. Znamienne jest przy tym, że 46% mieszkańców w wszystkich miastach kryzysowych w skali kraju to mieszkańcy Dolnego Śląska. Konieczność zmiany tej sytuacji wymaga nakładów finansowych i zwiększenia dostępności do środków europejskich dla Dolnego Śląska w ramach kategorii regionu w okresie przejściowym. Apelujemy o dokonanie odpowiednich transferów finansowych pomiędzy kategoriami regionów na poziomie tego dokumentu zwiększając tym samym pulę środków przeznaczonych na realizację projektów dla beneficjentów z woj. dolnośląskiego.	częściowo przyjęta	Podział alokacji EFRR na kategorie regionów został uzupełniony zgodnie z zapisami projektu UP, który będzie jeszcze jeszcze przedmiotem uzgodnień z KE.
913	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	2.1.3.1 Powiązane rodzaje działań s. 43		W związku z powyższym, integralną część, projektów, których głównym celem będzie doprowadzenie do zgodności aglomeracji z wymogami dyrektywy ściekowej, obejmujących budowę lub modernizację oczyszczalni ścieków, będą stanowić działania związane z infrastrukturą służącą przeróbce i zagospodarowaniu osadów ściekowych (w tym m.in. poprzez energetyczne wykorzystanie biogazu). W związku z powyższym, wsparcie udzielane będzie na projekty doprowadzające do zgodności aglomeracji z wymogami dyrektywy ściekowej oraz odpadowej, poprzez realizację działań związanych z infrastrukturą służącą przeróbce i zagospodarowaniu osadów ściekowych (z zastosowaniem rozwiązań zgodnych z GOZ).	Temat zagospodarowania osadów ściekowych ma szczególne znaczenie przy przechodzeniu na GOZ. Zakres ten winien być zatem dodatkowo dedykowany wsparciu - nie tylko jako integralna część projektów. Ponadto według hierarchii postępowania z odpadami, w pierwszej kolejności należy zapobiegać powstawaniu komunalnych osadów ściekowych. Służy temu m.in. poddawanie osadów takim procesom przeróbki, jak dezintegracja, głęboka stabilizacja, higienizacja i odwodnienie. Wskazywanie energetycznego wykorzystania biogazu nie rozwiązuje tematu cyrkularnego obiegu osadów ścieków, nie jest tym samym zgodny z GOZ. W treści niniejszego punktu na str. 43 przy zakresie dot. oczyszczalni ścieków, wskazano na "zastosowanie tam gdzie możliwe nowoczesnych i zarazem energooszczędnych technologii". Wprowadzanie GOZ nie może mieć charakteru "tam gdzie to możliwe".	częściowo przyjęta	Przerób i zagospodarowanie osadów ściekowych jest integralną częścią technologiczną oczyszczania ścieków komunalnych, dlatego wsparcie finansowe inwestycji w tym zakresie na terenie oczyszczalni ścieków jest realizowane w celu szczegółowym 2.5. Jednym z preferowanych rozwiązań zagospodarowania osadów ściekowych są technologie umożliwiające odzysk biogazu w procesach stabilizacji osadów ściekowych, a następnie jego wykorzystanie do produkcji ciepła i/lub energii elektrycznej na potrzeby własne operatora. W treści programu zapisano, że zostaną zastosowane rozwiązania w zakresie obiegu cyrkularnego i podano jedynie jako przykład użycia energii ze źródeł odnawialnych. Nie wyklucza to stosowania określonej w strategii postępowania z komunalnymi osadami ściekowymi właściwej hierarchii postępowania z komunalnymi osadami ściekowymi. Środki w celu 2.5 przeznaczone są głównie na doprowadzenie do zgodności aglomeracji z wymogami dyrektywy ściekowej, a nie GOZ.
914	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	2.1.4.1 Powiązane rodzaje działań s. 48		Dodanie zapisów: Wsparciem objęte zostaną projekty dotyczące rekultywacji, w tym remediacji zdegradowanych działalnością gospodarczą terenów stanowiących własność Skarbu Państwa lub administracji rządowej.	Brak wskazania zakresu wsparcia wraz z określeniem demarkacji w odniesieniu do programów regionalnych.	częściowo przyjęta	Doszczegółowienie zakresu wsparcia w tym zakresie będzie określone w dokumencie Szczegółowy Opis Priorytetów
915	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	2.2.4.1 Powiązane rodzaje działań s. 74		1. Konieczność preredagowania treści niniejszego punktu: W zakresie adaptacji zmian klimatu na obszarach miejskich przewiduje się wsparcie projektów realizowanych w miastach o określonej wielkości i gęstości zaludnienia z wyłączeniem miast kwalifikujących się do wsparcia w ramach celu szczegółowego 2.4 w ramach priorytetu I. Ponadto możliwe będzie wsparcie projektów polegających na opracowaniu miejskich planów adaptacji niezależnie od wielkości i gęstości zaludnienia. 2. Konieczne uzupełnienie o zakres inwestycji tj.: - w przypadku małej retencji projekty realizowane przez podmioty administracji rządowej - w przypadku bezpieczeństwa przeciwpowodziowego - projekty o charakterze podnadregionalnym wynikające z listy ministra właściwego ds. gospodarki wodnej oraz ministra ds. klimatu. 3. W związku z postępującymi zmianami klimatu należy również kontynuować działania związane z rozwojem monitoringu środowiska i systemów zarządzania ryzykiem poprzez rozwijanie systemów prognozowania i ostrzegania środowiskowego o zasięgu ponadregionalnym, celem skutecznej ochrony obywateli oraz ich mienia. 4. Wraz z rozwojem tych systemów istnieje potrzeba wsparcia projektów Państwowej Straży Pożarnej działającej w ramach KSRG, której obecność jest niezbędna w przypadku występowania zjawisk katastrofalnych zarówno tych spowodowanych czynnikiem naturalnym jak i ludzkim. Wspierane będą również działania nieinwestycyjne polegające na opracowaniu i udostępnianiu oraz aktualizacji/modyfikacji i uzupełnianiu już istniejących baz wiedzy nt. zmian klimatu i adaptacji do nich.	Ad. 1. Z uwagi na brak planowanego wsparcia dla przedmiotowego zakresu na poziomie regionalnym, wnioskuję się nie wprowadzanie ograniczeń co do wielkości i gęstości zaludnienia dla projektów dot. opracowania MPA. Ad. 2 - 4 Konieczność wprowadzenia zapisów zapewniających rozgraniczenie udzielania wsparcia z programu krajowego oraz programów regionalnych na wskazany zakres.	częściowo przyjęta	Ad. 1-2. Uwaga odrzucona Podział interwencji w poszczególnych Celach Polityki pomiędzy programy krajowe i regionalne będzie doprecyzowany w Linii demarkacyjnej. Ad. 3. Uwaga częściowo przyjęta. Zakres ten jest już w Programie. Ad. 4. Uwaga częściowo przyjęta Służby ratownictwa są uwzględnione w Programie, a wskazanie typów beneficjentów nastąpi w dokumencie Szczegółowy Opis Priorytetów.

916	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	2.3.1.1 Powiązane rodzaje działań s. 87-88-89-90		1. Czy pod pojęciem "infrastruktura i tabor szynowy" należy rozumieć wyłącznie tramwaje lub metro czy również kolej miejską? Wydaje się, że tak, zgodnie z zapisami na str. 108 dot. kolei miejskich. A co z autobusami zeroemisyjnymi? Brak zapisów związanych z taborzem innym niż szynowy. W województwie dolnośląskim tramwaj występuje tylko we Wrocławiu 2. "Z uwagi na to, że interwencja będzie dotyczyła miast i ich obszarów funkcjonalnych, grupami docelowymi wsparcia będą użytkownicy indywidualni i przedsiębiorcy korzystający z dofinansowanej ze środków UE miejskiej infrastruktury transportowej i środków publicznego transportu zbiorowego" - Zapis jest niespójny z treścią ze strony poprzedzającej, gdzie mowa tylko o taborze szynowym. 3. Sugerujemy nawet wstępnie (jeśli nie ma jeszcze analizy ex-ante w tym zakresie) wskazanie obszarów potencjalnie możliwych do realizacji w postaci instrumentów finansowych - czy dotyczą zakupu taboru czy innych obszarów? 4. Proponujemy rozważenie zmiany proporcji porzez podniesienie wydatków na zakup taboru.	Ad. 1. W dokumencie Linia Demarkacyjna zapisano, że w zasadzie na poziomie krajowym zostaną zrealizowane projekty infrastrukturalne na rzecz zrównoważonej mobilności miejskiej (transport miejski): Projekty dużej skali i wartości, realizowane na obszarach ZIT miast wojewódzkich, uzgodnione w kontrakcie programowym. Ponadto w ramach interwencji ponadregionalnej: projekty kompleksowe, realizowane w miastach średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze i ich obszarach funkcjonalnych oraz subregionalnych ośrodkach wzrostu, powyżej 50 tys. mieszkańców (ustawowo zobligowani organizatorzy transportu miejskiego) i ich obszarach funkcjonalnych - lista miast uzgodniona z regionami. Na poziomie regionalnym: "pozostałe projekty" Ad. 2. Zapis ze strony 87 wydaje się dotyczyć wyłącznie taboru szynowego, podczas gdy zapis niniejszy mówi o "środkach publicznego transportu zbiorowego". Ad.3. Transport publiczny w zasadzie jest deficytowy, zakup taboru przez przewoźników starających się o status operatora świadczącego usługę na rzecz organizatora obarczony jest dużym ryzykiem - uzyskanie zlecenia, długość umowy a czas zwrotu z inwestycji w tabor itp. Biorąc pod uwagę uzasadnienie obok, wydaje się mało prawdopodobne, że w transporcie publicznym takie obszary wystąpią. Ad. 4. Jeśli zakup taboru szynowego ma być finansowany z FENIKS potrzeby ZIT miast wojewódzkich będą zapewne większe niż zaplanowana alokacja	częściowo przyjęta	Ad.1. Zapis dot. interwencji ponadregionalnej w linii demarkacyjnej dotyczy zakresu projektowanego Programu Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej, natomiast Programu FENIKS dotyczą zapisy o krajowym poziomie wsparcia, tj. w ramach Programu FENIKS przewiduje się realizację projektów w zakresie mobilności miejskiej wyłącznie na obszarach ZIT miast wojewódzkich i w innych miastach objętych w okresie programowania 2014-2020 instrumentem ZIT nie leżących na obszarze Polski Wschodniej. Wsparcie transportu szynowego obejmuje tramwaje i metro. W odniesieniu do kolei aglomeracyjnej to projekty tego typu będą możliwe do realizacji w ramach wsparcia kierowanego do sektora kolejowego (w celu szczegółowym 3.2, a nie 2.8). Ad.2. W ramach Programu FENIKS wsparcie będzie kierowane wyłącznie na transport szynowy. Wsparcie inwestycji w transport autobusowy będzie zapewniał KPO. Ad.3 Program w ramach dalszych prac zostanie uzupełniony o kwestie zastosowania instrumentów finansowych. Ad. 4. Ze względu na ograniczone zasoby finansowe Programu nie ma możliwości zwiększenia alokacji na ten cel.
917	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	2.4.1.1 Powiązane rodzaje działań s. 91		Wnioskuje się o rozszerzenie zapisów o drogi wojewódzkie.	Niektóre obwodnice miast np. Wrocławia budowane są jako drogi wojewódzkie stąd konieczność rozszerzenia zapisów.	częściowo przyjęta	W FENIKS przewiduje się finansowanie dróg zarządzanych przez GDDKiA, w celu wypełnienia zobowiązań dotyczących budowy sieci TEN-T w Polsce. Tym niemniej, biorąc pod uwagę zgłaszane postulaty, ale bez uszczerbku dla realizacji celu związanego z dokończeniem budowy spójnej sieci drogowej w Polsce, finansowane będą mogły być także projekty budowy dróg w miastach na prawach powiatu (o standardzie nośności 115 kN/oś) uwzględnione w zawartych Kontraktach Programowych.
918	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	2.5.1.1 Powiązane rodzaje działań s. 102		1. Wniosek o usunięcie zapisów dot. ograniczenia do kategorii regionów słabiej rozwiniętych. 2. Brak informacji o wsparciu na infrastrukturę transportu kolejowego w ramach TEN-T.	Ad. 1. Brak przedstawienia argumentów dlaczego ze środków EFRR może być wspierana tylko budowa dróg w regionach słabiej rozwiniętych. Potrzeby komunikacyjne są także w regionach prześciowych. Ad. 2. Konieczne wzmocnienia transportu kolejowego który jest bardziej przyjazny środowisku.	częściowo przyjęta	Ad. 1. Zapisy programu zostaną przeformułowane, dopuszczając możliwość finansowania z EFRR budowy nowych dróg także poza regionami słabiej rozwiniętymi. Ad. 2. Brak zapisów dotyczących kolei w TEN-T w tym celu szczegółowym (cel szczegółowy 3.1) w priorytecie finansowanym z EFRR, wynika z jej wsparcia w analogicznym celu szczegółowym w priorytecie finansowanym z FS. Nie należy dublować wsparcia kolei w TEN-T w obu priorytetach.
919	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	2.5.2.1 Powiązane rodzaje działań s. 107-108		1. "Poprawa dostępności komunikacyjnej kraju wymaga także wspierania rozwoju połączeń do sieci TENT obszarów od niej oddalonych, w tym ośrodków miejskich. Dlatego przewiduje się realizację (budowę i przebudowę) wybranych pozamiejskich odcinków dróg krajowych poza siecią TEN-T" - Wnioskuje się o rozszerzenie zapisów o drogi wojewódzkie. 2. "Wsparcie transportu drogowego będzie realizowane poprzez budowę kluczowych odcinków miejscowości obciążonych ruchem tranzytowym. Finansowane będą projekty budowy obwodnic na sieci dróg krajowych (w tym dróg ekspresowych) poza siecią TEN-T, zarządzanych przez krajowego zarządcę tych dróg." - Wnioskuje się o rozszerzenie zapisów o drogi wojewódzkie. 3. Nie jest jasna demarkacja z RPO - ani w FENIKS ani w dokumencie Linia Demarkacyjna. Czy intencją takich zapisów jest, że w ramach FENIKS będą dofinansowywane wszystkie węzły przesiadkowe w miastach powyżej 50 tys. zł (patrz kolumna obok - uzasadnienie). Jeżeli jest to taka intencja, to powinny pojawić się odpowiednie zapisy w opisie działania. Natomiast wskaźniki odnoszą się tylko do dworców kolejowych. Tymczasem węzeł przesiadkowy nie musi wiązać się z dworcem kolejowym. Ponadto zastanawia liczba wspartych tylko 20 dworców kolejowych. Brak spójności wskaźników z zapisami Linii Demarkacyjnej. 4. Niespójność zapisów (raz mowa o infrastrukturze, następnie o infrastrukturze i taborze). - strony 108,109 5. W punkcie 2.5.2.8. Indykatywny podział alokacji UE według rodzaju interwencji - Do rozważenia propozycja zwiększenia środków na kat. 103 o 50 mln EUR i na kat. 107 o 100 mln EUR kosztem kat. 89 oraz 90.	Ad. 1. Odcinki dróg usprawniające komunikację mają kategorię dróg wojewódzkich. Ad. 2. Niektóre obwodnice miast np. Wrocławia budowane są jako drogi wojewódzkie stąd konieczność rozszerzenia zapisów. Ad.3. Dokument Linia Demarkacyjna w zakresie węzłów przesiadkowych odsyła do "demarkacji właściwej dla opisanej w CP2 (promowanie zrównoważonej mobilności miejskiej)", gdzie czytamy: Projekty dużej skali i wartości, realizowane na obszarach ZIT miast wojewódzkich, uzgodnione w kontrakcie programowym. Ponadto w ramach interwencji ponadregionalnej: projekty kompleksowe, realizowane w miastach średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze i ich obszarach funkcjonalnych oraz subregionalnych ośrodkach wzrostu, powyżej 50 tys. mieszkańców (ustawowo zobligowani organizatorzy transportu miejskiego) i ich obszarach funkcjonalnych - lista miast uzgodniona z regionami. Poziom regionalny - pozostałe działania Ad. 4. Z zapisu poprzedzającego wynika, że przedmiotem wsparcia nie będzie wyłącznie infrastruktura lecz także tabor: (...) Wsparcie w zakresie infrastruktury oraz taboru kolejowego dla kolei miejskich (...) Ad.5. Konieczne wzmocnienia transportu kolejowego który jest bardziej przyjazny środowisku.	częściowo przyjęta	Ad.1. i Ad. 2. W FENIKS przewiduje się finansowanie dróg zarządzanych przez GDDKiA, w celu wypełnienia zobowiązań dotyczących budowy sieci TEN-T w Polsce. Tym niemniej, biorąc pod uwagę zgłaszane postulaty, ale bez uszczerbku dla realizacji celu związanego z dokończeniem budowy spójnej sieci drogowej w Polsce, finansowane będą mogły być także projekty budowy dróg w miastach na prawach powiatu (o standardzie nośności 115 kN/oś) uwzględnione w zawartych Kontraktach Programowych. Ad. 3. Odnosnie do demarkacji w transporcie miejskim to zapisy linii demarkacyjnej w kolumnie "Poziom krajowy" obejmuje Program FENIKS i Program dla Polski Wschodniej. W szczególności zapisy linii demarkacyjnej dotyczące interwencji ponadregionalnej, wskazujące miasta powyżej 50 tys. mieszkańców nie odnoszą się do FENIKS a do drugiego programu. Tym niemniej zmiany wynikające z niniejszej uwagi będą podstawą doprecyzowania brzmienia linii demarkacyjnej w związku z rozszerzeniem zakresu wsparcia FENIKS na miasta wojewódzkie i inne miasta objęte w okresie programowania 2014-2020 instrumentem ZIT z wyłączeniem obszaru Polski Wschodniej. Ad. 4. Odnosnie do całego sektora kolei (kolej w TEN-T, kolej poza TEN-T, kolej miejska) potwierdzamy, że wsparcie dotyczy zarówno infrastruktury jak i taboru kolejowego. ad. 5. Podział alokacji pomiędzy sektory, a także indykatywny podział alokacji UE według rodzaju interwencji są propozycją uwzględniającą szereg uwarunkowań i będą podlegały dalszym pracom.

920	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	3.1 Środki finansowe w podziale na poszczególne lata s. 132		Należy dokonać odpowiedniej korekty i przesunąć przeznaczone środki dla mniej rozwiniętych regionów do regionów w okresie przejściowym. Powyższe jest możliwe na mocy art. 105 projektu Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego wspólne przepisy funduszy UE na lata 2021-2027.	Województwo Dolnośląskie zauważa duże zróżnicowanie wewnątrzregionalne. Wskaźnik PKB dla całego województwa osiąga wartość nieco powyżej 75% średniej UE, natomiast podregiony jeleniogórski i wałbrzyski nieznacznie przekraczają wartości 50% średniej UE (wskaźnik PKB na mieszkańca z uwzględnieniem siły nabywczej pieniądza dla subregionu jeleniogórskiego i wałbrzyskiego odpowiednio 54 proc. i 51 proc.). Patrząc na przykłady innych regionów unijnych, które zyskały status regionu w okresie przejściowym, należy stwierdzić, że niejednokrotnie nie były one w stanie utrzymać tempa rozwoju wracając po jednej perspektywie finansowej do pozycji regionów słabiej rozwiniętych. Podkreślenia wymaga fakt, iż zgodnie z Krajową Strategią Rozwoju Regionalnego 2030 na obszarze Polski zidentyfikowano 15 miast kryzysowych, tj. charakteryzujących się szczególnie złą sytuacją społeczno-gospodarczą, z czego aż 7 na terenie Dolnego Śląska. Znamienne jest przy tym, że 46% mieszkańców w wszystkich miastach kryzysowych w skali kraju to mieszkańcy Dolnego Śląska. Konieczność zmiany tej sytuacji wymaga nakładów finansowych i zwiększenia dostępności do środków europejskich dla Dolnego Śląska w ramach kategorii regionu w okresie przejściowym. Apelujemy o dokonanie odpowiednich transferów finansowych pomiędzy kategoriami regionów na poziomie tego dokumentu zwiększając tym samym pulę środków przeznaczonych na realizację projektów dla beneficjentów z woj. dolnośląskiego.	częściowo przyjęta	Podział alokacji EFRR na kategorie regionów został uzupełniony zgodnie z zapisami projektu UP, który będzie jeszcze jeszcze przedmiotem uzgodnień z KE.
921	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	2.5.2.1 Powiązane rodzaje działań	107-108	<p>1. "Poprawa dostępności komunikacyjnej kraju wymaga także wspierania rozwoju połączeń do sieci TENT obszarów od niej oddalonych, w tym ośrodków miejskich. Dlatego przewiduje się realizację (budowę i przebudowę) wybranych pozamięjskich odcinków dróg krajowych poza siecią TEN-T" - Wnioskuję się o rozszerzenie zapisów o drogi wojewódzkie.</p> <p>2. "Wsparcie transportu drogowego będzie realizowane poprzez budowę kluczowych odcinków miejscowości obciążonych ruchem tranzytowym. Finansowane będą projekty budowy obwodnic na sieci dróg krajowych (w tym dróg ekspresowych) poza siecią TEN-T, zarządzanych przez krajowego zarządcę tych dróg." - Wnioskuję się o rozszerzenie zapisów o drogi wojewódzkie.</p> <p>3. Nie jest jasna demarkacja z RPO - ani w FENiKS ani w dokumencie Linia Demarkacyjna. Czy intencją takich zapisów jest, że w ramach FENiKS będą dofinansowywane wszystkie węzły przesiadkowe w miastach powyżej 50 tys. zł (patrz kolumna obok - uzasadnienie). Jeżeli jest to taka intencja, to powinny pojawić się odpowiednie zapisy w opisie działania. Natomiast wskaźniki odnoszą się tylko do dworców kolejowych. Tymczasem węzeł przesiadkowy nie musi wiązać się z dworcem kolejowym. Ponadto zastanawia liczba wspartych tylko 20 dworców kolejowych. Brak spójności wskaźników z zapisami Linii Demarkacyjnej.</p> <p>4. Niespójność zapisów (raz mowa o infrastrukturze, następnie o infrastrukturze i taborze). - strony 108,109</p> <p>5. W punkcie 2.5.2.8. Indykatywny podział alokacji UE według rodzaju interwencji - Do rozważenia propozycja zwiększenia środków na kat. 103 o 50 mln EUR i na kat. 107 o 100 mln EUR kosztem kat. 89 oraz 90.</p>	<p>Ad. 1. Odcinki dróg usprawniające komunikację mają kategorię dróg wojewódzkich.</p> <p>Ad. 2. Niektóre obwodnice miast np. Wrocławia budowane są jako drogi wojewódzkie stąd konieczność rozszerzenia zapisów.</p> <p>Ad.3. Dokument Linia Demarkacyjna w zakresie węzłów przesiadkowych odsyła do "demarkacji właściwej dla opisanej w CP2 (promowanie zrównoważonej mobilności miejskiej)", gdzie czytamy: Projekty dużej skali i wartości, realizowane na obszarach ZIT miast wojewódzkich, uzgodnione w kontrakcie programowym. Ponadto w ramach interwencji ponadregionalnej: projekty kompleksowe, realizowane w miastach średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze i ich obszarach funkcjonalnych oraz subregionalnych ośrodkach wzrostu, powyżej 50 tys. mieszkańców (ustawowo zobligowani organizatorzy transportu miejskiego) i ich obszarach funkcjonalnych - lista miast uzgodniona z regionami. Poziom regionalny - pozostałe działania</p> <p>Ad. 4. Z zapisu poprzedzającego wynika, że przedmiotem wsparcia nie będzie wyłącznie infrastruktura lecz także tabor: (...) Wsparcie w zakresie infrastruktury oraz taboru kolejowego dla kolei miejskich (...)"</p> <p>Ad.5. Konieczne wzmocnienia transportu kolejowego który jest bardziej przyjazny środowisku.</p>	odrzucona	<p>Ad. 1 i 2. Priorytetem w zakresie inwestycji drogowych w programie FENiKS są inwestycje na sieci TEN-T, do której w Polsce są zaliczone co do zasady drogi krajowe. Drogi wojewódzkie i niższych kategorii są możliwe do finansowania w programach regionalnych. Tym niemniej, biorąc pod uwagę zgłaszane postulaty, ale bez uszczerbku dla realizacji celu związanego z dokończeniem budowy spójnej sieci drogowej w Polsce, finansowane będą mogły być także projekty budowy dróg w miastach na prawach powiatu (o standardzie nośności 115 kN/oś) uwzględnione w zawartych Kontraktach Programowych.</p> <p>Ad. 3. Odesłanie w linii demarkacyjnej do CP2 (w przypadku transportu miejskiego) i CP3 (w przypadku transportu kolejowego) oznacza, że inwestycje w centra/węzły przesiadkowe będą realizowane zgodnie z przesądzeniami co do podziału interwencji właściwymi dla tych dwóch obszarów. W przypadku uwagi dotyczącej odesłania do CP2, to należy zwrócić uwagę, że zapisy linii demarkacyjnej w kolumnie dotyczącej interwencji krajowej, nie dotyczą tylko FENiKS, ale też innego programu krajowego: Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej. W tym przypadku odwołanie do miast powyżej 50 tys. mieszkańców odnosi się do tego drugiego programu. Natomiast w przypadku realizacji wezła przesiadkowego w ramach celu szczegółowego 2.8 (transport miejski), to projekt ten będzie mógł być realizowany - tak jak w całym obszarze celu szczegółowego 2.8 - w miastach wojewódzkich, z wyłączeniem miast wojewódzkich w Polsce Wschodniej.</p> <p>Ad. 4. Jeśli uwaga dotyczy opisu działań dla sektora kolei (na stronie 109 są wskazane inne gałęzie transportu), to należy wyjaśnić, że w zakresie celu szczegółowego 3.2 wsparcie będzie dotyczyło dwóch obszarów: kolei pozamięjskiej poza TEN-T oraz kolei miejskiej/aglomeracyjnej. W obu tych przypadkach będzie ono obejmowało zarówno infrastrukturę, jak i tabor kolejowy.</p> <p>Ad. 5. Podział środków UE na poszczególne gałęzie transportu, w tym uwidocznione w programie kategorii interwencji jest propozycją, która może jeszcze ulec zmianom w wyniku konsultacji społecznych, uwag na etapie uzgodnień na radzie Ministrów, czy negocjacji dokumentu z Komisją Europejską.</p>

922	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	2.3.1.1 Powiązane rodzaje działań	87-88-89-90	1. Czy pod pojęciem "infrastruktura i tabor szynowy" należy rozumieć wyłącznie tramwaje lub metro czy również kolej miejską? Wydaje się, że tak, zgodnie z zapisami na str. 108 dot. kolei miejskich. A co z autobusami zeroemisyjnymi? Brak zapisów związanych z taborzem innym niż szynowy. W województwie dolnośląskim tramwaj występuje tylko we Wrocławiu 2. "Z uwagi na to, że interwencja będzie dotyczyła miast i ich obszarów funkcjonalnych, grupami docelowymi wsparcia będą użytkownicy indywidualni i przedsiębiorcy korzystający z dofinansowanej ze środków UE miejskiej infrastruktury transportowej i środków publicznego transportu zbiorowego" - Zapis jest niespójny z treścią ze strony poprzedzającej, gdzie mowa tylko o taborze szynowym. 3. Sugerujemy nawet wstępnie (jeśli nie ma jeszcze analizy ex-ante w tym zakresie) wskazanie obszarów potencjalnie możliwych do realizacji w postaci instrumentów finansowych - czy dotyczą zakupu taboru czy innych obszarów? 4. Proponujemy rozważenie zmiany proporcji porzez podniesienie wydatków na zakup taboru.	Ad. 1. W dokumencie Linia Demarkacyjna zapisano, że w zasadzie na poziomie krajowym zostaną zrealizowane projekty infrastrukturalne na rzecz zrównoważonej mobilności miejskiej (transport miejski): Projekty dużej skali i wartości, realizowane na obszarach ZIT miast wojewódzkich, uzgodnione w kontrakcie programowym. Ponadto w ramach interwencji ponadregionalnej: projekty kompleksowe, realizowane w miastach średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze i ich obszarach funkcjonalnych oraz subregionalnych ośrodkach wzrostu, powyżej 50 tys. mieszkańców (ustawowo zobligowani organizatorzy transportu miejskiego) i ich obszarach funkcjonalnych - lista miast uzgodniona z regionami. Na poziomie regionalnym: "pozostałe projekty" Ad. 2. Zapis ze strony 87 wydaje się dotyczyć wyłącznie taboru szynowego, podczas gdy zapis niniejszy mówi o "środkach publicznego transportu zbiorowego". Ad.3. Transport publiczny w zasadzie jest deficytowy, zakup taboru przez przewoźników starających się o status operatora świadczącego usługę na rzecz organizatora obarczony jest dużym ryzykiem - uzyskanie zlecenia, długość umowy a czas zwrotu z inwestycji w tabor itp. Biorąc pod uwagę uzasadnienie obok, wydaje się mało prawdopodobne, że w transporcie publicznym takie obszary wystąpią. Ad. 4. Jeśli zakup taboru szynowego ma być finansowany z FENIKS potrzeby ZIT miast wojewódzkich będą zapewne większe niż zaplanowana alokacja	odrzucona	Kolej miejska: kolej miejska, niezależnie od jej położenia względem sieci TEN-T będzie traktowana jako kolej, a nie jako transport miejski/aglomeraacyjny. Nie jest więc możliwe włączenie kolei miejskich do projektów transportu miejskiego. Pojęcie "kolej miejska" zostanie zdefiniowana bardziej precyzyjnie w dokumentach szczegółowych po przyjęciu FENIKS oraz w dokumentacji konkursowej. Wzorem perspektywy 2014-20 pojęcie kolei miejskiej zasadniczo będzie odnosić się do miejskiego/podmiejskiego systemu pasażerskiego transportu kolejowego na zdefiniowanym w ZIT obszarze funkcjonalnym miasta z punktem ciężenia do tego miasta. Tabor autobusowy: rozumiemy potrzebę rozwijania tej formy przewozów biorąc pod uwagę wskazywane ilościowe cele dot. wielkości udziału taboru bezemisyjnego we flocie, wynikające z krajowych dokumentów. Tym niemniej występuje tu demarkacja pomiędzy wsparciem autobusów w KPO a transportu szynowego FENIKS. KPO jest instrumentem dla którego okres kwalifikowalności już się rozpoczął, jednocześnie reżim czasowy jest tam krótszy niż w ramach polityki spójności. Dublowanie w jednym czasie naborów z różnych źródeł na poziomie krajowym nie jest wskazane, z założenia więc te dwa instrumenty: KPO oraz FENIKS powinny się uzupełniać. Tabor autobusowy w pierwszej kolejności finansowany będzie więc ze środków KPO. Wskazany tu zapis Linii demarkacyjnej odwołujący się do interwencji ponadregionalnej w miastach innych niż miasta wojewódzkie, nie dotyczy programu FENIKS, a programu dedykowanego Polsce Wschodniej. Infrastruktura transportu miejskiego: odnośnie uwagi co do niespójności zapisów jakoby raz odwołujących się do tanoru szynowego, a następnie do infrastruktury, to zgodnie z treścią odwołanie dotyczy nie tylko taboru szynowego, ale i infrastruktury ("W związku z powyższym, w zakresie publicznego transportu zbiorowego w miastach wsparcie finansowe będzie przeznaczane dla inwestycji w infrastrukturę i tabor szynowy publicznego transportu zbiorowego,..."). Ponadto w FENIKS oprócz wsparcia transportu szynowego możliwe będzie też
923	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	2.1.1.1 Powiązane rodzaje działań	32	Proponuje się wskazanie punktu odniesienia dla już dokonanych modernizacji, np. uwzględniających współczesne normy lub warunki techniczne lub charakteryzujące się utrzymaniem parametrów technicznych mimo upływu czasu.	Brak wskazania okresu odniesienia może skutkować zaliczeniem w poczet dokonanych modernizacji działań, które albo nie przystają już do współczesnych wymogów lub które nie przynoszą zakładanych efektów ze względu na zdekapitalizowanie inwestycji (np. niesprawny kocioł, rozszczelnione okna, uszkodzona elewacja itp. - stan faktyczny odbiega od stanu założonego w audycie sprzed 10 lat).	odrzucona	Przyjmuje się, że uwaga odnosi się do propozycji kumulatywnego liczenia oszczędności, która została wykreślona z programu.
924	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	2.4.1.1 Powiązane rodzaje działań	91	Wnioskuje się o rozszerzenie zapisów o drogi wojewódzkie.	Niektóre obwodnice miast np. Wrocławia budowane są jako drogi wojewódzkie stąd konieczność rozszerzenia zapisów.	odrzucona	Zgodnie z Linią Demarkacyjną finansowanie dróg wojewódzkich nie jest przewidziane w programie FENIKS, dla którego priorytetem są inwestycje na sieci TEN-T. Zachęcamy do zgłoszenia uwagi na rzecz finansowania obwodnic na drogach wojewódzkich do właściwego programu regionalnego.
925	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	1.4 WYZWANIA W ZAKRESIE ZDOLNOŚCI ADMINISTRACYJNYCH s. 15		Uwaga o bardziej ogólnym charakterze: wsparcie dla klastrów energii jest pożądane jednak problemem jest zbyt nieformalny charakter klastra - jest to porozumienie cywilno - prawne, które nie ma zdolności do czynności prawnych - nie może być po prostu wnioskodawcą/beneficjentem. Oczywiście istnieje możliwość organizacji klastra w formę np. stowarzyszenia lub realizacja projektu klastrowego w formule projektu partnerskiego lecz potrzebna jest wiedza (know-how) w tym zakresie. Ponadto, projekty partnerskie charakteryzują się generowaniem dużej ilości dokumentów związanych z realizacją projektów. Być może potrzebne jest znalezienie innej formuły dla klastrów energii.	W Województwie Dolnośląskim zorganizowany był konkurs dla certyfikowanych klastrów energii i w związku z minimalnym stopniem sformalizowania klastrów konieczne było znalezienie właściwej formuły dla takich projektów.	odrzucona	Definicja klastrów jest poza kompetencjami MFIPR, wynika z ustawy o odnawialnych źródłach energii.
926	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	2.1.1.1 Powiązane rodzaje działań s. 32		Proponuje się wskazanie punktu odniesienia dla już dokonanych modernizacji, np. uwzględniających współczesne normy lub warunki techniczne lub charakteryzujące się utrzymaniem parametrów technicznych mimo upływu czasu.	Brak wskazania okresu odniesienia może skutkować zaliczeniem w poczet dokonanych modernizacji działań, które albo nie przystają już do współczesnych wymogów lub które nie przynoszą zakładanych efektów ze względu na zdekapitalizowanie inwestycji (np. niesprawny kocioł, rozszczelnione okna, uszkodzona elewacja itp. - stan faktyczny odbiega od stanu założonego w audycie sprzed 10 lat).	odrzucona	Uwaga bezprzedmiotowa. Zrezygnowano z zapisu, do którego uwaga się odnosi.
927	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	2.2.5.1 Powiązane rodzaje działań s. 83		Dopisanie treści na końcu: w gminach powyżej 15 tys. mieszkańców. Lub powiązanie wskazanego zakresu z demarkacją określoną przy wsparciu realizacji projektów dot. adaptacji do zmian klimatu.	Konieczność wprowadzenia zapisów zapewniających rozgraniczenie udzielania wsparcia z programu krajowego oraz programów regionalnych na wskazany zakres.	odrzucona	Linia demarkacyjna dla gospodarki wodno-ściekowej pomiędzy FENIKS i RPO planowana jest do doprecyzowania w szczegółowym opisie osi priorytetowych (SzOP). Jednocześnie należy nadmienić, że zgodnie z Wytycznymi inwestycyjnymi dla Polski w zakresie finansowania Polityki Spójności na lata 2021-2027 (Załącznik D do Sprawozdania krajowego – Polska 2019, str. 68) priorytetowym obszarem w obszarze gospodarki wodno-ściekowej powinny być inwestycje w aglomeracjach powyżej 10 tys. RLM: „dalszy rozwój systemów odprowadzania i oczyszczania ścieków komunalnych w aglomeracjach powyżej 10 000 mieszkańców”. MRIPR proponuje linię demarkacyjną dla RPO – aglomeracje od 2 tys. RLM do 9 999 RLM, natomiast dla FENIKS od 10 tys. RLM. Nadal trwają negocjacje z KE co do wielkości aglomeracji, które będzie można wspierać w latach 2021-2027.
928	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	2.6.1.1 Powiązane rodzaje działań s. 117		Interwencja będzie adresowana do wybranych podmiotów leczniczych, w szczególności udzielających świadczeń zdrowotnych w zakresie podstawowej i ambulatoryjnej opieki zdrowotnej, opieki szpitalnej, podmiotów leczniczych wyspecjalizowanych(...)	Biorąc pod uwagę obecny zapis oraz zapisy linii demarkacyjnej dot. iv można wywnioskować, że wsparcie POZ będzie realizowane tylko i wyłącznie w ramach komponentu regionalnego. W przesłanym do konsultacji projekcie FENIKS brakuje wprost odniesienia się do wsparcia POZ oraz informacji, że wsparcie będzie obejmowało infrastrukturę podmiotów leczniczych dla których organem założycielskim lub prowadzącym jest minister lub wojewoda – co wynika z linii demarkacyjnej.	odrzucona	Ten zapis został usunięty z treści programu

929	Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu	2.3.1.1 Powiązane rodzaje działań	87	Fragment: "W związku z powyższym, w zakresie publicznego transportu zbiorowego w miastach wsparcie finansowe będzie przeznaczone dla inwestycji w infrastrukturę i tabor szynowy publicznego transportu zbiorowego...". Zapis ten sugeruje, że wspierany będzie jedynie tabor szynowy. W przypadku decyzji o niewspieraniu taboru autobusowego dla jasności proponujemy wprost wpisać, że nie przewiduje się wsparcia dla nisko lub zeroemisyjnego autobusowego.	Doprecyzowanie zapisów.	częściowo przyjęta	Potwierdzamy, że w celu szczegółowym 2.8 nie będzie wspierany zakup autobusów. W Programie wskazany jest planowany zakres wsparcia. Nie są wskazywane obszary czy typy inwestycji, które są wykluczone z możliwości wsparcia. W związku z tym, brak konieczności doprecyzowania zapisów. Wsparcie będzie dotyczyło nie tylko samej infrastruktury liniowej i taboru transportu szynowego (tramwaje, metro), ale także innych elementów, takich jak wymienione w Programie, czyli węzły przesiadkowe, miejskie systemy ITS dla uprzywilejowania, usprawnienia usług publicznego transportu miejskiego, rozwiązania IT.
930	Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu	2.4.1.1 Powiązane rodzaje działań	91	Prosimy o sformułowanie zapisów wprost wskazujących na możliwość finansowania w ramach FENIKS dróg krajowych w miastach prezydenckich. Proponujemy więc określenie podziału wsparcia wg obecnie przyjętego podziału, tj. drogi krajowe-p.krajowy; pozostałe drogi-p. regionalny.	Doprecyzowanie zapisów. Obecna linia demarkacyjna pozostawia lukę realizacyjną w kontekście realizacji dróg krajowych w miastach prezydenckich, w związku z czym kwestia ta wymaga doprecyzowania.	częściowo przyjęta	W FENIKS przewiduje się finansowanie dróg zarządzanych przez GDDKiA, w celu wypełnienia zobowiązań dotyczących budowy sieci TEN-T w Polsce. Tym niemniej, biorąc pod uwagę zgłaszane postulaty, ale bez uszczerbku dla realizacji celu związanego z dokończeniem budowy spójnej sieci drogowej w Polsce, finansowane będą mogły być także projekty budowy dróg w miastach na prawach powiatu (o standardzie nośności 115 kN/oś) uwzględnione w zawartych Kontraktach Programowych.
931	Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu	2.5.2.1 Powiązane rodzaje działań	107	Prosimy o sformułowanie zapisów wprost wskazujących na możliwość finansowania w ramach FENIKS dróg krajowych w miastach prezydenckich. Proponujemy więc określenie podziału wsparcia wg obecnie przyjętego podziału, tj. drogi krajowe-p.krajowy; pozostałe drogi-p. regionalny.	Doprecyzowanie zapisów. Obecna linia demarkacyjna pozostawia lukę realizacyjną w kontekście realizacji dróg krajowych w miastach prezydenckich, w związku z czym kwestia ta wymaga doprecyzowania.	częściowo przyjęta	W FENIKS przewiduje się finansowanie dróg zarządzanych przez GDDKiA, w celu wypełnienia zobowiązań dotyczących budowy sieci TEN-T w Polsce. Tym niemniej, biorąc pod uwagę zgłaszane postulaty, ale bez uszczerbku dla realizacji celu związanego z dokończeniem budowy spójnej sieci drogowej w Polsce, finansowane będą mogły być także projekty budowy dróg w miastach na prawach powiatu (o standardzie nośności 115 kN/oś) uwzględnione w zawartych Kontraktach Programowych.
932	Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu	2.5.2.1 Powiązane rodzaje działań	102	Prosimy o sformułowanie zapisów wprost wskazujących na możliwość finansowania w ramach FENIKS dróg krajowych w miastach prezydenckich. Proponujemy więc określenie podziału wsparcia wg obecnie przyjętego podziału, tj. drogi krajowe-p.krajowy; pozostałe drogi-p. regionalny.	Doprecyzowanie zapisów. Obecna linia demarkacyjna pozostawia lukę realizacyjną w kontekście realizacji dróg krajowych w miastach prezydenckich, w związku z czym kwestia ta wymaga doprecyzowania.	częściowo przyjęta	W FENIKS przewiduje się finansowanie dróg zarządzanych przez GDDKiA, w celu wypełnienia zobowiązań dotyczących budowy sieci TEN-T w Polsce. Tym niemniej, biorąc pod uwagę zgłaszane postulaty, ale bez uszczerbku dla realizacji celu związanego z dokończeniem budowy spójnej sieci drogowej w Polsce, finansowane będą mogły być także projekty budowy dróg w miastach na prawach powiatu (o standardzie nośności 115 kN/oś) uwzględnione w zawartych Kontraktach Programowych.
933	Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu	2.1.2.1 Powiązane rodzaje działań	39	W zakresie adaptacji do zmian klimatu wnosimy o sprecyzowanie opisu Celu szczegółowego 2iv zdanie: "Istotnym obszarem działań w ramach działań adaptacyjnych będzie również zapewnienie dostępu do wody do spożycia." w taki sposób, aby jasno wynikała z niego możliwość realizacji lub nie w ramach FENIKS inwestycji z zakresu ujęcia, uzdatniania, magazynowania i dystrybucji wody do spożycia.	Doprecyzowanie zapisu.	częściowo przyjęta	Infrastruktura w zakresie wody do spożycia będzie wspierana w ramach Priorytetu II cel szczegółowy 2.5.
934	Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu	2.2.4.1 Powiązane rodzaje działań	70	W zakresie adaptacji do zmian klimatu wnosimy o sprecyzowanie opisu Celu szczegółowego 2iv zdanie: "Istotnym obszarem działań w ramach działań adaptacyjnych będzie również zapewnienie dostępu do wody do spożycia." w taki sposób, aby jasno wynikała z niego możliwość realizacji lub nie w ramach FENIKS inwestycji z zakresu ujęcia, uzdatniania, magazynowania i dystrybucji wody do spożycia.	Doprecyzowanie zapisu.	częściowo przyjęta	Wsparcie infrastruktury w zakresie wody do spożycia przewidziano w Priorytecie II, cel szczegółowy 2.5.
935	Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu	2.2.1.7 WSKAŹNIKI	60	wskaźnik RCR-105 – brak jednostki miary etc.	Korekta wskaźnika	częściowo przyjęta	Wskaźnik został usunięty z celu szczegółowego 2.1. II osi programu. Zakres wsparcia projektowany w ramach programu sprawia, że przedmiotowy wskaźnik jest uwzględniony w celu szczegółowym 2.1. I osi priorytetowej i tam uzupełniono wszystkie informacje wymagane dla wskaźnika (jednostkę miary, wartość bazową i wartość docelową).
936	Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu	2.2.2.6 Planowane wykorzystanie instrumentów finansowych	64	W odniesieniu do wybranych obszarów w ramach celu szczegółowego rozważa się wsparcie w formie instrumentów finansowych. Ostateczne rozstrzygnięcie o zakresie i formie wsparcia zostanie podjęte po przeprowadzeniu analizy, zgodnie z art. 52.3 Rozporządzenia ogólnego.	Należy określić jasną linię demarkacyjną dla zastosowania wsparcia w formie instrumentów finansowych pomiędzy interwencją podejmowaną w przyszłym okresie programowania w ramach programu FENIKS a programami regionalnymi w ramach których również wsparcie ma być oferowane w formie zwrotnej. Powyższe pozwoli uniknąć w przyszłości problemów z kanibalizacją wsparcia jak również zaprogramować komplementarne względem siebie instrumenty pożyczkowe.	częściowo przyjęta	Aktualnie trwają prace nad dookreśleniem adekwatnej formy wsparcia. Konkretnie rozwiązania zostaną określone w dokumencie Szczegółowy Opis Priorytetów (SzOP).
937	Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu	2.1.1.1 Powiązane rodzaje działań	32	Proponuje się dodanie informacji na temat możliwości i sposobu finansowania projektów w zakresie efektywności energetycznej i zapewnienia uzyskania najwyższego efektu energetycznego poprzez zastosowanie modelu finansowania ESCO (Energy Service Company) w oparciu o umowę o poprawę efektywności energetycznej.	W projekcie Umowy Partnerstwa wskazano na możliwość zastosowania takiego sposobu finansowania m.in. w odniesieniu do projektów podnoszących efektywność energetyczną w budynkach. W związku z tym w Programie należałoby doprecyzować, które projekty będą mogły zostać zrealizowane w takiej formule.	częściowo przyjęta	Zaktualizowano pkt 2.1.1.6 Planowane wykorzystanie instrumentów finansowych. Planowane jest przeprowadzenie pilotażu wykorzystania środków UE w formie zwrotnej na projekty z udziałem firmy typu ESCO na rzecz jednostek sektora publicznego. Jednak stan rozwoju rynku ESCO w Polsce oceniany jest jako wstępny, co stanowi istotną barierę w szerszym wykorzystaniu tej formuły w perspektywie finansowej 2021+.
938	Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu	2.1.5.1 Powiązane rodzaje działań	53/54	„Działania będą skierowane na ochronę zasobów przyrodniczych zgodnie z zapisami dokumentów planistycznych dla obszarów chronionych, jak również na kontynuowanie wsparcia ochrony wybranych gatunków i siedlisk, przede wszystkim na terenach parków narodowych, rezerwatów przyrody i obszarów Natura 2000.” Czy przez przedmiotowy zapis należy rozumieć, że z poziomu krajowego będą realizowane również w rezerwach przyrody poza obszarami Natura 2000?	Zgodnie z obecną linią demarkacyjną wsparcie rezerwatów jest podzielone pomiędzy poziom krajowy (na obszarach Natura 2000) i regionalny (pozostałe obszary). Prosimy o określenie ostatecznego podziału wsparcia. Należy zaznaczyć, że osobiście proponujemy wszystkie inwestycje w odniesieniu do rezerwatów realizować na poziomie krajowym.	częściowo przyjęta	Zgodnie z obecną linią demarkacyjną, rezerwaty nie pokrywające się z obszarami Natura 2000 będą wspierane z programów regionalnych.

939	Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu	2.1.1.1 Powiązane rodzaje działań	32	W akapicie drugim, po zdaniu pierwszym opisującym zakres wsparcia w zakresie podniesienia efektywności energetycznej budynków mieszkalnych i użyteczności publicznej, proponuje się dodanie następującego zdania: "Zakres działań, w odniesieniu do budynków, urządzeń technicznych lub instalacji i procesów technologicznych, powinien wynikać z audytów energetycznych".	Zmiana pozwoli na doprecyzowanie zakresu możliwego wsparcia na rzecz podniesienia efektywności energetycznej.	częściowo przyjęta	Postulowane doprecyzowanie dotyczące zakresu wsparcia zostanie uwzględnione w dokumencie Szczegółowy Opis Priorytetów (SzOP)
940	Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu	1.1 GŁÓWNE WYZWANIA PRZY UWZGLĘDNIENIU RÓŻNIC SPOŁECZNYCH, EKONOMICZNYCH I TERYTORIALNYCH s. 7		W wyzwaniu środowisko wskazano miasta jako szczególnie silnie odczuwające deficyty wody w wyniku suszy.	Susza glebowa i atmosferyczna wpływa przede wszystkim na funkcjonowanie rolniczej przestrzeni produkcyjnej oraz dynamikę produkcji rolniczej, która koncentruje się na obszarach wiejskich i stanowi istotny sektor gospodarki. Ograniczenie dostępu do wody pitnej i spadek zasobów wodnych dotyczy zarówno obszarów miejskich i wiejskich. Przy zwiększonych poborach wody i słabiej rozwiniętej infrastrukturze wodociągowej na obszarach wiejskich, a także zielonej infrastrukturze tworzonej w miastach, problem ten wydaje się być co najmniej równorzędny w częstotliwości występowania w przypadku obu tych rodzajów obszarów.	częściowo przyjęta	Należy zauważyć że kwestia wsierania obszarów wiejskich jest istotnym elementem w kontekście walki ze skutkami zmian klimatu, w tym suszy. W ramach FEnIKS planowane jest m.in. wsparcie dla obszarów leśnych w ramach małej retencji. Ze względu na priorytety wskazane przez Komisję Europejską wsparcie FEnIKS w zakresie przeciwdziałania skutkom suszy i zapewnienia dostępu do wody koncentruje się na obszarach zurbanizowanych, natomiast wsparcie obszarów wiejskich przewidziane jest w innych dedykowanych instrumentach/programach (w tym m.in. finansowanych w ramach Wspólnej Polityki Rolnej czy KPO).
941	Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu	2.1.1.1 Powiązane rodzaje działań s. 32		Proponuje się dodanie informacji na temat możliwości i sposobu finansowania projektów w zakresie efektywności energetycznej i zapewnienia uzyskania najwyższego efektu energetycznego poprzez zastosowanie modelu finansowania ESCO (Energy Service Company) w oparciu o umowę o poprawę efektywności energetycznej.	W projekcie Umowy Partnerstwa wskazano na możliwość zastosowania takiego sposobu finansowania m.in. w odniesieniu do projektów podnoszących efektywność energetyczną w budynkach. W związku z tym w Programie należałoby doprecyzować, które projekty będą mogły zostać zrealizowane w takiej formule.	częściowo przyjęta	Należy podkreślić, że nadal W priorytecie I w celu szczegółowym 2.1. dodano zapis: 2.1.1.6 Planowane wykorzystanie instrumentów finansowych. Wsparcie w formie instrumentów finansowych planuje się w odniesieniu do efektywności energetycznej w budynkach mieszkaniowych oraz w przedsiębiorstwach. W przypadku budynków użyteczności publicznej odpowiednią formą wsparcia dla inwestycji w poprawę efektywności energetycznej pozostaje dotacja. Skłonność do korzystania przez podmioty publiczne z instrumentów finansowych jest bardzo niska, co jest związane z ograniczoną autonomią finansową (podstawowym źródłem finansowania ich działalności są środki budżetu państwa). Dotacyjna forma wsparcia stymuluje realizację przedsięwzięć związanych z głęboką termomodernizacją, niekoniecznie najbardziej efektywnych kosztowo. Planowane jest przeprowadzenie pilotażu wykorzystania środków UE w formie zwrotnej na projekty realizowane z udziałem firmy ESCO na rzecz jednostek sektora publicznego. Jednak stan rozwoju rynku ESCO w Polsce oceniany jest jako wstępny, co stanowi istotną barierę w szerszym wykorzystaniu tej formuły w perspektywie finansowej 2021+.
942	Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu	2.2.1.7 WSKAŹNIKI s. 60		wskaźnik RCR-105 – brak jednostki miary etc.	Korekta wskaźnika	częściowo przyjęta	Wskaźnik jest nowym wskaźnikiem dodanym do Rozporządzenia ws. EFRR i FS na ostatnim etapie prac, dlatego opracowanie szacowanych celów dla niego nie zostało ukończone na obecnym etapie prac. Wyjaśniamy jednocześnie, że jego jednostka miary to [tony ekwiwalentu CO2/rok]. Informujemy też, że - biorąc pod uwagę projektowany zakres wsparcia - możliwa jest rezygnacja z uwzględniania przedmiotowego wskaźnika w celu szczegółowym 2.1. II osi.
943	Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu	2.2.2.6 Planowane wykorzystanie instrumentów finansowych s. 64		W odniesieniu do wybranych obszarów w ramach celu szczegółowego rozważa się wsparcie w formie instrumentów finansowych. Ostateczne rozstrzygnięcie o zakresie i formie wsparcia zostanie podjęte po przeprowadzeniu analizy, zgodnie z art. 52.3 Rozporządzenia ogólnego.	Należy określić jasną linię demarkacyjną dla zastosowania wsparcia w formie instrumentów finansowych pomiędzy interwencją podejmowaną w przyszłym okresie programowania w ramach programu FENIKS a programami regionalnymi w ramach których również wsparcie ma być oferowane w formie zwrotnej. Powyższe pozwoli uniknąć w przyszłości problemów z kanibalizacją wsparcia jak również zaprogramować komplementarne względem siebie instrumenty pożyczkowe.	częściowo przyjęta	Zapisy w celu szczegółowym 2.2. w pkt 2.2.2.6 Planowane wykorzystanie instrumentów finansowych zostały skonkretyzowane zgodnie z postępowaniem prac w zakresie analizy przeprowadzanej zgodnie z art. 58.3 Rozporządzenia ogólnego: 2.2.2.6 Planowane wykorzystanie instrumentów finansowych Wsparcie w formie instrumentów finansowych rozważa się w przypadku instalacji produkujących energię elektryczną z oze, dla których beneficjentami są średnie i duże przedsiębiorstwa. Biorąc pod uwagę złą jakość powietrza w Polsce, kluczowe staje się inwestowanie w źródła ciepła oparte na oze. Instalacje produkujące energię cieplną z oze wspierane będą w formie dotacji, ze względu na wysokie koszty inwestycyjne i operacyjne, potrzebę mobilizacji inwestorów do ponoszenia wysokich nakładów inwestycyjnych oraz ograniczone możliwości zwrotu nakładów na modernizację źródeł wynikające z polityki taryfowej ciepłownictwa systemowego. W przypadku sieci elektroenergetycznych dla oze przewidywana jest dotacja. Finansowanie tych inwestycji w postaci instrumentów finansowych i konieczność poniesienia dodatkowych kosztów obsługi tych instrumentów może wpłynąć na wzrost opłat taryfowych dla odbiorców końcowych.
944	Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu	2.2.4.1 Powiązane rodzaje działań s. 70		W zakresie adaptacji do zmian klimatu wnosimy o sprecyzowanie opisu Celu szczegółowego 2iv zdanie: "Istotnym obszarem działań w ramach działań adaptacyjnych będzie również zapewnienie dostępu do wody do spożycia." w taki sposób, aby jasno wynikała z niego możliwość realizacji lub nie w ramach FEnIKS inwestycji z zakresu ujęcia, uzdatniania, magazynowania i dystrybucji wody do spożycia.	Doprecyzowanie zapisu.	częściowo przyjęta	W obecnej wersji programu infrastruktura w zakresie wody do spożycia jest w celu szczegółowym 2.5 w ramach Priorytetu II.

945	Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu	2.3.1.1 Powiązane rodzaje działań s. 87		Fragment: "W związku z powyższym, w zakresie publicznego transportu zbiorowego w miastach wsparcie finansowe będzie przeznaczone dla inwestycji w infrastrukturę i tabor szynowy publicznego transportu zbiorowego...". Zapis ten sugeruje, że wspierany będzie jedynie tabor szynowy. W przypadku decyzji o niewspieraniu taboru autobusowego dla jasności proponujemy wprost wpisać, że nie przewiduje się wsparcia dla nisko lub zeroemisyjnego autobusowego.	Doprecyzowanie zapisów.	częściowo przyjęta	Tak, nie przewiduje się wsparcia dla zakupu autobusów. Doprecyzowanie (wskazanie konkretnych typów projektów określających typy pojazdów) nastąpi w krajowym dokumencie uszczegóławiającym (Szczegółowy opis priorytetów).
946	Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu	2.4.1.1 Powiązane rodzaje działań s. 91		Prosimy o sformułowanie zapisów wprost wskazujących na możliwość finansowania w ramach FENIKS dróg krajowych w miastach prezydenckich. Proponujemy więc określenie podziału wsparcia wg obecnie przyjętego podziału, tj. drogi krajowe-p.krajowy; pozostałe drogi-p. regionalny.	Doprecyzowanie zapisów. Obecna linia demarkacyjna pozostawia lukę realizacyjną w kontekście realizacji dróg krajowych w miastach prezydenckich, w związku z czym kwestia ta wymaga doprecyzowania.	częściowo przyjęta	W FENIKS przewiduje się finansowanie dróg zarządzanych przez GDDKiA, w celu wypełnienia zobowiązań dotyczących budowy sieci TEN-T w Polsce. Tym niemniej, biorąc pod uwagę zgłaszane postulaty, ale bez uszczerbku dla realizacji celu związanego z dokończeniem budowy spójnej sieci drogowej w Polsce, finansowane będą mogły być także projekty budowy dróg w miastach na prawach powiatu (o standardzie nośności 115 kN/oś) uwzględnione w zawartych Kontraktach Programowych.
947	Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu	2.5.2.1 Powiązane rodzaje działań s. 107		Prosimy o sformułowanie zapisów wprost wskazujących na możliwość finansowania w ramach FENIKS dróg krajowych w miastach prezydenckich. Proponujemy więc określenie podziału wsparcia wg obecnie przyjętego podziału, tj. drogi krajowe-p.krajowy; pozostałe drogi-p. regionalny.	Doprecyzowanie zapisów. Obecna linia demarkacyjna pozostawia lukę realizacyjną w kontekście realizacji dróg krajowych w miastach prezydenckich, w związku z czym kwestia ta wymaga doprecyzowania.	częściowo przyjęta	W FENIKS przewiduje się finansowanie dróg zarządzanych przez GDDKiA, w celu wypełnienia zobowiązań dotyczących budowy sieci TEN-T w Polsce. Tym niemniej, biorąc pod uwagę zgłaszane postulaty, ale bez uszczerbku dla realizacji celu związanego z dokończeniem budowy spójnej sieci drogowej w Polsce, finansowane będą mogły być także projekty budowy dróg w miastach na prawach powiatu (o standardzie nośności 115 kN/oś) uwzględnione w zawartych Kontraktach Programowych.
948	Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu	2.5.2.1 Powiązane rodzaje działań s. 102		Prosimy o sformułowanie zapisów wprost wskazujących na możliwość finansowania w ramach FENIKS dróg krajowych w miastach prezydenckich. Proponujemy więc określenie podziału wsparcia wg obecnie przyjętego podziału, tj. drogi krajowe-p.krajowy; pozostałe drogi-p. regionalny.	Doprecyzowanie zapisów. Obecna linia demarkacyjna pozostawia lukę realizacyjną w kontekście realizacji dróg krajowych w miastach prezydenckich, w związku z czym kwestia ta wymaga doprecyzowania.	częściowo przyjęta	W FENIKS przewiduje się finansowanie dróg zarządzanych przez GDDKiA, w celu wypełnienia zobowiązań dotyczących budowy sieci TEN-T w Polsce. Tym niemniej, biorąc pod uwagę zgłaszane postulaty, ale bez uszczerbku dla realizacji celu związanego z dokończeniem budowy spójnej sieci drogowej w Polsce, finansowane będą mogły być także projekty budowy dróg w miastach na prawach powiatu (o standardzie nośności 115 kN/oś) uwzględnione w zawartych Kontraktach Programowych.
949	Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu	2.7.1.1 Powiązane rodzaje działań	121	Prosimy o wprowadzenie zapisów, z których jednoznacznie będzie wynikała możliwość budowy nowych obiektów w ramach priorytetu VII.	Doprecyzowanie zapisów.	odrzucona	Zapisy programu nie wykluczają możliwości budowy od podstaw nowej infrastruktury. Ponadto, z uwagi na konieczność uzyskania zgody KE na wprowadzenie nowych zapisów do programu, nie rekomendujemy wprowadzania proponowanego zapisu. Zakres wsparcia (w tym zasady związane z budową nowych obiektów) zostaną doprecyzowane w dokumentach szczegółowych.
950	Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu	2.5.2.1 Powiązane rodzaje działań	109	Zapis "Polska dołoży wszelkich starań, aby wszystkie projekty zaplanowane do realizacji w perspektywie 2014-2020 zostały zrealizowane w możliwie najpełniejszym zakresie. Jednak, w przypadku braku możliwości pełnej realizacji inwestycji zaplanowanych w perspektywie 2014-2020, będą miały one możliwość kontynuacji w perspektywie 2021-2027, pod warunkiem spełnienia wymogów określonych przepisami rozporządzenia UE ustanawiającego wspólne przepisy dot. funduszy na lata 2021-2027." W odniesieniu do powyższego zapisu proponujemy wprowadzenie zapisu odnoszącego się również wprost do realizacji projektów przygotowywanych w ramach RPO 2014-2020. Prosimy również o doprecyzowanie o jakim warunku zgodności z rozporządzeniem mowa. Zapis w tej formie nie powinien się znajdować w programie, ponieważ jest niejasny i pozwala na dowolną interpretację. Jeśli ma to być warunek umożliwiający realizację inwestycji, powinien on zostać ujęty jasno i precyzyjnie.	Należy pamiętać, że zgodnie z dotychczasowymi ustaleniami projekty fazowane i inwestycyjne wynikające z prac przygotowawczych (m.in. dla których w ramach RPO 2014-2020 przygotowano dokumentację) miały być finansowane z poziomu krajowego. Tak więc przygotowywane w ramach FENIKS zapisy powinny tę kwestię ujmować. Ponadto zapisy odnoszące się do tej kwestii powinny zostać doprecyzowane.	odrzucona	Uwaga nieuwzględniona na obecnym etapie. Środki finansowe FENIKS alokowane na wsparcie transportu kolejowego pozwalają na realizację projektów fazowanych i etapowanych z perspektywy 2014-2020 oraz najważniejszych priorytetów wynikających ze Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030. Linia demarkacyjna nie przesądza o finansowaniu linii regionalnych na poziomie krajowym, czy regionalnym. Ewentualne uszczegółowienie dotyczące kontynuacji/realizacji projektów kolejowych o znaczeniu regionalnym zostanie wprowadzone po uzgodnieniu odpowiednich zapisów w Umowie Partnerstwa.
951	Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu	2.1.3.1 Powiązane rodzaje działań	43	W związku z powyższym, priorytetem będzie wspieranie działań związanych zarówno z budową nowej jak i przebudową i remontem istniejącej infrastruktury, niezbędnych do zrealizowania zobowiązań wynikających z Dyrektywy 91/271/EWG w aglomeracjach ujętych w KPOŚK o wielkości "co najmniej" 10 000 RLM. Zapis "co najmniej" zastąpić zapisem "powyżej"	Należy uspołnić zapisy dotyczące wielkości granicznych aglomeracji uzyskujących wsparcie. Krajowy Program Oczyszczania Ścieków Komunalnych rozgranicza aglomeracje w oparciu o wartość 10 000 RLM, przywołując zapisy art. 4 lub/i5 dyrektywy 91/271/EWG wskazuje, że w każdej oczyszczalni zlokalizowanej na terenie aglomeracji powyżej 10 000 RLM wymagane jest podwyższone usuwanie biogenów.	Odrzucona	Przepisy dyrektywy ściekowej zostały transponowane do rozporządzenia ściekowego. W rozporządzeniu określono normy jakości oczyszczonych ścieków komunalnych dla następujących przedziałów aglomeracji w RLM: 2 000 - 9 999, 10 000 – 14 999, 15 000 - 99 999, 100 000 i powyżej. W FENIKS proponowane jest wsparcie aglomeracji od 10 000 RLM i powyżej ale w toku negocjacji z KE linia demarkacyjna może dotyczyć progu 15 000 RLM.
952	Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu	2.3.1.1 Powiązane rodzaje działań	87	Brak rozwinięcia wskazanego założenia w zakresie ograniczenia szkodliwego wpływu transportu miejskiego na środowisko naturalne (brak zagadnień dot. paliwa alternatywnego - "zielonego wodoru", który stopniowo zacznie zajmować miejsce w napędzaniu publicznego transportu zbiorowego (obok sprężonego - CNG i skraplanego - LNG gazu ziemnego, pozbawionego frakcji węglowodorów). Wątek istotny w perspektywie transformacji energetycznej do 2030 roku.	Obecny stan wiedzy i technologii pozwala na bezpieczne posługiwanie się wodorem. Obok sprężonego (CNG) i skraplanego (LNG) gazu ziemnego, stanowiąc będzie jedno z najważniejszych paliw alternatywnych w transporcie indywidualnym i zbiorowym. Obecny stan wiedzy i technologii pozwala na bezpieczne posługiwanie się wodorem, a jego znaczenie w przemyśle systematycznie wzrasta. Zielony wodor" wymaga dobrej jakości zasobów wodnych i nie może być produkowany dzięki energii solarnej czy wiatru.	odrzucona	W chwili obecnej FENIKS nie obejmuje wsparcia zakupu autobusów zero i niskoemisyjnych, w tym napędzanych wodorem. Rozumiemy potrzebę rozwijania tej formy przewozów biorąc pod uwagę ilościowe cele dotyczące wielkości udziału taboru bezemisyjnego we flocie, wynikające z krajowych dokumentów. Tym niemniej występuje tu demarkacja pomiędzy wsparciem autobusów w KPO a transportu szynowego FENIKS. KPO jest instrumentem dla którego okres kwalifikowalności już się rozpoczął, jednocześnie reżim czasowy jest tam krótszy niż w ramach polityki spójności. Dublowanie w jednym czasie naborów z różnych źródeł na poziomie krajowym nie jest wskazane, z założenia więc te dwa instrumenty: KPO oraz FENIKS powinny się uzupełniać. W przypadku podjęcia w późniejszym czasie decyzji o finansowaniu taboru autobusowego z FENIKS uwzględnione zostaną kwestie paliw alternatywnych.

953	Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu	1.1 GŁÓWNE WYZWANIA PRZY UWZGLĘDNIENIU RÓŻNIC SPOŁECZNYCH, EKONOMICZNYCH I TERYTORIALNYCH	7	W wyzwanii środowisko wskazano miasta jako szczególnie silnie odczuwające deficyty wody w wyniku suszy.	Susza glebowa i atmosferyczna wpływa przede wszystkim na funkcjonowanie rolniczej przestrzeni produkcyjnej oraz dynamikę produkcji rolniczej, która koncentruje się na obszarach wiejskich i stanowi istotny sektor gospodarki. Ograniczenie dostępu do wody pitnej i spadek zasobów wodnych dotyczy zarówno obszarów miejskich i wiejskich. Przy zwiększonych poborach wody i słabiej rozwiniętej infrastrukturze wodociągowej na obszarach wiejskich, a także zielonej infrastrukturze tworzonej w miastach, problem ten wydaje się być co najmniej równorzędny w częstotliwości występowania w przypadku obu tych rodzajów obszarów.	Odrzucona	Zapisy programu FEnIKS nie kwestionują występowania problemu suszy na obszarach wiejskich. Wsparcie FEnIKS w zakresie przeciwdziałania skutkom suszy i zapewnienia dostępu do wody koncentruje się na obszarach zurbanizowanych, natomiast wsparcie obszarów wiejskich przewidziane jest w innych dedykowanych instrumentach/programach (w tym m.in. finansowanych w ramach Wspólnej Polityki Rolnej czy KPO).
954	Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu		140	Zwracamy uwagę na konieczność zachowania transparentności przy wyborze projektów strategicznych. W załączniku znalazły się zarówno duże ogólnokrajowe przedsięwzięcia, jak i inwestycje punktowe. W niektórych obszarach nie wskazano żadnych przedsięwzięć. Nie jest jasny sposób i uzasadnienie doboru inwestycji. W programie zapisano, że obok przedsięwzięć wynikających ze strategicznych dokumentów sektorowych lub zintegrowanych, do zakresu przedsięwzięć o znaczeniu strategicznym będą wchodzić wszelkie inne projekty, które będą miały oddziaływanie prorozwojowe w określonym obszarze Programu. W naszej opinii zasadne jest przeprowadzenie konsultacji z samorządami województw w zakresie identyfikacji inwestycji o charakterze strategicznym w poszczególnych obszarach.		odrzucona	W zał. Nr 8 do projektu FEnIKS został umieszczony „Wykaz planowanych operacji o znaczeniu strategicznym wraz z harmonogramem” z adnotacją, że wykaz ten nie stanowi listy zamkniętej projektów przewidzianych do wsparcia oraz, że są to przykłady projektów podlegających szczególnym środkom dot. monitorowania i komunikacji. Tego wykazu nie należy utożsamiać z listą projektów wybieranych w trybie indywidualnym, czy projektów dużych, jak np. w POIiŚ 2014-2020. Ten wykaz i operacje w nim zawarte mają inne znaczenie i funkcje. Zgodnie z definicją zawartą w rozporządzeniu ogólnym, „operacja o znaczeniu strategicznym” oznacza operację, która wnosi znaczący wkład w osiągnięcie celów programu i która z tego względu podlega szczególnym środkom dotyczącym monitorowania i komunikacji. Może to być pojedynczy projekt lub też wiązka projektów. Biorąc pod uwagę powyższe, nie ma obowiązku wynikającego z rozporządzenia, aby do każdego priorytetu programu przypisana była lista operacji o znaczeniu strategicznym. Jest to decyzja pozostawiona Państwu członkowskiemu. Decyzja o umieszczeniu projektu z danego obszaru jako operacji o strategicznym znaczeniu powinna mieć na uwadze przede wszystkim to, czym jest taka operacja i jaka rolę odgrywa w programie, o czym jest mowa powyżej.
955	Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu	s. uwaga ogólna		Uwaga ogólna - Proponuje się wydzielenie puli środków („kopert”) dedykowanych obszarom realizującym Zintegrowane Instrumenty Terytorialne, analogicznie jak w ubiegającym okresie programowania, gdzie komplementarnie do wsparcia ze środków programów regionalnych, ZIT-y wspierane były również gwarantowanymi środkami z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020.	Zadania realizowane w ramach programu regionalnego i krajowego uzupełniają się, dzięki czemu możliwa byłaby kompleksowa interwencja w wielu obszarach. Pozwoliłoby to, na sprawniejsze i pełniejsze osiągnięcie celów zdefiniowanych w strategii ZIT. Dążąc do jak najefektywniejszego wykorzystania środków UE, w ramach Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko na lata 2021-2027 (FENIKS) należy kontynuować tę logikę programowania i wydzielić gwarantowane środki dla obszarów realizujących ZIT-y w perspektywie 2021-2027.	odrzucona	Ten zapis został usunięty z treści programu
956	Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu	2.1.3.1 Powiązane rodzaje działań s. 43		W związku z powyższym, priorytetem będzie wspieranie działań związanych zarówno z budową nowej jak i przebudową i remontem istniejącej infrastruktury, niezbędnych do zrealizowania zobowiązań wynikających z Dyrektywy 91/271/EWG w aglomeracjach ujętych w KPOŚK o wielkości "co najmniej" 10 000 RLM. Zapis "co najmniej" zastąpić zapisem "powyżej"	Należy uspołnić zapisy dotyczące wielkości granicznych aglomeracji uzyskujących wsparcie. Krajowy Program Oczyszczania Ścieków Komunalnych rozgranicza aglomeracje w oparciu o wartość 10 000 RLM, przywołując zapisy art. 4 lub/i5 dyrektywy 91/271/EWG) wskazuje, że w każdej oczyszczalni zlokalizowanej na terenie aglomeracji powyżej 10 000 RLM wymagane jest podwyższone usuwanie biogenów.	odrzucona	KPOŚK jest dokumentem „wtórnym” do dyrektywy ściekowej i rozporządzenia ściekowego, do którego zostały transponowane przepisy dyrektywy. W rozporządzeniu ściekowym określono normy jakości oczyszczonych ścieków komunalnych dla następujących przedziałów aglomeracji w RLM: 2 000 - 9 999, 10 000 – 14 999, 15 000 - 99 999, 100 000 i powyżej. W FEnIKS proponowane jest wsparcie aglomeracji od 10 000 RLM i powyżej.
957	Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu	2.1.5.1 Powiązane rodzaje działań s. 53/54		„Działania będą skierowane na ochronę zasobów przyrodniczych zgodnie z zapisami dokumentów planistycznych dla obszarów chronionych, jak również na kontynuowanie wsparcia ochrony wybranych gatunków i siedlisk, przede wszystkim na terenach parków narodowych, rezerwatów przyrody i obszarów Natura 2000.” Czy przez przedmiotowy zapis należy rozumieć, że z poziomu krajowego będą realizowane również w rezerwach przyrody poza obszarami Natura 2000?	Zgodnie z obecną linią demarkacyjną wsparcie rezerwatów jest podzielone pomiędzy poziom krajowy (na obszarach Natura 2000) i regionalny (pozostałe obszary). Prosimy o określenie ostatecznego podziału wsparcia. Należy zaznaczyć, że osobiście proponujemy wszystkie inwestycje w odniesieniu do rezerwatów realizować na poziomie krajowym.	odrzucona	Zgodnie z Linią demarkacyjną. Rezerваты będą wspierane z FEnIKS, jeśli pokrywają się częściowo lub całkowicie z obszarem Natura 2000. Niezasadane byłoby objęcie wsparciem FEnIKS wszystkich rezerwatów, gdyż są wśród nich obiekty bardzo małe, położone poza obszarem Natura 2000, których ochroną i promocją są zainteresowane programy regionalne.
958	Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu	2.3.1.6 Planowane wykorzystanie instrumentów finansowych s. 89		W odniesieniu do wybranych obszarów w ramach celu szczegółowego rozważa się wsparcie w formie instrumentów finansowych. Ostateczne rozstrzygnięcie o zakresie i formie wsparcia zostanie podjęte po przeprowadzeniu analizy, zgodnie z art. 52.3 Rozporządzenia ogólnego.	Należy określić jasną linię demarkacyjną dla zastosowania wsparcia w formie instrumentów finansowych pomiędzy interwencją podejmowaną w przyszłym okresie programowania w ramach programu FENIKS a programami regionalnymi w ramach których również wsparcie ma być oferowane w formie zwrotnej. Powyższe pozwoli uniknąć w przyszłości problemów z kanibalizacją wsparcia jak również zaprogramować komplementarne względem siebie instrumenty pożyczkowe.	odrzucona	Zgodnie ze zaktualizowanymi zapisami FEnIKS, w przypadku sektora transportu nie przewiduje się instrumentów finansowych.
959	Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu	2.3.1.1 Powiązane rodzaje działań s. 87		Brak rozwinięcia wskazanego założenia w zakresie ograniczenia szkodliwego wpływu transportu miejskiego na środowisko naturalne (brak zagadnień dot. paliwa alternatywnego - "zielonego wodoru", który stopniowo zacznie zajmować miejsce w napędzaniu publicznego transportu zbiorowego (obok sprężonego - CNG i skraplanego - LNG gazu ziemnego, pozbawionego frakcji węglowodorów). Wątek istotny w perspektywie transformacji energetycznej do 2030 roku.	Obecny stan wiedzy i technologii pozwala na bezpieczne posługiwanie się wodorem. Obok sprężonego (CNG) i skraplanego (LNG) gazu ziemnego, stanowić będzie jedno z najważniejszych paliw alternatywnych w transporcie indywidualnym i zbiorowym. Obecny stan wiedzy i technologii pozwala na bezpieczne posługiwanie się wodorem, a jego znaczenie w przemyśle systematycznie wzrasta. Zielony wodor” wymaga dobrej jakości zasobów wodnych i nie może być produkowany dzięki energii solarnej czy wiatru.	odrzucona	Brak zagadnień dotyczących paliw alternatywnych (wodór, CNG, LPG) wynika z zakresu interwencji, która koncentruje się wyłącznie na transporcie szynowym (brak finansowania autobusów). Transport szynowy nie jest zasilany wymienionymi w uwadze paliwami alternatywnymi.
960	Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu	2.5.2.6 Planowane wykorzystanie instrumentów finansowych s. 110		W odniesieniu do wybranych obszarów w ramach celu szczegółowego rozważa się wsparcie w formie instrumentów finansowych. Ostateczne rozstrzygnięcie o zakresie i formie wsparcia zostanie podjęte po przeprowadzeniu analizy, zgodnie z art. 52.3 Rozporządzenia ogólnego.	Należy określić jasną linię demarkacyjną dla zastosowania wsparcia w formie instrumentów finansowych pomiędzy interwencją podejmowaną w przyszłym okresie programowania w ramach programu FENIKS a programami regionalnymi w ramach których również wsparcie ma być oferowane w formie zwrotnej. Powyższe pozwoli uniknąć w przyszłości problemów z kanibalizacją wsparcia jak również zaprogramować komplementarne względem siebie instrumenty pożyczkowe.	odrzucona	Zgodnie ze zaktualizowanymi zapisami FEnIKS, w przypadku sektora transportu nie przewiduje się instrumentów finansowych.

961	Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu	2.5.2.1 Powiązane rodzaje działań s. 109		Zapis "Polska dołoży wszelkich starań, aby wszystkie projekty zaplanowane do realizacji w perspektywie 2014-2020 zostały zrealizowane w możliwie najpełniejszym zakresie. Jednak, w przypadku braku możliwości pełnej realizacji inwestycji zaplanowanych w perspektywie 2014-2020, będą miały one możliwość kontynuacji w perspektywie 2021-2027, pod warunkiem spełnienia wymogów określonych przepisami rozporządzenia UE ustanawiającego wspólne przepisy dot. funduszy na lata 2021-2027." W odniesieniu do powyższego zapisu proponujemy wprowadzenie zapisu odnoszącego się również wprost do realizacji projektów przygotowywanych w ramach RPO 2014-2020. Prosimy również o doprecyzowanie o jakim warunku zgodności z rozporządzeniem mowa. Zapis w tej formie nie powinien się znajdować w programie, ponieważ jest niejasny i pozwala na dowolną interpretację. Jeśli ma to być warunek umożliwiający realizację inwestycji, powinien on zostać ujęty jasno i precyzyjnie.	Należy pamiętać, że zgodnie z dotychczasowymi ustaleniami projekty fazowane i inwestycyjne wynikające z prac przygotowawczych (m.in. dla których w ramach RPO 2014-2020 przygotowano dokumentację) miały być finansowane z poziomu krajowego. Tak więc przygotowywane w ramach FENIKS zapisy powinny tę kwestię ujmować. Ponadto zapisy odnoszące się do tej kwestii powinny zostać doprecyzowane.	odrzucona	Uwaga nieuwzględniona na obecnym etapie. Środki finansowe FENIKS alokowane na wsparcie transportu kolejowego pozwalają na realizację projektów fazowanych i etapowanych z perspektywy 2014-2020 oraz najważniejszych priorytetów wynikających ze Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030. Linia demarkacyjna nie przesądza o finansowaniu linii regionalnych na poziomie krajowym, czy regionalnym. Ewentualne uszczegółowienie dotyczące kontynuacji/realizacji projektów kolejowych o znaczeniu regionalnym zostanie wprowadzone po uzgodnieniu odpowiednich zapisów w UP (przyjęciu przez Komisję Europejską).
962	Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu	2.7.1.1 Powiązane rodzaje działań s. 121		Prosimy o wprowadzenie zapisów, z których jednoznacznie będzie wynikała możliwość budowy nowych obiektów w ramach priorytetu VII.	Doprecyzowanie zapisów.	odrzucona	Zakres wsparcia (w tym zasady związane z budową nowych obiektów) zostaną doprecyzowane w dokumencie Szczegółowy Opis Priorytetów
963	Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu		34	Tabela Wskaźniki produktu: Wskaźnik RCO 123- brak jednostki miary, wartości celu pośredniego oraz przewidywanej wartości celu końcowego.	Korekta wskaźnika	przyjęta	W programie uzupełniono wszystkie wymagane informacje dla wskaźnika RCO123 Lokale mieszkalne wykorzystujące kotły i systemy ciepłownicze zasilane gazem ziemnym zastępujące instalacje zasilane stałymi paliwami kopalnymi w celu szczegółowym 2.1. I osi priorytetowej.
964	Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu	2.1.1.6 Planowane wykorzystanie instrumentów finansowych	34	W odniesieniu do wybranych obszarów w ramach celu szczegółowego rozważa się wsparcie w formie instrumentów finansowych. Ostateczne rozstrzygnięcie o zakresie i formie wsparcia zostanie podjęte po przeprowadzeniu analizy, zgodnie z art. 52.3 Rozporządzenia ogólnego.	Należy określić jasną linię demarkacyjną dla zastosowania wsparcia w formie instrumentów finansowych pomiędzy interwencją podejmowaną w przyszłym okresie programowania w ramach programu FENIKS a programami regionalnymi w ramach których również wsparcie ma być oferowane w formie zwrotnej. Powyższe pozwoli uniknąć w przyszłości problemów z kanibalizacją wsparcia jak również zaprogramować komplementarne względem siebie instrumenty pożyczkowe.	przyjęta	
965	Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu	2.1.4.6 Planowane wykorzystanie instrumentów finansowych	50	W odniesieniu do wybranych obszarów w ramach celu szczegółowego rozważa się wsparcie w formie instrumentów finansowych. Ostateczne rozstrzygnięcie o zakresie i formie wsparcia zostanie podjęte po przeprowadzeniu analizy, zgodnie z art. 52.3 Rozporządzenia ogólnego.	Należy określić jasną linię demarkacyjną dla zastosowania wsparcia w formie instrumentów finansowych pomiędzy interwencją podejmowaną w przyszłym okresie programowania w ramach programu FENIKS a programami regionalnymi w ramach których również wsparcie ma być oferowane w formie zwrotnej. Powyższe pozwoli uniknąć w przyszłości problemów z kanibalizacją wsparcia jak również zaprogramować komplementarne względem siebie instrumenty pożyczkowe.	przyjęta	
966	Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu	2.2.2.6 Planowane wykorzystanie instrumentów finansowych	64	W odniesieniu do wybranych obszarów w ramach celu szczegółowego rozważa się wsparcie w formie instrumentów finansowych. Ostateczne rozstrzygnięcie o zakresie i formie wsparcia zostanie podjęte po przeprowadzeniu analizy, zgodnie z art. 52.3 Rozporządzenia ogólnego.	Należy określić jasną linię demarkacyjną dla zastosowania wsparcia w formie instrumentów finansowych pomiędzy interwencją podejmowaną w przyszłym okresie programowania w ramach programu FENIKS a programami regionalnymi w ramach których również wsparcie ma być oferowane w formie zwrotnej. Powyższe pozwoli uniknąć w przyszłości problemów z kanibalizacją wsparcia jak również zaprogramować komplementarne względem siebie instrumenty pożyczkowe.	przyjęta	
967	Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu	2.3.1.6 Planowane wykorzystanie instrumentów finansowych	89	W odniesieniu do wybranych obszarów w ramach celu szczegółowego rozważa się wsparcie w formie instrumentów finansowych. Ostateczne rozstrzygnięcie o zakresie i formie wsparcia zostanie podjęte po przeprowadzeniu analizy, zgodnie z art. 52.3 Rozporządzenia ogólnego.	Należy określić jasną linię demarkacyjną dla zastosowania wsparcia w formie instrumentów finansowych pomiędzy interwencją podejmowaną w przyszłym okresie programowania w ramach programu FENIKS a programami regionalnymi w ramach których również wsparcie ma być oferowane w formie zwrotnej. Powyższe pozwoli uniknąć w przyszłości problemów z kanibalizacją wsparcia jak również zaprogramować komplementarne względem siebie instrumenty pożyczkowe.	przyjęta	
968	Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu	2.5.2.6 Planowane wykorzystanie instrumentów finansowych	110	W odniesieniu do wybranych obszarów w ramach celu szczegółowego rozważa się wsparcie w formie instrumentów finansowych. Ostateczne rozstrzygnięcie o zakresie i formie wsparcia zostanie podjęte po przeprowadzeniu analizy, zgodnie z art. 52.3 Rozporządzenia ogólnego.	Należy określić jasną linię demarkacyjną dla zastosowania wsparcia w formie instrumentów finansowych pomiędzy interwencją podejmowaną w przyszłym okresie programowania w ramach programu FENIKS a programami regionalnymi w ramach których również wsparcie ma być oferowane w formie zwrotnej. Powyższe pozwoli uniknąć w przyszłości problemów z kanibalizacją wsparcia jak również zaprogramować komplementarne względem siebie instrumenty pożyczkowe.	przyjęta	
969	Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu	2.1.2.1 Powiązane rodzaje działań	38	W akapicie drugim proponuje się zmianę pierwszego zdania w następujący sposób: "W zakresie gospodarowania wodami opadowymi wspierane będą systemy mające za zadanie zapobieganie podtopieniom i zalaniom oraz ograniczanie skutków tych zjawisk, zwiększenie odporności na ekstremalne zjawiska pogodowe (ulewy oraz powodzie błyskawiczne), spowolnienie odpływu oraz retencjonowanie wody wraz z systemami jej dystrybucji na okres suszy, w tym z wykorzystaniem inteligentnych systemów zarządzania wodami opadowymi".	Proponowana zmiana pozwoli na poszerzenie i dostosowanie zakresu interwencji do treści projektu Umowy Partnerstwa.	przyjęta	
970	Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu	1.5 WYZWANIA DEMOGRAFICZNE	16	Powolywanie się na nieaktualne w kontekście perspektywy 2021-2027 uwarunkowania demograficzne kraju. Zapis: Zgodnie z diagnozą zawartą w SOR, jednym z najważniejszych wyzwań dla rozwoju kraju są niekorzystne trendy demograficzne, które przejawiają się ujemnym przyrostem naturalnym, spadkiem udziału osób w wieku aktywności zawodowej oraz szybkim wzrostem udziału osób starszych w całej populacji, a także dużym odsetkiem migracji wewnętrznych i zewnętrznych, pogłębiających ww. procesy. Proponowany zapis: Jednym z najważniejszych wyzwań dla rozwoju kraju są niekorzystne trendy demograficzne, które przejawiają się ujemnym przyrostem naturalnym, spadkiem udziału osób w wieku aktywności zawodowej oraz szybkim wzrostem udziału osób w wieku poprodukcyjnym.	Zdanie uległo swego rodzaju dezaktualizacji w stosunku do obecnych trendów demograficznych i migracji ludności. Od 2016 r. wg danych GUS saldo migracji zewnętrznych jest rokrocznie dodatnie (4483 w 2020 r.), a o spadku liczby ludności w Polsce decyduje ruch naturalny - niewielka liczba urodzeń i rosnąca liczba zgonów. W 2020 r. współczynnik przyrostu naturalnego wyniósł w Polsce -3,18%, współczynnik salda migracji 0,12%, a współczynnik przyrostu rzeczywistego -3,06%. W ujęciu całego kraju, bez określania terytorializacji poszczególnych trendów demograficznych, powolywanie się na odsetek migracji wewnętrznych jest bezzasadne.	przyjęta	

971	Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu		uwaga ogólna	Uwaga-ogólna- W kontekście tego, że 60% środków Polityki Spójności wdrażane będzie z poziomu krajowego, regiony nie będą w stanie wzięć na siebie realizacji zadań objętych koncentracją na tak wysokim poziomie. Biorąc pod uwagę skalę inwestycji, które będą wspierane w ramach programu krajowego FENIKS, zasadne wydaje się, aby program ten w większym stopniu realizował cele klimatyczne oraz koncentrację tematyczną dot. CP2, adekwatnie do swojego budżetu.		przyjęta	
972	Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu	s. uwaga ogólna		Uwaga-ogólna- W kontekście tego, że 60% środków Polityki Spójności wdrażane będzie z poziomu krajowego, regiony nie będą w stanie wzięć na siebie realizacji zadań objętych koncentracją na tak wysokim poziomie. Biorąc pod uwagę skalę inwestycji, które będą wspierane w ramach programu krajowego FENIKS, zasadne wydaje się, aby program ten w większym stopniu realizował cele klimatyczne oraz koncentrację tematyczną dot. CP2, adekwatnie do swojego budżetu.		przyjęta	
973	Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu	2.1.1.6 Planowane wykorzystanie instrumentów finansowych s. 34		W odniesieniu do wybranych obszarów w ramach celu szczegółowego rozważa się wsparcie w formie instrumentów finansowych. Ostateczne rozstrzygnięcie o zakresie i formie wsparcia zostanie podjęte po przeprowadzeniu analizy, zgodnie z art. 52.3 Rozporządzenia ogólnego.	Należy określić jasną linię demarkacyjną dla zastosowania wsparcia w formie instrumentów finansowych pomiędzy interwencją podejmowaną w przyszłym okresie programowania w ramach programu FENIKS a programami regionalnymi w ramach których również wsparcie ma być oferowane w formie zwrotnej. Powyższe pozwoli uniknąć w przyszłości problemów z kanibalizacją wsparcia jak również zaprogramować komplementarne względem siebie instrumenty pożyczkowe.	przyjęta	
974	Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu	s. 34		Tabela Wskaźniki produktu: Wskaźnik RCO 123- brak jednostki miary, wartości celu pośredniego oraz przewidywanej wartości celu końcowego.	Korekta wskaźnika	przyjęta	
975	Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu	2.1.1.1 Powiązane rodzaje działań s. 32		W akapicie drugim, po zdaniu pierwszym opisującym zakres wsparcia w zakresie podniesienia efektywności energetycznej budynków mieszkalnych i użyteczności publicznej, proponuje się dodanie następującego zdania: "Zakres działań, w odniesieniu do budynków, urządzeń technicznych lub instalacji i procesów technologicznych, powinien wynikać z audytów energetycznych".	Zmiana pozwoli na doprecyzowanie zakresu możliwego wsparcia na rzecz podniesienia efektywności energetycznej.	przyjęta	Zapis zostanie doprecyzowany po uzgodnieniu zapisów w tym zakresie w Umowie Partnerstwa 2021-27. W FENIKS planuje się oprócz kosztów wynikających z audytów energetycznych kwalifikowanie również innych wydatków w myśl zapisów strategii na rzecz Fali renowacji. Katalog takich wydatków i ich próg % zostaną określone w Programie.
976	Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu	2.1.2.1 Powiązane rodzaje działań s. 39		W zakresie adaptacji do zmian klimatu wnosimy o sprecyzowanie opisu Celu szczegółowego 2iv zdanie: "Istotnym obszarem działań w ramach działań adaptacyjnych będzie również zapewnienie dostępu do wody do spożycia." w taki sposób, aby jasno wynikała z niego możliwość realizacji lub nie w ramach FENIKS inwestycji z zakresu ujęcia, uzdatniania, magazynowania i dystrybucji wody do spożycia.	Doprecyzowanie zapisu.	przyjęta	
977	Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu	2.1.2.1 Powiązane rodzaje działań s. 38		W akapicie drugim proponuje się zmianę pierwszego zdania w następujący sposób: "W zakresie gospodarowania wodami opadowymi wspierane będą systemy mające za zadanie zapobieganie podtopieniom i zalaniom oraz ograniczanie skutków tych zjawisk, zwiększenie odporności na ekstremalne zjawiska pogodowe (ulewy oraz powodzie błyskawiczne), spowolnienie odpływu oraz retencjonowanie wody wraz z systemami jej dystrybucji na okres suszy, w tym z wykorzystaniem inteligentnych systemów zarządzania wodami opadowymi".	Proponowana zmiana pozwoli na poszerzenie i dostosowanie zakresu interwencji do treści projektu Umowy Partnerstwa.	przyjęta	
978	Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu	2.1.4.6 Planowane wykorzystanie instrumentów finansowych s. 50		W odniesieniu do wybranych obszarów w ramach celu szczegółowego rozważa się wsparcie w formie instrumentów finansowych. Ostateczne rozstrzygnięcie o zakresie i formie wsparcia zostanie podjęte po przeprowadzeniu analizy, zgodnie z art. 52.3 Rozporządzenia ogólnego.	Należy określić jasną linię demarkacyjną dla zastosowania wsparcia w formie instrumentów finansowych pomiędzy interwencją podejmowaną w przyszłym okresie programowania w ramach programu FENIKS a programami regionalnymi w ramach których również wsparcie ma być oferowane w formie zwrotnej. Powyższe pozwoli uniknąć w przyszłości problemów z kanibalizacją wsparcia jak również zaprogramować komplementarne względem siebie instrumenty pożyczkowe.	przyjęta	
979	Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu		uwaga ogólna	Uwaga ogólna - Proponuje się wydzielenie puli środków („kopert”) dedykowanych obszarom realizującym Zintegrowane Instrumenty Terytorialne, analogicznie jak w ubiegającym okresie programowania, gdzie komplementarnie do wsparcia ze środków programów regionalnych, ZIT-y wspierane były również gwarantowanymi środkami z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020.	Zadania realizowane w ramach programu regionalnego i krajowego uzupełniają się, dzięki czemu możliwa byłaby kompleksowa interwencja w wielu obszarach. Pozwoliłoby to, na sprawniejsze i pełniejsze osiągnięcie celów zdefiniowanych w strategii ZIT. Dążąc do jak najefektywniejszego wykorzystania środków UE, w ramach Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko na lata 2021-2027 (FENIKS) należy kontynuować tę logikę programowania i wydzielić gwarantowane środki dla obszarów realizujących ZIT-y w perspektywie 2021-2027.	odrzucona	Kształt programu nie przewiduje - tak jak i w perspektywie 2014-2020 - miejsca na określenie podziału środków służących dofinansowaniu projektów komplementarnych do strategii ZIT. Prace w tym zakresie będą prowadzone na dalszym etapie.
980	Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu	1.5 WYZWANIA DEMOGRAFICZNE s. 16		Powolywanie się na nieaktualne w kontekście perspektywy 2021-2027 uwarunkowania demograficzne kraju. Zapis: Zgodnie z diagnozą zawartą w SOR, jednym z najważniejszych wyzwań dla rozwoju kraju są niekorzystne trendy demograficzne, które przejawiają się ujemnym przyrostem naturalnym, spadkiem udziału osób w wieku aktywności zawodowej oraz szybkim wzrostem udziału osób starszych w całej populacji, a także dużym odsetkiem migracji wewnętrznych i zewnętrznych, pogłębiających ww. procesy. Proponowany zapis: Jednym z najważniejszych wyzwań dla rozwoju kraju są niekorzystne trendy demograficzne, które przejawiają się ujemnym przyrostem naturalnym, spadkiem udziału osób w wieku aktywności zawodowej oraz szybkim wzrostem udziału osób w wieku poprodukcyjnym.	Zdanie uległo swego rodzaju dezaktualizacji w stosunku do obecnych trendów demograficznych i migracji ludności. Od 2016 r. wg danych GUS saldo migracji zewnętrznych jest rokrocznie dodatnie (4483 w 2020 r.), a o spadku liczby ludności w Polsce decyduje ruch naturalny - niewielka liczba urodzeń i rosnąca liczba zgonów. W 2020 r. współczynnik przyrostu naturalnego wyniósł w Polsce -3,18‰, współczynnik salda migracji 0,12‰, a współczynnik przyrostu rzeczywistego -3,06‰. W ujęciu całego kraju, bez określania terytorializacji poszczególnych trendów demograficznych, powoływanie się na odsetek migracji wewnętrznych jest bezzasadne.	przyjęta	Ujęto w treści programu proponowany fragment opisu
981	Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu	s. 140		Zwracamy uwagę na konieczność zachowania transparentności przy wyborze projektów strategicznych. W załączniku znalazły się zarówno duże ogólnokrajowe przedsięwzięcia, jak i inwestycje punktowe. W niektórych obszarach nie wskazano żadnych przedsięwzięć. Nie jest jasny sposób i uzasadnienie doboru inwestycji. W programie zapisano, że obok przedsięwzięć wynikających ze strategicznych dokumentów sektorowych lub zintegrowanych, do zakresu przedsięwzięć o znaczeniu strategicznym będą wchodzić wszelkie inne projekty, które będą miały oddziaływanie prorozwojowe w określonym obszarze Programu. W naszej opinii zasadne jest przeprowadzenie konsultacji z samorządami województw w zakresie identyfikacji inwestycji o charakterze strategicznym w poszczególnych obszarach.		odrzucona	Lista projektów o znaczeniu strategicznym ma inny charakter niż Wykaz Dużych Projektów z perspektywy 2014-2020 i jest zestawieniem dobrych przykładów inwestycji, co do których zgodnie z Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 będą miały zastosowanie dodatkowe obowiązki o charakterze informacyjno-promocyjnym. Nie określa więc ona zamkniętego katalogu inwestycyjnego.

982	Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego	2.3.1.4 Wskazanie konkretnych terytoriów objętych wsparciem, z uwzględnieniem planowanego wykorzystania narzędzi terytorialnych	88	W podrozdziale „Wskazanie konkretnych terytoriów objętych wsparciem...” wskazuje się na objęcie realizacją działań na obszarze ZIT miast wojewódzkich. Natomiast nic nie wspomina się o planach realizacji interwencji wskazanej w projekcie Linii demarkacyjnej: "Ponadto w ramach interwencji ponadregionalnej: projekty kompleksowe, realizowane w miastach średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze i ich obszarach funkcjonalnych oraz subregionalnych ośrodkach wzrostu, powyżej 50 tys. mieszkańców (ustawowo zobligowani organizatorzy transportu miejskiego) i ich obszarach funkcjonalnych - lista miast uzgodniona z regionami.	Brak odniesienia się do zapisów Linii demarkacyjnej w zakresie CSz (viii) w zakresie miast średnich.	częściowo przyjęta	Program FEnIKS realizuje zapisy Umowy Partnerstwa i Linii Demarkacyjnej określające podział interwencji. Oznacza to realizację projektów transportu miejskiego określonych w ZIT wojewódzkich i ZIT innych miast objętych w okresie programowania 2014-2020 instrumentem ZIT z wyłączeniem obszaru Polski Wschodniej. Inne inwestycje (w ramach tych samych ZIT wojewódzkich, jak i w pozostałych ZIT) będą mogły być finansowane w innych programach Polityki Spójności: programach regionalnych, w programie dla Polski Wschodniej, a także ze środków Krajowego Planu Odbudowy. Tym samym, nie ma tu luki wsparcia, a jego komplementarność oparta o różne źródła finansowania. Zmiany wynikające z niniejszej uwagi będą podstawą doprecyzowania brzmienia linii demarkacyjnej w związku z rozszerzeniem zakresu wsparcia FEnIKS na miasta wojewódzkie i inne miasta objęte w okresie programowania 2014-2020 instrumentem ZIT z wyłączeniem obszaru Polski Wschodniej.
983	Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego	2.6.1.1 Powiązane rodzaje działań	114-118	W ramach interwencji w zakresie opieki ambulatoryjnej powinny być uwzględnione struktury służby medycyny pracy jako jednostek realizujących działania profilaktyczne i rehabilitację.	Często w ramach badań profilaktycznych wykrywane są choroby u pacjentów dotychczas nie chodzących do lekarza POZ. Badania profilaktyczne dają możliwości kontroli skuteczności leczenia u osób z rozpoznanymi schorzeniami i pozwalają na wczesną interwencję w przypadku zagrożenia chorobami zawodowymi. Rehabilitacja w ramach patologii zawodowej realizowana przez wojewódzkie ośrodki medycyny pracy ma istotne znaczenia dla szybszych powrotów do aktywności zawodowej.	częściowo przyjęta	Zakres wsparcia zostanie doprecyzowany w SzOP
984	Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego	2.5.1.1 Powiązane rodzaje działań	102	Wniosek o następującą korektę zdania: "Finansowane będą projekty budowy obwodnic na sieci dróg (wykreślenie słowa: krajowych), w tym dróg ekspresowych poza siecią TEN-T oraz drogi poza siecią TEN-T prowadzące do węzłów autostradowych i ekspresowych znajdujących się w sieci TEN-T (wykreślenie słów: zarządzanych przez krajowego zarządcę tych dróg.)" Należy uwzględnić finansowanie zadań dla newralgicznych odcinków dróg wojewódzkich, które stanowią bezpośrednie dojazdy do istniejących i projektowanych węzłów drogowych i rozprowadzają ruch bezpośrednio na istniejącą sieć drogową.	Infrastruktura drogowa na ciągach dróg prowadzących do węzłów autostradowych i ekspresowych znajdujących się w sieci TEN-T, nadal w wielu miejscach jest niedostosowana do stawianych wymagań. Znaczne zwiększenie natężenia ruchu drogowego na tych ciągach, w tym głównie ciężarowego o maksymalnych dopuszczalnych naciskach na oś wynoszących 115 kN/oś, przy niedostosowaniu sieci drogowej, która w większości przypadków posiada dopuszczalne naciski na oś wynoszące 80 kN/oś powodują drastyczną degradację tych ciągów drogowych groźących nawet ich zamykaniem, co może doprowadzić do paraliżu komunikacyjnego. Środki jakie przeznaczone są na drogi wojewódzkie w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych i budżetów województw nie pozwalają na kompleksową realizację wszystkich strategicznych inwestycji.	częściowo przyjęta	W FEnIKS przewiduje się finansowanie dróg zarządzanych przez GDDKiA, w celu wypełnienia zobowiązań dotyczących budowy sieci TEN-T w Polsce. Tym niemniej, biorąc pod uwagę zgłaszane postulaty, ale bez uszczerbku dla realizacji celu związanego z dokończeniem budowy spójnej sieci drogowej w Polsce, finansowane będą mogły być także projekty budowy dróg w miastach na prawach powiatu (o standardzie nośności 115 kN/oś) uwzględnione w zawartych Kontraktach Programowych.
985	Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego	2.2.1.1 Powiązane rodzaje działań	57	Wniosek o umożliwienie wsparcia budowy instalacji termicznego przekształcania odpadów wykorzystujących technicznie dojrzałą technologię zachowującą normy środowiskowe. Instalacje eksploatowane będą w tzw. kogeneracji, czyli będą wytwarzać jednocześnie energię elektryczną i ciepło, które kierowane będzie do miejskiej sieci ciepłowniczej.	Instalacje wpisują się w ideę zrównoważonego gospodarowania odpadami. Są ostatnim etapem postępowania z odpadami (po zapobieganiu powstawaniu odpadów i ich selektywnej zbiórce), w którym dzięki odzyskowi energetycznemu odpad staje się zasobem służącym do produkcji energii, przez co redukowana jest ilość odpadów komunalnych trafiających na składowisko.	częściowo przyjęta	W c.s.2.1. w ramach sektora energetycznego interwencji będzie dotyczyć rozwoju skojarzonej produkcji energii elektrycznej i ciepła w procesie wysokosprawnej kogeneracji (w tym także energii elektrycznej, ciepła i chłodu w procesie trigeneracji) oraz rozwoju systemów ciepłowniczych i chłodniczych, w tym także magazynów energii. Dla tego drugiego rodzaju infrastruktury, głównymi źródłami ciepła powinno być ciepło ze źródeł kogeneracyjnych, źródła odnawialnych (w tym z odpadów), ciepło odpadowe z procesów przemysłowych lub kombinacja wyżej wymienionych. Niemniej należy podkreślić, że jednostki wysokosprawnej kogeneracji nie są spalarniami odpadów w rozumieniu zakresu interwencji działania 2.2 Gospodarka odpadami komunalnymi POiŚ 2014-2020.
986	Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego			Projekt powinien odnosić się do podziału interwencji w ramach poszczególnych celów pomiędzy poziom krajowy i regionalny, a także Krajowy Plan Odbudowy.	Projekt nie odnosi się w poszczególnych celach do podziału interwencji pomiędzy poziom krajowy i regionalny, a także Krajowy Plan Odbudowy. Ze względu na to, że programy te obejmują zbliżone tematycznie obszary trudno ocenić jest komplementarność zaplanowanej interwencji. Brak zapisu o podziale interwencji w ramach programu oraz w ramach programów regionalnych, a także mało precyzyjne zapisy dot. typów projektów do dofinansowania i grup potencjalnych beneficjentów znacznie utrudniają również przyporządkowanie działań zaplanowanych do realizacji w ramach poszczególnych programów, w tym programów regionalnych.	częściowo przyjęta	Zapisy zostaną uzupełnione, w miarę postępów prac nad dokumentem. Odnosnie demarkacji FEnIKS z KPO, więcej zapisów szczegółowych zawartych zostanie w SzOP.
987	Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego	2.5.2.1 Powiązane rodzaje działań	107	Wniosek o następującą korektę zdania: „Finansowane będą projekty budowy obwodnic na sieci dróg (wykreślenie słowa :krajowych), w tym dróg ekspresowych poza siecią TEN-T, (wykreślenie słów: "zarządzanych przez krajowego zarządcę tych dróg"). Finansowane będą również przebudowy wybranych odcinków istniejących dróg (wykreślenie słowa: krajowych) do parametrów naciskowych 11,5 tony/oś (115 kN/oś).	Środki jakie przeznaczone są na drogi wojewódzkie w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych i budżetów województw nie pozwalają na kompleksową realizację ważnych strategicznych inwestycji w zakresie budowy obwodnic w ciągach dróg wojewódzkich, wyprowadzających ruch z miast (zwiększających bezpieczeństwo) i realizujących cel zmniejszenia emisji w miastach. W programie słusznie wskazano, że poprawa dostępności komunikacyjnej kraju wymaga także wspierania rozwoju połączeń do sieci TEN-T obszarów od niej oddalonych, w tym ośrodków miejskich. Realizacja tego celu wymaga m.in. wsparcia dróg wojewódzkich.	częściowo przyjęta	Priorytetem w zakresie inwestycji drogowych w programie FEnIKS są inwestycje na sieci TEN-T, do której w Polsce są zaliczone co do zasady drogi krajowe. Drogi wojewódzkie i niższych kategorii są możliwe do finansowania w programach regionalnych. Tym niemniej, biorąc pod uwagę zgłaszane postulaty, ale bez uszczerbku dla realizacji celu związanego z dokończeniem budowy spójnej sieci drogowej w Polsce, finansowane będą mogły być także projekty budowy dróg w miastach na prawach powiatu (o standardzie nośności 115 kN/oś) uwzględnione w zawartych Kontraktach Programowych.
988	Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego			Program należy uzupełnić o wskazanie zasad i trybu wg jakich będą wybierane projekty do dofinansowania w poszczególnych celach szczegółowych.	W programie nie opisano według jakich zasad wybierane będą projekty do dofinansowania w poszczególnych priorytetach oraz celach szczegółowych. W programie powinno ponadto zostać wyartykułowane, że wybór projektów będzie następował w transparentnym procesie w oparciu o obiektywne, precyzyjne i mierzalne kryteria.	częściowo przyjęta	Zapisy zostaną uzupełnione, w miarę postępów prac nad dokumentem. Więcej zapisów szczegółowych zawartych zostanie w SzOP.

989	Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego	2.7.1.1 Powiązane rodzaje działań	122	Wsparcie powinno również obejmować obiekty, w których nie jest aktualnie prowadzona działalność.	W programie zapisano, że działania będą ograniczać się do obiektów, w których prowadzona jest działalność kulturalna i które mają potencjał do rozwoju turystyki kulturowej. Należy wziąć pod uwagę również obiekty, które mają potencjał kulturalny i turystyczny, ale aby rozpocząć działalność wymagają przeprowadzenia inwestycji.	częściowo przyjęta	Głównym celem interwencji podejmowanych w ramach celu szczegółowego 4.6 jest wzmacnianie roli kultury i turystyki w rozwoju gospodarczym i społecznym. Zgodnie z zapisami programu (...)Działanie będzie ograniczać się do obiektów, w których prowadzona jest działalność kulturalna i które mają potencjał do rozwoju turystyki. Na poziomie dokumentu Szczegółowy Opis Priorytetów (SzOP) zostaną dookreślone typy działań, w tym możliwość adaptacji obiektów zabytkowych na działalność kulturalną. Istotą zapisu jest, aby w wyniku projektu w danym obiekcie była prowadzona działalność kulturalna. Przy czym obowiązujący pozostaje katalog beneficjentów kwalifikowalnych w ramach FENIKS.
990	Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego	2.2.4.4 Wskazanie konkretnych terytoriów objętych wsparciem, z uwzględnieniem planowanego wykorzystania narzędzi terytorialnych	76	W dokumencie brakuje informacji o działaniach określonych w Linii demarkacyjnej w zakresie realizacji planów adaptacji opracowanych dla 44 miast objętych projektem POIiŚ 2014-2020 + Warszawa + miasta o gęstości zaludnienia powyżej 1000 mieszkańców/km2	Wskazuje się w treści Programu, iż szczególne znaczenie w realizacji programu będą miały działania określone KSRR2030 oraz PEP2030, nie wspomina się nic o działaniach dedykowanych miastom, które mają plany adaptacji.	częściowo przyjęta	Realizacja inwestycji wynikających z MPA objętych projektem POIiŚ 2014-2020 oraz Warszawa przewidziana jest do realizacji w Priorytecie I (punkt 2.1.2.1) i będzie finansowana z Funduszu Spójności. Natomiast w ramach Priorytetu II finansowanego z EFRR (punkt 2.2.4.1) przewiduje się wsparcie projektów polegających na opracowaniu miejskich planów adaptacji oraz działań inwestycyjnych wynikających z MPA również w mniejszych ośrodkach miejskich, o których mowa w linii demarkacyjnej. Dążymy do tego aby w ramach FENIKS miasta o gęstości zaludnienia powyżej 1000 mieszkańców/km2 mogły uzyskać dofinansowanie unijne na ww. zakres. Z kolei wdrażanie tych działań w miastach średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze i subregionalnych ośrodkach wzrostu będzie realizowane z Polski Wschodniej. Niemniej jednak linia demarkacyjna w tym zakresie wymaga ostatecznego doprecyzowania w celu wyeliminowania wszelkich wątpliwości.
991	Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego			Należałoby doprecyzować zapisy w zakresie planowanych do realizacji typów inwestycji w ramach poszczególnych celów szczegółowych oraz dookreślić potencjalne grupy podmiotów, które będą mogły być beneficjentami wsparcia.	Zapisy w przypadku wielu celów szczegółowych w części dot. interwencji w ramach funduszy zbyt ogólnie i mało precyzyjne identyfikują planowane do realizacji typy inwestycji, jak również podmioty, które będą mogły być beneficjentami wsparcia, wobec czego na podstawie programu trudno ocenić czy planowane do realizacji, ważne dla regionów inwestycje strategiczne wpisujące się w cele FENIKS będą miały możliwość uzyskać wsparcie w ramach programu.	częściowo przyjęta	Zapisy zostaną doprecyzowane w SzOP
992	Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego	2.2.4.4 Wskazanie konkretnych terytoriów objętych wsparciem, z uwzględnieniem planowanego wykorzystania narzędzi terytorialnych	76	W dokumencie brakuje odniesienia do interwencji określonej na poziomie krajowym w projekcie Linii demarkacyjnej: Opracowanie planów adaptacji do zmian klimatu dla miast o gęstości zaludnienia powyżej 1000 mieszkańców/km2 i miast średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze.		częściowo przyjęta	Zapisy w programie mają ogólny charakter. Tego typu zapisy będą doprecyzowane na poziomie SzOP.
993	Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego	2.6.1.1 Powiązane rodzaje działań	114-117	Opis interwencji dot. ochrony zdrowia w znacznej części odnosi się do planowanych reform i rozwiązań systemowych, których celem ma być „poprawa sytuacji finansowej szpitali publicznych oraz poprawa procesów nadzorowania i zarządzania tymi jednostkami”, co sprowadzać się może głównie do zamiaru nieuzasadnionej i szkodliwej centralizacji samorządowych jednostek medycznych.		częściowo przyjęta	Brak uzasadnienia. Szczegółowy zakres wsparcia będzie opisany w SzOP.
994	Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego	2.2. PRIORYTET II: Wsparcie sektorów energetyka i środowisko z EFRR 2.2.4.4 Wskazanie konkretnych terytoriów objętych wsparciem, z uwzględnieniem planowanego wykorzystania narzędzi terytorialnych Str. 76		W dokumencie brakuje informacji o działaniach określonych w Linii demarkacyjnej w zakresie realizacji planów adaptacji opracowanych dla 44 miast objętych projektem POIiŚ 2014-2020 + Warszawa + miasta o gęstości zaludnienia powyżej 1000 mieszkańców/km2	Wskazuje się w treści Programu, iż szczególne znaczenie w realizacji programu będą miały działania określone KSRR2030 oraz PEP2030, nie wspomina się nic o działaniach dedykowanych miastom, które mają plany adaptacji.	częściowo przyjęta	Realizacja inwestycji wynikających z MPA objętych projektem POIiŚ 2014-2020 oraz Warszawa przewidziana jest do realizacji w Priorytecie I (punkt 2.1.2.1) i będzie finansowana z Funduszu Spójności. Natomiast w ramach Priorytetu II finansowanego z EFRR (punkt 2.2.4.1) przewiduje się wsparcie projektów polegających na opracowaniu miejskich planów adaptacji oraz działań inwestycyjnych wynikających z MPA również w mniejszych ośrodkach miejskich, o których mowa w linii demarkacyjnej. Dążymy do tego aby w ramach FENIKS miasta o gęstości zaludnienia powyżej 1000 mieszkańców/km2 mogły uzyskać dofinansowanie unijne na ww. zakres. Z kolei wdrażanie tych działań w miastach średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze i subregionalnych ośrodkach wzrostu będzie realizowane z Polski Wschodniej. Niemniej jednak linia demarkacyjna w tym zakresie wymaga ostatecznego doprecyzowania w celu wyeliminowania wszelkich wątpliwości.
995	Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego	2.2. PRIORYTET II: Wsparcie sektorów energetyka i środowisko z EFRR 2.2.4.4 Wskazanie konkretnych terytoriów objętych wsparciem, z uwzględnieniem planowanego wykorzystania narzędzi terytorialnych Str. 76		W dokumencie brakuje odniesienia do interwencji określonej na poziomie krajowym w projekcie Linii demarkacyjnej: Opracowanie planów adaptacji do zmian klimatu dla miast o gęstości zaludnienia powyżej 1000 mieszkańców/km2 i miast średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze		częściowo przyjęta	Realizacja inwestycji wynikających z MPA objętych projektem POIiŚ 2014-2020 oraz Warszawa przewidziana jest do realizacji w Priorytecie I (punkt 2.1.2.1) i będzie finansowana z Funduszu Spójności. Natomiast w ramach Priorytetu II finansowanego z EFRR (punkt 2.2.4.1) przewiduje się wsparcie projektów polegających na opracowaniu miejskich planów adaptacji oraz działań inwestycyjnych wynikających z MPA również w mniejszych ośrodkach miejskich, o których mowa w linii demarkacyjnej. Dążymy do tego aby w ramach FENIKS miasta o gęstości zaludnienia powyżej 1000 mieszkańców/km2 mogły uzyskać dofinansowanie unijne na ww. zakres. Z kolei wdrażanie tych działań w miastach średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze i subregionalnych ośrodkach wzrostu będzie realizowane z Polski Wschodniej. Niemniej jednak linia demarkacyjna w tym zakresie wymaga ostatecznego doprecyzowania w celu wyeliminowania wszelkich wątpliwości.

996	Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego	PRIORYTET V: Wsparcie sektora transportu z EFRR Cel szczegółowy 3.2 2.5.2.7 WSKAŹNIKI 2.5.2.8 INDYKATYWNY PODZIAŁ ALOKACJI UE WEDŁUG RODZAJU INTERWENCJI Str. 111-113		Wniosek o zwiększenie alokacji na projekty kolejowe poza TEN-T oraz podwyższenie wartości wskaźników docelowych dla tych inwestycji	W sektorze kolejowym projekty na liniach poza siecią TEN-T mają założone bardzo niskie wskaźniki produktu tj. 29 i 219 km do 2029 roku oraz zbyt niską alokacją środków: 105 000 000 euro na "inne nowo wybudowane lub rozbudowane linie kolejowe – elektryczne / bezemisyjne" oraz 800 000 000 euro na "inne przebudowane lub zmodernizowane linie kolejowe – elektryczne/bezemisyjne"	częściowo przyjęta	
997	Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego	2.7 PRIORYTET VII: Kultura; 2.7.1.2 Główne grupy docelowe Str.123		Wniosek o rozszerzenie zapisu: "Głównymi odbiorcami wsparcia będzie społeczeństwo, jednostki samorządu terytorialnego oraz instytucje kultury, a także podmioty zarządzające obiektami i partnerstwa projektowe związane przez uprawnionych beneficjentów"	Jako potencjalne grupy docelowe powinny być wskazane również podmioty zarządzające obiektami i partnerstwa projektowe.	częściowo przyjęta	Typ beneficjenta zostanie doprecyzowany w dokumentach uszczegółwiających.
998	Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego	Rozdział 2 Priorytety INTERWENCJE W RAMACH FUNDUSZY 2.1.1.1 Powiązane rodzaje działań		Należałoby doprecyzować zapisy w zakresie planowanych do realizacji typów inwestycji w ramach poszczególnych celów szczegółowych oraz dookreślić potencjalne grupy podmiotów, które będą mogły być beneficjentami wsparcia.	Zapisy w przypadku wielu celów szczegółowych w części dot. interwencji w ramach funduszy zbyt ogólnie i mało precyzyjne identyfikują planowane do realizacji typy inwestycji, jak również podmioty, które będą mogły być beneficjentami wsparcia, wobec czego na podstawie programu trudno ocenić czy planowane do realizacji, ważne dla regionów inwestycje strategiczne wpisujące się w cele FEnIKS będą miały możliwość uzyskać wsparcie w ramach programu.	częściowo przyjęta	Ze względu na charakter dokumentu i wymogi określone dla jego kształtu nie przewiduje się uzupełnienie programu o typ inwestycji czy typ beneficjenta. Informacje te będą doprecyzowane w ramach dokumentu niższego szczebla, tj. w Szczegółowym opisie osi priorytetowych.
999	Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego	Rozdział 2 Priorytety INTERWENCJE W RAMACH FUNDUSZY 2.1.1.1 Powiązane rodzaje działań		Program należy uzupełnić o wskazanie zasad i trybu wg jakich będą wybierane projekty do dofinansowania w poszczególnych celach szczegółowych.	W programie nie opisano według jakich zasad wybierane będą projekty do dofinansowania w poszczególnych priorytetach oraz celach szczegółowych. W programie powinno ponadto zostać wyartykułowane, że wybór projektów będzie następował w transparentnym procesie w oparciu o obiektywne, precyzyjne i mierzalne kryteria.	częściowo przyjęta	Ze względu na charakter dokumentu i wymogi określone dla jego kształtu nie przewiduje się uzupełnienie programu o zasady i tryb wg jakich będą wybierane projekty do dofinansowania. Informacje te będą doprecyzowane w ramach dokumentu niższego szczebla, tj. w Szczegółowym opisie osi priorytetowych.
1000	Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego	2.3 PRIORYTET III: Transport miejski s. 87		Dotyczy: INTERWENCJE W RAMACH FUNDUSZY 2.3.1.1 Powiązane rodzaje działań Zdanie: „W związku z powyższym, w zakresie publicznego transportu zbiorowego w miastach wsparcie finansowe będzie przeznaczone dla inwestycji w infrastrukturę i tabor szynowy publicznego transportu zbiorowego, węzły przesiadkowe, miejskie systemy ITS dla uprzywilejowania, usprawnienia usług publicznego transportu miejskiego, rozwiązania IT.” Wniosek o rozszerzenie zapisu w zakresie rozszerzenia wsparcia: „W związku z powyższym, w zakresie publicznego transportu zbiorowego w miastach wsparcie finansowe będzie przeznaczone dla inwestycji w infrastrukturę i tabor szynowy publicznego transportu zbiorowego, autobusy zeroemisyjne, węzły przesiadkowe, miejskie systemy ITS dla uprzywilejowania, usprawnienia usług publicznego transportu miejskiego, rozwiązania IT.”	Wsparcie ma być dedykowane miastom wojewódzkim i ich obszarom funkcjonalnym. Nie wszystkie miasta wojewódzkie dysponują potencjałem i możliwościami realizacji inwestycji w zakresie miejskiego transportu szynowego. W przypadku mniejszych miast wojewódzkich realizacja podstawowego celu wsparcia czyli „zapewnienia sprawnego i efektywnego systemu transportu publicznego w miastach i ich obszarach funkcjonalnych dostępnego dla wszystkich użytkowników” znacznie efektywniej zrealizowana będzie poprzez zakup autobusów zeroemisyjnych.	częściowo przyjęta	Uwaga częściowo przyjęta Rozumiemy potrzebę rozwijania tej formy przewozów, tym niemniej występuje tu demarkacja pomiędzy wsparciem autobusów w Krajowym Planie Odbudowy a transportu szynowego FEnIKS. KPO jest instrumentem dla którego okres kwalifikowalności już się rozpoczął, jednocześnie reżim czasowy jest tam krótszy niż w ramach polityki spójności. Dublowanie w jednym czasie naborów z różnych źródeł na poziomie krajowym nie jest wskazane, z założenia więc te dwa instrumenty: KPO oraz FEnIKS powinny się uzupełniać. Tabor autobusowy w pierwszej kolejności finansowany będzie więc ze środków KPO. Ewentualne zmiany FEnIKS będą mogły zostać dokonane na późniejszym etapie wdrażania Programu, jeżeli będą występowały jeszcze potrzeby w zakresie wsparcia wymiany (zakupu) taboru autobusowego, a także będą dostępne wolne środki. Miasta wojewódzkie i inne miasta objęte w okresie programowania 2014-2020 instrumentem ZIT z wyłączeniem miast wojewódzkich Polskich Wschodniej nie posiadające transportu szynowego będą mogły korzystać ze wsparcia FEnIKS dla innych typów projektów wymienionych w celu szczegółowym 2.8.
1001	Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego	PRIORYTET V: Wsparcie sektora transportu z EFRR Cel szczegółowy 3.2 Rozwój i udoskonalanie zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej i intermodalnej mobilności na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawę dostępu do TEN-T oraz mobilności transgranicznej Str. 102		Dotyczy: INTERWENCJE W RAMACH FUNDUSZY 2.5.1.1 Powiązane rodzaje działań Fragment: „Finansowane będą projekty budowy obwodnic na sieci dróg krajowych (w tym dróg ekspresowych) poza siecią TEN-T, zarządzanych przez krajowego zarządcę tych dróg. Finansowane będą również przebudowy wybranych odcinków istniejących dróg krajowych do parametrów naciskowych 11,5 tony/oś (115 kN/oś).” Wniosek o następującą korektę zdania: Finansowane będą projekty budowy obwodnic na sieci dróg krajowych (w tym dróg ekspresowych) poza siecią TEN-T oraz drogi poza siecią TEN-T prowadzące do węzłów autostradowych i ekspresowych znajdujących się w sieci TEN-T, zarządzanych przez krajowego zarządcę tych dróg.” Należy uwzględnić finansowanie zadań dla newralgicznych odcinków dróg wojewódzkich, które stanowią bezpośrednie dojazdy do istniejących i projektowanych węzłów drogowych i rozprowadzają ruch bezpośrednio na istniejącą sieć drogową.	Infrastruktura drogowa na ciągach dróg prowadzących do węzłów autostradowych i ekspresowych znajdujących się w sieci TEN-T, nadal w wielu miejscach jest niedostosowana do stawianych wymagań. Znaczne zwiększenie natężenia ruchu drogowego na tych ciągach, w tym głównie ciężarowego o maksymalnych dopuszczalnych naciskach na oś wynoszących 115 kN/oś, przy niedostosowaniu sieci drogowej, która w większości przypadków posiada dopuszczalne naciski na oś wynoszące 80 kN/oś powodują drastyczną degradację tych ciągów drogowych grożących nawet ich zamykaniem, co może doprowadzić do paraliżu komunikacyjnego. Środki jakie przeznaczone są na drogi wojewódzkie w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych i budżetów województw nie pozwalają na kompleksową realizację wszystkich strategicznych inwestycji.	częściowo przyjęta	W FEnIKS przewiduje się finansowanie dróg zarządzanych przez GDDKiA, w celu wypełnienia zobowiązań dotyczących budowy sieci TEN-T w Polsce. Tym niemniej, biorąc pod uwagę zgłaszane postulaty, ale bez uszczerbku dla realizacji celu związanego z dokończeniem budowy spójnej sieci drogowej w Polsce, finansowane będą mogły być także projekty budowy dróg w miastach na prawach powiatu (o standardzie nośności 115 kN/oś) uwzględnione w zawartych Kontraktach Programowych.
1002	Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego	2.7 PRIORYTET VII: Kultura; Str. 122		INTERWENCJE W RAMACH FUNDUSZY 2.7.1.1 Powiązane rodzaje działań Wsparcie powinno również obejmować obiekty, w których nie jest aktualnie prowadzona działalność.	W programie zapisano, że działania będą ograniczać się do obiektów, w których prowadzona jest działalność kulturalna i które mają potencjał do rozwoju turystyki kulturowej. Należy wziąć pod uwagę również obiekty, które mają potencjał kulturalny i turystyczny, ale aby rozpocząć działalność wymagają przeprowadzenia inwestycji.	częściowo przyjęta	Zapisy w Programie zostaną doprecyzowane
1003	Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego	PRIORYTET V: Wsparcie sektora transportu z EFRR Cel szczegółowy 3.2 Rozwój i udoskonalanie zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej i intermodalnej mobilności na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawę dostępu do TEN-T oraz mobilności transgranicznej Str. 107		INTERWENCJE W RAMACH FUNDUSZY Powiązane rodzaje działań Fragment: „Wsparcie transportu drogowego będzie realizowane poprzez budowę kluczowych odcinków obciążonych ruchem tranzytowym. Finansowane będą projekty budowy obwodnic na sieci dróg krajowych (w tym dróg ekspresowych) poza siecią TEN-T, zarządzanych przez krajowego zarządcę tych dróg.” Wniosek o następującą korektę zdania: „Finansowane będą projekty budowy obwodnic na sieci dróg krajowych (w tym dróg ekspresowych) poza siecią TEN-T, zarządzanych przez krajowego zarządcę tych dróg. Finansowane będą również przebudowy wybranych odcinków istniejących dróg krajowych do parametrów naciskowych 11,5 tony/oś (115 kN/oś).	Środki jakie przeznaczone są na drogi wojewódzkie w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych i budżetów województw nie pozwalają na kompleksową realizację ważnych strategicznych inwestycji w zakresie budowy obwodnic w ciągach dróg wojewódzkich, wyprowadzających ruch z miast (zwiększających bezpieczeństwo) i realizujących cel zmniejszenia emisji w miastach. W programie słusznie wskazano, że poprawa dostępności komunikacyjnej kraju wymaga także wspierania rozwoju połączeń do sieci TEN-T obszarów od niej oddalonych, w tym ośrodków miejskich. Realizacja tego celu wymaga m.in. wsparcia dróg wojewódzkich.	częściowo przyjęta	W FEnIKS przewiduje się finansowanie dróg zarządzanych przez GDDKiA, w celu wypełnienia zobowiązań dotyczących budowy sieci TEN-T w Polsce. Tym niemniej, biorąc pod uwagę zgłaszane postulaty, ale bez uszczerbku dla realizacji celu związanego z dokończeniem budowy spójnej sieci drogowej w Polsce, finansowane będą mogły być także projekty budowy dróg w miastach na prawach powiatu (o standardzie nośności 115 kN/oś) uwzględnione w zawartych Kontraktach Programowych.

1004	Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego	2.3 PRIORYTET III: Transport miejski s. 88		Wskazanie konkretnych terytoriów objętych wsparciem, z uwzględnieniem planowanego wykorzystania narzędzi terytorialnych W podrozdziale „Wskazanie konkretnych terytoriów objętych wsparciem...” wskazuje się na objęcie realizacją działań na obszarze ZIT miast wojewódzkich. Natomiast nic nie wspomina się o planach realizacji interwencji wskazanej w projekcie Linii demarkacyjnej: "Ponadto w ramach interwencji ponadregionalnej: projekty kompleksowe, realizowane w miastach średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze i ich obszarach funkcjonalnych oraz subregionalnych ośrodkach wzrostu, powyżej 50 tys. mieszkańców (ustawowo zobligowani organizatorzy transportu miejskiego) i ich obszarach funkcjonalnych - lista miast uzgodniona z regionami.	Brak odniesienia się do zapisów Linii demarkacyjnej w zakresie CSz (viii) w zakresie miast średnich.	częściowo przyjęta	Cytowane zapisy linii demarkacyjnej dotyczą programu dedykowanego obszarowi Polski Wschodniej (interwencja ponadregionalna). W tym kontekście poziom krajowy w linii demarkacyjnej nie odnosi się tylko do Programu FEniKS, ale także do programu ponadregionalnego dedykowanego obszarowi Polski Wschodniej. Tym niemniej zmiany wynikające z niniejszej uwagi będą podstawą doprecyzowania brzmienia linii demarkacyjnej w związku z rozszerzeniem zakresu wsparcia FEniKS na miasta wojewódzkie i inne miasta objęte w okresie programowania 2014-2020 instrumentem ZIT z wyłączeniem obszaru Polski Wschodniej.
1005	Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego	2.5.2.1 Powiązane rodzaje działań, s. 107		Wniosek o następującą korektę zdania: „Finansowane będą projekty budowy obwodnic na sieci dróg (wykreślenie słowa :krajowych), w tym dróg ekspresowych poza siecią TEN-T, (wykreślenie słów: "zarządzanych przez krajowego zarządcę tych dróg"). Finansowane będą również przebudowy wybranych odcinków istniejących dróg (wykreślenie słowa: krajowych) do parametrów naciskowych 11,5 tony/oś (115 kN/oś).	Środki jakie przeznaczane są na drogi wojewódzkie w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych i budżetów województw nie pozwalają na kompleksową realizację ważnych strategicznych inwestycji w zakresie budowy obwodnic w ciągach dróg wojewódzkich, wyprowadzających ruch z miast (zwiększających bezpieczeństwo) i realizujących cel zmniejszenia emisji w miastach. W programie słusznie wskazano, że poprawa dostępności komunikacyjnej kraju wymaga także wspierania rozwoju połączeń do sieci TEN-T obszarów od niej oddalonych, w tym ośrodków miejskich. Realizacja tego celu wymaga m.in. wsparcia dróg wojewódzkich.	częściowo przyjęta	W FEniKS przewiduje się finansowanie dróg zarządzanych przez GDDKiA, w celu wypełnienia zobowiązań dotyczących budowy sieci TEN-T w Polsce. Tym niemniej, biorąc pod uwagę zgłaszane postulaty, ale bez uszczerbku dla realizacji celu związanego z dokończeniem budowy spójnej sieci drogowej w Polsce, finansowane będą mogły być także projekty budowy dróg w miastach na prawach powiatu (o standardzie nośności 115 kN/oś) uwzględnione w zawartych Kontraktach Programowych.
1006	Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego	2.6.1.1 Powiązane rodzaje działań s. 117		Wniosek o uzupełnienie zapisu w kontekście znaczenia leczenia szpitalnego: "Wszystkie podejmowane w ramach programu inwestycje w infrastrukturę ochrony zdrowia, w szczególności w zakresie leczenia szpitalnego i ambulatoryjnej opieki specjalistycznej będą miały na celu dostosowanie systemu ochrony zdrowia do aktualnych trendów demograficznych i epidemiologicznych, zapewnienie równego dostępu i wysokiej jakości opieki, jak również poprawę zdolności reagowania w sytuacjach kryzysowych"	Warto podkreślić, że rozwój lecznictwa szpitalnego jest tak samo istotny i ważny dla zapewnienia właściwej opieki nad pacjentem, jak rozwój AOS.	częściowo przyjęta	Uwaga zasadna, opis priorytetu został zmodyfikowany, podkreślone zostały przesłanki wsparcia w infrastrukturę ochrony zdrowia wskazane w uwadze. Jednocześnie, w związku ze stanowiskiem KE, inwestycje w szpitale będą miały charakter uzupełniający wobec inwestycji w AOS. Z tego względu nie należy również ekspozować inwestycji w lecznictwo szpitalne, jako kluczowej dla osiągnięcia zakładanych celów interwencji.
1007	Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego	2.6.1.1 Powiązane rodzaje działań s. 116		Wniosek o uzupełnienie zapisu w kontekście znaczenia leczenia szpitalnego: "Wszystkie podejmowane w ramach programu inwestycje w infrastrukturę ochrony zdrowia, w szczególności w zakresie leczenia szpitalnego i ambulatoryjnej opieki specjalistycznej będą miały na celu dostosowanie systemu ochrony zdrowia do aktualnych trendów demograficznych i epidemiologicznych, zapewnienie równego dostępu i wysokiej jakości opieki, jak również poprawę zdolności reagowania w sytuacjach kryzysowych"	Warto podkreślić, że rozwój lecznictwa szpitalnego jest tak samo istotny i ważny dla zapewnienia właściwej opieki nad pacjentem, jak rozwój AOS.	częściowo przyjęta	Uwaga zasadna, opis priorytetu został zmodyfikowany, podkreślone zostały przesłanki wsparcia w infrastrukturę ochrony zdrowia wskazane w uwadze. Jednocześnie, w związku ze stanowiskiem KE, inwestycje w szpitale będą miały charakter uzupełniający wobec inwestycji w AOS. Z tego względu nie należy również ekspozować inwestycji w lecznictwo szpitalne, jako kluczowej dla osiągnięcia zakładanych celów interwencji.
1008	Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego	2.6.1.8 INDYKATYWNY PODZIAŁ ALOKACJI UE WEDŁUG RODZAJU INTERWENCJI	119	Rozważyć należałoby zwiększenie alokacji na obszar zdrowie	Alokacja na obszar zdrowia w wysokości 700 000 000 euro jest wielokrotnie niższa w odniesieniu do innych priorytetów. Ze względu na znaczenie tego obszaru i pojawiające się nowe wyzwania należałoby rozważyć zwiększenie alokacji w tym priorytecie.	odrzucona	Zapisy projektu Programu FEniKS stanowią, z jednej strony, wyraz realizacji celów rozwojowych kraju, a z drugiej uwzględniają uwarunkowania zewnętrzne związane z wymogami programowania Polityki Spójności na lata 2021-2027. Kształt Polityki Spójności na nowy okres, w tym priorytety realizacyjne, uwzględniają założenia Europejskiego Zielonego Ładu wyznaczającego długofalowy cel całkowitej neutralności klimatycznej UE do 2050 r. Biorąc pod uwagę powyższe czynniki, zaproponowany w projekcie Programu FEniKS podział alokacji uwzględnia konieczność wypełnienia określonych poziomów wydatków na cele klimatyczne dla poszczególnych funduszy: FS i EFRR, a także koncentracji tematycznej (EFRR na realizację Celu Polityki 2), na podstawie pakietu rozporządzeń unijnych dot. Polityki Spójności oraz projektu Umowy Partnerstwa. W związku z tymi wymogami co najmniej 40% środków EFRR w Programie FEniKS musi zostać przeznaczona na realizację Celu Polityki 2 – pro-klimatycznego i pro-środowiskowego. Dodatkowo, co najmniej 40,4% środków EFRR oraz 37% środków FS, a także cała kwota transferu środków z EFS+ do FS (zgodnie z wymogiem KE wyrażonym w ramach negocjacji Umowy Partnerstwa) musi zostać przeznaczona na cele klimatyczne. Jednocześnie, co należy wyraźnie podkreślić w przypadku sektora zdrowie alokacja została zwiększona w stosunku do obecnego POIiŚ 2014-2020, mimo, że sektor ten nie został zakwalifikowany do obszarów realizujących cele klimatyczne (zerowe markery klimatyczne). Ponadto sektor zdrowia będzie również wspierany w ramach innych programów polityki spójności oraz KPO.
1009	Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego	2.7.1.2 Główne grupy docelowe	123	Wniosek o rozszerzenie zapisu: "Głównymi odbiorcami wsparcia będzie społeczeństwo, jednostki samorządu terytorialnego oraz instytucje kultury, a także podmioty zarządzające obiektami i partnerstwa projektowe związane przez uprawnionych beneficjentów"	Jako potencjalne grupy docelowe powinny być wskazane również podmioty zarządzające obiektami i partnerstwa projektowe.	odrzucona	Grupa docelowa nie oznacza beneficjentów wsparcia. Typy beneficjentów zostaną doprecyzowane w dokumentach uszczegóławiających.
1010	Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego	2.6.1.1 Powiązane rodzaje działań	114-117	Zapisy bardzo ogólnie i mało precyzyjnie identyfikują planowane do realizacji typy inwestycji, jak również podmioty, które mogą być beneficjentami wsparcia. Wnioskujemy o umożliwienie finansowania z poziomu krajowego samorządowych szpitali kluczowych z punktu widzenia bezpieczeństwa zdrowotnego mieszkańców regionów (tym samorządowych szpitali wojewódzkich i w których samorząd ma udziały) oraz podmiotów medycznych utworzonych przez uczelnie.	Nieuzasadnione i niewłaściwe z pkt-u widzenia optymalnej realizacji celu szczegółowego 4.5 „Zapewnianie równego dostępu do opieki zdrowotnej i wspieranie odporności systemów opieki zdrowotnej...” byłoby zawężanie możliwości finansowania z poziomu krajowego wyłącznie infrastruktury podmiotów leczniczych, dla których organem założycielskim lub prowadzącym jest minister lub centralny organ administracji rządowej.	odrzucona	Zakres wsparcia zostanie doprecyzowany w SzOP.

1011	Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego			Niejasny jest dobór zamieszczonych w projekcie przedsięwzięć. Zasadne jest przeprowadzenie konsultacji z samorządami województw w zakresie identyfikacji inwestycji o charakterze strategicznym w poszczególnych obszarach.	W załączniku znalazły się zarówno duże ogólnokrajowe przedsięwzięcia, jak i konkretne punktowe inwestycje. Przy niektórych obszarach nie wskazano żadnych przedsięwzięć. Nie jest jasny sposób i podstawa doboru inwestycji oraz uzasadnienie ich wskazania. W dokumencie zapisano, że obok przedsięwzięć wynikających ze strategicznych dokumentów sektorowych lub zintegrowanych do zakresu przedsięwzięć o znaczeniu strategicznym będą wchodzić wszelkie inne projekty, które będą miały oddziaływanie prorozwojowe w określonym obszarze Programu. W zakresie identyfikacji takich przedsięwzięć w poszczególnych obszarach wskazane jest przeprowadzenie konsultacji z samorządami województw.	odrzucona	W zał. Nr 8 do projektu FEniKS został umieszczony „Wykaz planowanych operacji o znaczeniu strategicznym wraz z harmonogramem” z adnotacją, że wykaz ten nie stanowi listy zamkniętej projektów przewidzianych do wsparcia oraz, że są to przykłady projektów podlegających szczególnym środkom dot. monitorowania i komunikacji. Tego wykazu nie należy utożsamiać z listą projektów wybieranych w trybie indywidualnym, czy projektów dużych, jak np. w POIiŚ 2014-2020. Ten wykaz i operacje w nim zawarte mają inne znaczenie i funkcje. Zgodnie z definicją zawartą w rozporządzeniu ogólnym „operacja o znaczeniu strategicznym” oznacza operację, która wnosi znaczący wkład w osiąganie celów programu i która z tego względu podlega szczególnym środkom dotyczącym monitorowania i komunikacji. Może to być pojedynczy projekt lub też wiązka projektów. Biorąc pod uwagę powyższe, nie ma obowiązku wynikającego z rozporządzenia, aby do każdego priorytetu programu przypisana była lista operacji o znaczeniu strategicznym. Jest to decyzja pozostawiona Państwu członkowskiemu. Decyzja o umieszczeniu projektu z danego obszaru jako operacji o strategicznym znaczeniu powinna mieć na uwadze przede wszystkim to, czym jest taka operacja i jaka rolę odgrywa w programie, o czym jest mowa powyżej.
1012	Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego	2.6.1.1 Powiązane rodzaje działań	117	Wniosek o uzupełnienie zapisu w kontekście znaczenia leczenia szpitalnego: "Wszystkie podejmowane w ramach programu inwestycje w infrastrukturę ochrony zdrowia, w szczególności w zakresie leczenia szpitalnego i ambulatoryjnej opieki specjalistycznej będą miały na celu dostosowanie systemu ochrony zdrowia do aktualnych trendów demograficznych i epidemiologicznych, zapewnienie równego dostępu i wysokiej jakości opieki, jak również poprawę zdolności reagowania w sytuacjach kryzysowych"	Warto podkreślić, że rozwój leczenia szpitalnego jest tak samo istotny i ważny dla zapewnienia właściwej opieki nad pacjentem, jak rozwój AOS.	odrzucona	W FEniKS akcenty wsparcia dla podmiotów ochrony zdrowia będą rozłożone inaczej niż w perspektywie 2014-2020, stąd nacisk na wsparcie AOS
1013	Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego	2.6.1.1 Powiązane rodzaje działań	116	Wniosek o uzupełnienie zapisu w kontekście znaczenia leczenia szpitalnego: "Wszystkie podejmowane w ramach programu inwestycje w infrastrukturę ochrony zdrowia, w szczególności w zakresie leczenia szpitalnego i ambulatoryjnej opieki specjalistycznej będą miały na celu dostosowanie systemu ochrony zdrowia do aktualnych trendów demograficznych i epidemiologicznych, zapewnienie równego dostępu i wysokiej jakości opieki, jak również poprawę zdolności reagowania w sytuacjach kryzysowych"	Warto podkreślić, że rozwój leczenia szpitalnego jest tak samo istotny i ważny dla zapewnienia właściwej opieki nad pacjentem, jak rozwój AOS.	odrzucona	W FEniKS akcenty wsparcia dla podmiotów ochrony zdrowia są rozłożone inaczej niż w perspektywie 2014-2020, stąd nacisk na wsparcie AOS
1014	Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego	2.3.1.1 Powiązane rodzaje działań	87	Wniosek o rozszerzenie zapisu w zakresie rozszerzenia wsparcia o autobusy zeroemisyjne: „W związku z powyższym, w zakresie publicznego transportu zbiorowego w miastach wsparcie finansowe będzie przeznaczane dla inwestycji w infrastrukturę i tabor szynowy publicznego transportu zbiorowego, autobusy zeroemisyjne, węzły przesiadkowe, miejskie systemy ITS dla uprzywilejowania, usprawnienia usług publicznego”	Wsparcie ma być dedykowane miastom wojewódzkim i ich obszarom funkcjonalnym. Nie wszystkie miasta wojewódzkie dysponują potencjałem i możliwościami realizacji inwestycji w zakresie miejskiego transportu szynowego. W przypadku mniejszych miast wojewódzkich realizacja podstawowego celu wsparcia czyli „zapewnienia sprawnego i efektywnego systemu transportu publicznego w miastach i ich obszarach funkcjonalnych dostępnego dla wszystkich użytkowników” znacznie efektywniej zrealizowana będzie poprzez zakup autobusów zeroemisyjnych.	odrzucona	Rozumiemy potrzebę rozwijania tej formy przewozów biorąc pod uwagę ilościowe cele dot. wielkości udziału taboru bezemisyjnego we flocie, wynikające z krajowych dokumentów. Tym niemniej występuje tu demarkacja pomiędzy wsparciem autobusów w KPO a transportu szynowego FEniKS. KPO jest instrumentem dla którego okres kwalifikowalności już się rozpoczął, jednocześnie reżim czasowy jest tam krótszy niż w ramach polityki spójności. Dublowanie w jednym czasie naborów z różnych źródeł na poziomie krajowym nie jest wskazane, z założenia więc te dwa instrumenty: KPO oraz FEniKS powinny się uzupełniać. Tabor autobusowy w pierwszej kolejności finansowany będzie więc ze środków KPO. Ewentualne zmiany FEniKS będą mogły zostać dokonane na późniejszym etapie wdrażania Programu, jeżeli będą występowały jeszcze potrzeby w zakresie wsparcia wymiany (zakupu) taboru autobusowego.
1015	Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego	2.1.1.1 Powiązane rodzaje działań	32	Czy osiągnięte poziomy efektywności energetycznej liczone będą łącznie z efektywnością osiąganą w POIiŚ 2014-2020 w ramach celu szczegółowego 2.1?	Zapis dotyczący efektywności realizacji celu szczegółowego 2.1. wymaga doprecyzowania.	odrzucona	Uwaga odnosi się do propozycji kumulatywnego liczenia oszczędności, która została wykreślona z programu.
1016	Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego	2.1.1.1 Powiązane rodzaje działań	32	Czy osiągnięte poziomy efektywności energetycznej liczone będą łącznie z efektywnością osiąganą w POIiŚ 2014-2020 w ramach celu szczegółowego 2.1?	Zapis dotyczący efektywności realizacji celu szczegółowego 2.1. wymaga doprecyzowania.	odrzucona	Uwaga odnosi się do propozycji kumulatywnego liczenia oszczędności, która została wykreślona z programu.
1017	Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego	2.7.1.1 Powiązane rodzaje działań	122	Wniosek o rozszerzenie możliwości wsparcia projektów związanych ze wzmocnieniem potencjału turystycznego zabytków o znaczeniu ponadregionalnym, również dla obiektów spoza katalogu: listy UNESCO, obiektów uznanych przez Prezydenta RP za pomniki historii, czy posiadających tytuł Znaku Dziedzictwa Narodowego	Zawężenie wsparcia projektów, którym beneficjentem nie będą instytucje centralne do listy UNESCO, do obiektów uznanych przez Prezydenta RP za pomniki historii, czy posiadających tytuł Znaku Dziedzictwa Narodowego znacząco ogranicza zapisaną w programie możliwość realizacji "tworzenia przewag konkurencyjnych regionów poprzez wykorzystanie unikalnego zasobu kulturowego w celu przyciągnięcia turystów krajowych i zagranicznych" w regionach, gdzie do takiej kategorii zalicza się znikoma ilość obiektów, a te które są mogły już uzyskać dofinansowanie np. w ramach PO IiŚ 2014-2020. Należy umożliwić wsparcie obiektów o dużym ponadregionalnym potencjale turystycznym, które nie znajdują się w ww. katalogu.	odrzucona	Projekty spoza listy UNESCO, Prezydenta RP i ZDE będą mogły być wspierane w ramach RPO.
1018	Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego	2.5.2.7 WSKAŹNIKI	111	Wniosek o podwyższenie wartości wskaźników docelowych na projekty drogowe poza TEN-T	Ze względu na liczbę odcinków dojazdowych do TEN-T w skali kraju wymagających finansowania, zasadne jest zwiększenie alokacji w ramach działań: 89 – Nowo wybudowane lub rozbudowane drugorzędne połączenia drogowe z siecią drogową i węzłami TEN-T 90 – Nowo wybudowane lub rozbudowane inne krajowe, regionalne i lokalne drogi dojazdowe oraz zwiększenie wartości wskaźników produktu odnoszących się do dróg poza TEN-T.	odrzucona	Brak możliwości uwzględnienia z uwagi na oczekiwania KE dotyczące wzmocnienia finansowania w programie form transportu przyjaznych środowisku (drogi mają zerowe współczynniki klimatyczne).

1019	Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego	2.5.2.7 WSKAŹNIKI	113	Wniosek o podwyższenie alokacji na projekty drogowe poza TEN-T	Ze względu na liczbę odcinków dojazdowych do TEN-T w skali kraju wymagających finansowania, zasadne jest zwiększenie alokacji w ramach działań: 89 – Nowo wybudowane lub rozbudowane drugorzędne połączenia drogowe z siecią drogową i węzłami TEN-T 90 – Nowo wybudowane lub rozbudowane inne krajowe, regionalne i lokalne drogi dojazdowe oraz zwiększenie wartości wskaźników produktu odnoszących się do dróg poza TEN-T.	odrzucona	Zapisy projektu Programu FEnIKS stanowią, z jednej strony, wyraz realizacji celów rozwojowych kraju, a z drugiej uwzględniają uwarunkowania zewnętrzne związane z wymogami programowania Polityki Spójności na lata 2021-2027. Kształt Polityki Spójności na nowy okres, w tym priorytety realizacyjne, uwzględniają założenia Europejskiego Zielonego Ładu wyznaczającego długofalowy cel całkowitej neutralności klimatycznej UE do 2050 r. Biorąc pod uwagę powyższe czynniki, zaproponowany w projekcie Programu FEnIKS podział alokacji uwzględnia konieczność wypełnienia określonych poziomów wydatków na cele klimatyczne dla poszczególnych funduszy: FS i EFRR, a także koncentracji tematycznej (EFRR na realizację Celu Polityki 2), na podstawie pakietu rozporządzeń unijnych dot. Polityki Spójności oraz projektu Umowy Partnerstwa. W związku z tymi wymogami co najmniej 40% środków EFRR w Programie FEnIKS musi zostać przeznaczona na realizację Celu Polityki 2 – pro-klimatycznego i pro-środowiskowego. Dodatkowo, co najmniej 40,4% środków EFRR oraz 37% środków FS, a także cała kwota transferu środków z EFS+ do FS (zgodnie z wymogiem KE wyrażonym w ramach negocjacji Umowy Partnerstwa) musi zostać przeznaczona na cele klimatyczne. W porównaniu do obecnego POIiŚ 2014-2020, w projekcie Programu FEnIKS zwiększono alokację na wsparcie obszarów związanych z energią, klimatem i środowiskiem. Natomiast obniżono wielkość środków przeznaczonych dla sektora transportu, w największym stopniu dla transportu drogowego, co ma bezpośredni związek z niezakwalifikowaniem tego sektora do obszarów realizujących cele klimatyczne (zerowe markery klimatyczne). Projekt drogowe nie stanowią aktualnie priorytetów UE wypełniających założenia Europejskiego Zielonego Ładu, co ma także potwierdzenie w przedstawionym przez Komisję Europejską pakiecie „Fit for 55” zawierającym propozycję działań zmierzających do obniżenia emisji gazów cieplarnianych z gospodarek europejskich o 55% do 2030 r., jako kamienia milowego do osiągnięcia całkowitej neutralności klimatycznej UE w 2050 r. Ponadto, w projekcie FEnIKS nie zostały uwzględnione
1020	Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego	2.6.1.1 Powiązane rodzaje działań	114	Interwencji wymaga również wyłączenie z limitowania ilościowego oraz finansowego leczenia dorosłych w AOS, również w specjalnościach chorób głowy, układu oddechowego, neurologii, ortopedii, endokrynologii, kardiologii, psychiatrii oraz urologii i nefrologii. Ponadto wyłączone (zlikwidowane) powinny być limity ilościowe i finansowe dotyczące wstępnych badań diagnostycznych w niniejszych specjalnościach podczas świadczenia opieki medycznej w POZ.	Zmiany te będą miały wpływ na poprawę dostępności i skrócenie terminów oczekiwania na leczenie w niniejszych specjalnościach, a dodatkowo podniesie to skuteczność i jakość świadczonych usług medycznych w danych specjalnościach.	odrzucona	Zakres i cele FEnIKS nie dotyczą określania limitów świadczeń medycznych.
1021	Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego	PRIORYTET V: Wsparcie sektora transportu z EFRR Cel szczegółowy 3.2 Rozwój i udoskonalanie zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej i intermodalnej mobilności na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawę dostępu do TEN-T oraz mobilności transgranicznej 2.5.2.7 WSKAŹNIKI 2.5.2.8 INDYKATYWNY PODZIAŁ ALOKACJI UE WEDŁUG RODZAJU INTERWENCJI Str. 111-113		Wniosek o zwiększenie alokacji na projekty drogowe poza TEN-T oraz podwyższenie wartości wskaźników docelowych dla tych inwestycji	Ze względu na liczbę odcinków dojazdowych do TEN-T w skali kraju wymagających finansowania, zasadne jest zwiększenie alokacji w ramach działań: 89 – Nowo wybudowane lub rozbudowane drugorzędne połączenia drogowe z siecią drogową i węzłami TEN-T 90 – Nowo wybudowane lub rozbudowane inne krajowe, regionalne i lokalne drogi dojazdowe oraz zwiększenie wartości wskaźników produktu odnoszących się do dróg poza TEN-T.	odrzucona	Zapisy projektu Programu FEnIKS stanowią, z jednej strony, wyraz realizacji celów rozwojowych kraju, a z drugiej uwzględniają uwarunkowania zewnętrzne związane z wymogami programowania Polityki Spójności na lata 2021-2027. Kształt Polityki Spójności na nowy okres, w tym priorytety realizacyjne, uwzględniają założenia Europejskiego Zielonego Ładu wyznaczającego długofalowy cel całkowitej neutralności klimatycznej UE do 2050 r. Biorąc pod uwagę powyższe czynniki, zaproponowany w projekcie Programu FEnIKS podział alokacji uwzględnia konieczność wypełnienia określonych poziomów wydatków na cele klimatyczne dla poszczególnych funduszy: FS i EFRR, a także koncentracji tematycznej (EFRR na realizację Celu Polityki 2), na podstawie pakietu rozporządzeń unijnych dot. Polityki Spójności oraz projektu Umowy Partnerstwa. W związku z tymi wymogami co najmniej 40% środków EFRR w Programie FEnIKS musi zostać przeznaczona na realizację Celu Polityki 2 – pro-klimatycznego i pro-środowiskowego. Dodatkowo, co najmniej 40,4% środków EFRR oraz 37% środków FS, a także cała kwota transferu środków z EFS+ do FS (zgodnie z wymogiem KE wyrażonym w ramach negocjacji Umowy Partnerstwa) musi zostać przeznaczona na cele klimatyczne. W porównaniu do obecnego POIiŚ 2014-2020, w projekcie Programu FEnIKS zwiększono alokację na wsparcie obszarów związanych z energią, klimatem i środowiskiem. Natomiast obniżono wielkość środków przeznaczonych dla sektora transportu, w największym stopniu dla transportu drogowego, co ma bezpośredni związek z niezakwalifikowaniem tego sektora do obszarów realizujących cele klimatyczne (zerowe markery klimatyczne). Projekt drogowe nie stanowią aktualnie priorytetów UE wypełniających założenia Europejskiego Zielonego Ładu, co ma także potwierdzenie w przedstawionym przez Komisję Europejską pakiecie „Fit for 55” zawierającym propozycję działań zmierzających do obniżenia emisji gazów cieplarnianych z gospodarek europejskich o 55% do 2030 r., jako kamienia milowego do osiągnięcia całkowitej neutralności klimatycznej UE w 2050 r. Ponadto, w projekcie FEnIKS nie zostały uwzględnione

1022	Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego	2.6 PRIORYTET VI: Zdrowie 2.6.1.8 INDYKATYWNY PODZIAŁ ALOKACJI UE WEDŁUG RODZAJU INTERWENCJI Str. 119		Rozważyć należałoby zwiększenie alokacji na obszar zdrowie.	Alokacja na obszar zdrowia w wysokości 700 000 000 euro jest wielokrotnie niższa w odniesieniu do innych priorytetów. Ze względu na znaczenie tego obszaru i pojawiające się nowe wyzwania należałoby rozważyć zwiększenie alokacji w tym priorytecie.	odrzucona	Zapisy projektu Programu FEnIKS stanowią, z jednej strony, wyraz realizacji celów rozwojowych kraju, a z drugiej uwzględniają uwarunkowania zewnętrzne związane z wymogami programowania Polityki Spójności na lata 2021-2027. Kształt Polityki Spójności na nowy okres, w tym priorytety realizacyjne, uwzględniają założenia Europejskiego Zielonego Ładu wyznaczającego długofalowy cel całkowitej neutralności klimatycznej UE do 2050 r. Biorąc pod uwagę powyższe czynniki, zaproponowany w projekcie Programu FEnIKS podział alokacji uwzględnia konieczność wypełnienia określonych poziomów wydatków na cele klimatyczne dla poszczególnych funduszy: FS i EFRR, a także koncentracji tematycznej (EFRR na realizację Celu Polityki 2), na podstawie pakietu rozporządzeń unijnych dot. Polityki Spójności oraz projektu Umowy Partnerstwa. W związku z tymi wymogami co najmniej 40% środków EFRR w Programie FEnIKS musi zostać przeznaczona na realizację Celu Polityki 2 – pro-klimatycznego i pro-środowiskowego. Dodatkowo, co najmniej 40,4% środków EFRR oraz 37% środków FS, a także cała kwota transferu środków z EFS+ do FS (zgodnie z wymogiem KE wyrażonym w ramach negocjacji Umowy Partnerstwa) musi zostać przeznaczona na cele klimatyczne. Jednocześnie, co należy wyraźnie podkreślić w przypadku sektora zdrowie alokacja została zwiększona w stosunku do obecnego POIiŚ 2014-2020, mimo, że sektor ten nie został zakwalifikowany do obszarów realizujących cele klimatyczne (zerowe markery klimatyczne). Ponadto sektor zdrowia będzie również wspierany w ramach innych programów polityki spójności oraz KPO.
1023	Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego	Rozdział 2 Priorytety INTERWENCJE W RAMACH FUNDUSZY 2.1.1.1 Powiązane rodzaje działań		Projekt powinien odnosić się do podziału interwencji w ramach poszczególnych celów pomiędzy poziom krajowy i regionalny, a także Krajowy Plan Odbudowy.	Projekt nie odnosi się w poszczególnych celach do podziału interwencji pomiędzy poziom krajowy i regionalny, a także Krajowy Plan Odbudowy. Ze względu na to, że programy te obejmują zbliżone tematycznie obszary trudno ocenić jest komplementarność zaplanowanej interwencji. Brak zapisu o podziale interwencji w ramach programu oraz w ramach programów regionalnych, a także mało precyzyjne zapisy dot. typów projektów do dofinansowania i grup potencjalnych beneficjentów znacznie utrudniają również przyporządkowanie działań zaplanowanych do realizacji w ramach poszczególnych programów, w tym programów regionalnych.	odrzucona	Program jest spójny z obowiązującą Linią demarkacyjną oraz komplementarny do KPO. Ewentualne zmiany w demarkacji, również w odniesieniu do KPO, wynikające z trwających konsultacji z KE znajdują odzwierciedlenie w zapisach programu. Nie przewiduje się uzupełnienia programu o linię demarkacyjną. Szczegółów informacji te będą doprecyzowane w ramach dokumentu Szczegółowy Opis Priorytetów (SzOP)
1024	Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego	2.3 PRIORYTET III: Transport miejski s. 87		Dotyczy: INTERWENCJE W RAMACH FUNDUSZY 2.3.1.1 Powiązane rodzaje działań Zdanie: „W związku z powyższym, w zakresie publicznego transportu zbiorowego w miastach wsparcie finansowe będzie przeznaczone dla inwestycji w infrastrukturę i tabor szynowy publicznego transportu zbiorowego, węzły przesiadkowe, miejskie systemy ITS dla uprzywilejowania, usprawnienia usług publicznego transportu miejskiego, rozwiązania IT.” Wniosek o rozszerzenie zapisu w zakresie rozszerzenia wsparcia: „W związku z powyższym, w zakresie publicznego transportu zbiorowego w miastach wsparcie finansowe będzie przeznaczone dla inwestycji w infrastrukturę i tabor szynowy publicznego transportu zbiorowego, autobusy zeroemisyjne, węzły przesiadkowe, miejskie systemy ITS dla uprzywilejowania, usprawnienia usług publicznego transportu miejskiego, rozwiązania IT.”	Wsparcie ma być dedykowane miastom wojewódzkim i ich obszarom funkcjonalnym. Nie wszystkie miasta wojewódzkie dysponują potencjałem i możliwościami realizacji inwestycji w zakresie miejskiego transportu szynowego. W przypadku mniejszych miast wojewódzkich realizacja podstawowego celu wsparcia czyli „zapewnienia sprawnego i efektywnego systemu transportu publicznego w miastach i ich obszarach funkcjonalnych dostępnego dla wszystkich użytkowników” znacznie efektywniej zrealizowana będzie poprzez zakup autobusów zeroemisyjnych.	odrzucona	Rozumiemy potrzebę rozwijania tej formy przewozów, tym niemniej występuje tu demarkacja pomiędzy wsparciem autobusów w Krajowym Planie Odbudowy a transportu szynowego FEnIKS. KPO jest instrumentem dla którego okres kwalifikowalności już się rozpoczął, jednocześnie reżim czasowy jest tam krótszy niż w ramach polityki spójności. Dublowanie w jednym czasie naborów z różnych źródeł na poziomie krajowym nie jest wskazane, z założenia więc te dwa instrumenty: KPO oraz FEnIKS powinny się uzupełniać. Tabor autobusowy w pierwszej kolejności finansowany będzie więc ze środków KPO. Ewentualne zmiany FEnIKS będą mogły zostać dokonane na późniejszym etapie wdrażania Programu, jeżeli będą występowały jeszcze potrzeby w zakresie wsparcia wymiany (zakupu) taboru autobusowego, a także będą dostępne wolne środki. Miasta wojewódzkie i inne miasta objęte w okresie programowania 2014-2020 instrumentem ZIT z wyłączeniem miast wojewódzkich Polskich Wschodniej nie posiadające transportu szynowego będą mogły korzystać ze wsparcia FEnIKS dla innych typów projektów wymienionych w celu szczegółowym 2.8.
1025	Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego	2.6 PRIORYTET VI: Zdrowie Str. 114-117		INTERWENCJE W RAMACH FUNDUSZY 2.6.1.1 Powiązane rodzaje działań Opis interwencji dot. ochrony zdrowia w znacznej części odnosi się do planowanych reform i rozwiązań systemowych, których celem ma być „poprawa sytuacji finansowej szpitali publicznych oraz poprawa procesów nadzorowania i zarządzania tymi jednostkami”, co sprowadzać się może głównie do zamiaru nieuzasadnionej i szkodliwej centralizacji samorządowych jednostek medycznych.		odrzucona	Nie jest zamarem FEnIKS wspieranie procesu centralizacji szpitali kosztem instytucji samorządowych.
1026	Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego	2.6 PRIORYTET VI: Zdrowie Str. 114-117		INTERWENCJE W RAMACH FUNDUSZY 2.6.1.1 Powiązane rodzaje działań Zapisy bardzo ogólnie i mało precyzyjnie identyfikują planowane do realizacji typy inwestycji, jak również podmioty, które mogą być beneficjentami wsparcia. Wnioskujemy o umożliwienie finansowania z poziomu krajowego samorządowych szpitali kluczowych z punktu widzenia bezpieczeństwa zdrowotnego mieszkańców regionów (tym samorządowych szpitali wojewódzkich i w których samorząd ma udziały) oraz podmiotów medycznych utworzonych przez uczelnie.	Nieuzasadnione i niewłaściwe z pkt-u widzenia optymalnej realizacji celu szczegółowego 4.5 „Zapewnianie równego dostępu do opieki zdrowotnej i wspieranie odporności systemów opieki zdrowotnej...” byłoby zawężanie możliwości finansowania z poziomu krajowego wyłącznie infrastruktury podmiotów leczniczych, dla których organem założycielskim lub prowadzącym jest minister lub centralny organ administracji rządowej.	odrzucona	Podział zaprezentowany w FEnIKS wynika z proponowanej demarkacji pomiędzy programami bazującej na dotychczasowych rozwiązaniach. Jednocześnie bardziej precyzyjne zapisy odnośnie zakresu wsparcia zostaną przedstawione w dokumencie Szczegółowy Opis Priorytetów.
1027	Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego	2.6 PRIORYTET VI: Zdrowie Str. 117		INTERWENCJE W RAMACH FUNDUSZY 2.6.1.1 Powiązane rodzaje działań Zapis: "Wszystkie powyższe interwencje będą komplementarne dla planowanej ze środków budżetu państwa systemowej reformy nakierowanej na reorganizację opieki szpitalnej i wysokospecjalistycznej" powinien zostać wykreślony	W nawiązaniu do wcześniejszej uwagi dot. obszaru zdrowia przedmiotowy zapis umożliwia pozyskanie dofinansowania wyłączenie dla inwestycji "komplementarnych" z planowaną reformą lecznictwa w Polsce, która zakłada centralizację w zarządzaniu podmiotami leczniczymi.	odrzucona	Wskazanie komplementarności z działaniami mającymi na celu reformę szpitali nie zamyka dostępu do wsparcia innym podmiotom ochrony zdrowia.

1028	Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego	2.6 PRIORYTET VI: Zdrowie Str. 116		INTERWENCJE W RAMACH FUNDUSZY 2.6.1.1 Powiązane rodzaje działań Wniosek o uzupełnienie zapisu: "Wszystkie podejmowane w ramach programu inwestycje w infrastrukturę ochrony zdrowia, w szczególności w zakresie leczenia szpitalnego i ambulatoryjnej opieki specjalistycznej będą miały na celu dostosowanie systemu ochrony zdrowia do aktualnych trendów demograficznych i epidemiologicznych, zapewnienie równego dostępu i wysokiej jakości opieki, jak również poprawę zdolności reagowania w sytuacjach kryzysowych"	Warto podkreślić, że rozwój lecznictwa szpitalnego jest tak samo istotny i ważny dla zapewnienia właściwej opieki na pacjentem, jak rozwój AOS.	odrzucona	Nie jest jasny cel uwagi. Podzielamy opinię o równoważności obu elementów systemu opieki zdrowotnej, lecz ponieważ nie wskazano konkretnie kwestionowanych zapisów proponujemy uwagę odrzucić.
1029	Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego	2.6 PRIORYTET VI: Zdrowie Str. 114-118		INTERWENCJE W RAMACH FUNDUSZY 2.6.1.1 Powiązane rodzaje działań W ramach interwencji w zakresie opieki ambulatoryjnej powinny być uwzględnione struktury służby medycyny pracy jako jednostek realizujących działania profilaktyczne i rehabilitację.	Często w ramach badań profilaktycznych wykrywane są choroby u pacjentów dotychczas nie chodzących do lekarza POZ. Badania profilaktyczne dają możliwość kontroli skuteczności leczenia u osób z rozpoznanymi schorzeniami i pozwalają na wczesną interwencję w przypadku zagrożenia chorobami zawodowymi. Rehabilitacja w ramach patologii zawodowej realizowana przez wojewódzkie ośrodki medycyny pracy ma istotne znaczenia dla szybszych powrotów do aktywności zawodowej.	odrzucona	Interwencja ma charakter regionalny i lokalny, stąd zasadne jest wspieranie jednostek medycyny pracy na poziomie RPO.
1030	Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego	2.6 PRIORYTET VI: Zdrowie Str. 114		INTERWENCJE W RAMACH FUNDUSZY 2.6.1.1 Powiązane rodzaje działań Interwencja wymaga również wyłączenie z limitowania ilościowego oraz finansowego leczenia dorosłych w AOS, również w specjalnościach chorób głowy, układu oddechowego, neurologii, ortopedii, endokrynologii, kardiologii, psychiatrii oraz urologii i nefrologii. Ponadto wyłączone (zlikwidowane) powinny być limity ilościowe i finansowe dotyczące wstępnych badań diagnostycznych w niniejszych specjalnościach podczas świadczenia opieki medycznej w POZ.	Zmiany te będą miały wpływ na poprawę dostępności i skrócenie terminów oczekiwania na leczenie w niniejszych specjalnościach, a dodatkowo podniesie to skuteczność i jakość świadczonych usług medycznych w danych specjalnościach.	odrzucona	Limity ilościowe oraz finansowe nie dotyczą FEnIKS
1031	Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego	2.7 PRIORYTET VII: Kultura; Str. 122		INTERWENCJE W RAMACH FUNDUSZY 2.7.1.1 Powiązane rodzaje działań Wniosek o rozszerzenie możliwości wsparcia projektów związanych ze wzmocnieniem potencjału turystycznego zabytków o znaczeniu ponadregionalnym, również dla obiektów spoza katalogu: listy UNESCO, obiektów uznanych przez Prezydenta RP za pomniki historii, czy posiadających tytuł Znak Dziedzictwa Narodowego	Zawężenie wsparcia projektów, którym beneficjentem nie będą instytucje centralne do listy UNESCO, do obiektów uznanych przez Prezydenta RP za pomniki historii, czy posiadających tytuł Znak Dziedzictwa Narodowego znacząco ogranicza zapisaną w programie możliwość realizacji "tworzenia przewag konkurencyjnych regionów poprzez wykorzystanie unikalnego zasobu kulturowego w celu przyciągnięcia turystów krajowych i zagranicznych" w regionach, gdzie do takiej kategorii zalicza się znikoma ilość obiektów, a te które są mogły już uzyskać dofinansowanie np. w ramach PO IiS 2014-2020. Należy umożliwić wsparcie obiektów o dużym ponadregionalnym potencjale turystycznym, które nie znajdują się w ww. katalogu.	odrzucona	Obok obiektów UNESCO, planowane jest wspieranie obiektów o dużym potencjale ponadregionalnym, tzw. Pomników Historii. Lista tych obiektów jest sukcesywnie uzupełniana o nowe zabytki, które nie miały dotąd możliwości ubiegania się o wsparcie. Nie wydaje się więc uzasadnione wprowadzenie do programu innych kategorii obiektów zabytkowych i ich dublowania z planowanym wsparciem.
1032	Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego	PRIORYTET II: Wsparcie sektorów energetyka i środowisko z EFRR Str. 32,57,63,69		INTERWENCJE W RAMACH FUNDUSZY Powiązane rodzaje działań Doprecyzowania wymagają zapisy w obszarze energetyki, dotyczące zapowiadanych projektów pilotażowych w obszarze energetyki.	W obszarze energetyki zapowiadana jest realizacja projektów o charakterze pilotażowym. Wybór realizatora projektu pilotażowego nastąpi w trybie niekonkurencyjnym. Zapisy dot. trybu konkurencyjnego są bardzo ogólne. Należy doprecyzować jakie podmioty będą mogły być beneficjentami pilotaży i jakie typy projektów będą mogły uzyskać finansowanie.	odrzucona	Planuje się wyselekcjonowanie ponadstandardowych projektów, które będą stanowiły dobrą praktykę. Zostanie to doszczegółowo na etapie SzOP i kryteriów.
1033	Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego	2.5.2.7 WSKAŹNIKI s. 113		Wniosek o podwyższenie alokacji na projekty drogowe poza TEN-T	Ze względu na liczbę odcinków dojazdowych do TEN-T w skali kraju wymagających finansowania, zasadne jest zwiększenie alokacji w ramach działań: 89 – Nowo wybudowane lub rozbudowane drugorzędne połączenia drogowe z siecią drogową i węzłami TEN-T 90 – Nowo wybudowane lub rozbudowane inne krajowe, regionalne i lokalne drogi dojazdowe oraz zwiększenie wartości wskaźników produktu odnoszących się do dróg poza TEN-T.	odrzucona	Zapisy projektu Programu FEnIKS stanowią, z jednej strony, wyraz realizacji celów rozwojowych kraju, a z drugiej uwzględniają uwarunkowania zewnętrzne związane z wymogami programowania Polityki Spójności na lata 2021-2027. Kształt Polityki Spójności na nowy okres, w tym priorytety realizacyjne, uwzględniają założenia Europejskiego Zielonego Ładu wyznaczającego długofalowy cel całkowitej neutralności klimatycznej UE do 2050 r. Biorąc pod uwagę powyższe czynniki, zaproponowany w projekcie Programu FEnIKS podział alokacji uwzględnia konieczność wypełnienia określonych poziomów wydatków na cele klimatyczne dla poszczególnych funduszy: FS i EFRR, a także koncentracji tematycznej (EFRR na realizację Celu Polityki 2), na podstawie pakietu rozporządzeń unijnych dot. Polityki Spójności oraz projektu Umowy Partnerstwa. W związku z tymi wymogami co najmniej 40% środków EFRR w Programie FEnIKS musi zostać przeznaczona na realizację Celu Polityki 2 – pro-klimatycznego i pro-środowiskowego. Dodatkowo, co najmniej 40,4% środków EFRR oraz 37% środków FS, a także cała kwota transferu środków z EFS+ do FS (zgodnie z wymogiem KE wyrażonym w ramach negocjacji Umowy Partnerstwa) musi zostać przeznaczona na cele klimatyczne. W porównaniu do obecnego POIiS 2014-2020, w projekcie Programu FEnIKS zwiększono alokację na wsparcie obszarów związanych z energią, klimatem i środowiskiem. Natomiast obniżono wielkość środków przeznaczonych dla sektora transportu, w największym stopniu dla transportu drogowego, co ma bezpośredni związek z niezakwalifikowaniem tego sektora do obszarów realizujących cele klimatyczne (zerowe markery klimatyczne). Projekt drogowe nie stanowią aktualnie priorytetów UE wypełniających założenia Europejskiego Zielonego Ładu, co ma także potwierdzenie w przedstawionym przez Komisję Europejską pakiecie „Fit for 55” zawierającym propozycję działań zmierzających do obniżenia emisji gazów cieplarnianych z gospodarek europejskich o 55% do 2030 r., jako kamienia milowego do osiągnięcia całkowitej neutralności klimatycznej UE do 2050 r.

1034	Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego	2.5.2.7 WSKAŹNIKI s. 111		Wniosek o podwyższenie wartości wskaźników docelowych na projekty drogowe poza TEN-T	Ze względu na liczbę odcinków dojazdowych do TEN-T w skali kraju wymagających finansowania, zasadne jest zwiększenie alokacji w ramach działań: 89 – Nowo wybudowane lub rozbudowane drugorzędne połączenia drogowe z siecią drogową i węzłami TEN-T 90 – Nowo wybudowane lub rozbudowane inne krajowe, regionalne i lokalne drogi dojazdowe oraz zwiększenie wartości wskaźników produktu odnoszących się do dróg poza TEN-T.	odrzucona	Zapisy projektu Programu FEnIKS stanowią, z jednej strony, wyraz realizacji celów rozwojowych kraju, a z drugiej uwzględniają uwarunkowania zewnętrzne związane z wymogami programowania Polityki Spójności na lata 2021-2027. Kształt Polityki Spójności na nowy okres, w tym priorytety realizacyjne, uwzględniają założenia Europejskiego Zielonego Ładu wyznaczającego długofalowy cel całkowitej neutralności klimatycznej UE do 2050 r. Biorąc pod uwagę powyższe czynniki, zaproponowany w projekcie Programu FEnIKS podział alokacji uwzględnia konieczność wypełnienia określonych poziomów wydatków na cele klimatyczne dla poszczególnych funduszy: FS i EFRR, a także koncentracji tematycznej (EFRR na realizację Celu Polityki 2), na podstawie pakietu rozporządzeń unijnych dot. Polityki Spójności oraz projektu Umowy Partnerstwa. W związku z tymi wymogami co najmniej 40% środków EFRR w Programie FEnIKS musi zostać przeznaczona na realizację Celu Polityki 2 – pro-klimatycznego i pro-środowiskowego. Dodatkowo, co najmniej 40,4% środków EFRR oraz 37% środków FS, a także cała kwota transferu środków z EFS+ do FS (zgodnie z wymogiem KE wyrażonym w ramach negocjacji Umowy Partnerstwa) musi zostać przeznaczona na cele klimatyczne. W porównaniu do obecnego POIiŚ 2014-2020, w projekcie Programu FEnIKS zwiększono alokację na wsparcie obszarów związanych z energią, klimatem i środowiskiem. Natomiast obniżono wielkość środków przeznaczonych dla sektora transportu, w największym stopniu dla transportu drogowego, co ma bezpośredni związek z niezakwalifikowaniem tego sektora do obszarów realizujących cele klimatyczne (zerowe markery klimatyczne). Projekt drogowe nie stanowią aktualnie priorytetów UE wypełniających założenia Europejskiego Zielonego Ładu, co ma także potwierdzenie w przedstawionym przez Komisję Europejską pakiecie „Fit for 55” zawierającym propozycję działań zmierzających do obniżenia emisji gazów cieplarnianych z gospodarek europejskich o 55% do 2030 r., jako kamienia milowego do osiągnięcia całkowitej neutralności klimatycznej w 2050 r. Projekt drogowy nie spełnia kryteriów kwalifikacji do obszarów wsparcia.
1035	Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego			Program powinien określić rolę partnerów społeczno-gospodarczych w realizacji programu, w tym określić skład, zadania i kompetencje Komitetu Monitorującego. Partnerzy, w tym samorządy województw powinny mieć realny wpływ na wybór projektów do realizacji w ramach programu (uwaga dotyczy również rozdziału 5 Instytucje programu)	W programie zbyt ogólnie opisano sposób jego wdrażania, w tym nie określono roli, składu i kompetencji Komitetu Monitorującego oraz roli partnerów społeczno-gospodarczych w realizacji programu.	przyjęta	
1036	Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego	WSKAŹNIKI	cały dokument	Do uzupełnienia w projekcie pozostaje wiele wskaźników produktu oraz rezultatu, część z nich powinna być przetłumaczona z języka angielskiego na polski.	W przypadku wielu wskaźników nie zostały wprowadzone ich wartości. Zaznaczyć należy również, że projekt poddany oficjalnym konsultacjom społecznym powinien zawierać polskie nazwy wskaźników (wielokrotnie występują nazwy angielskojęzyczne)	przyjęta	Wszystkie nazwy wskaźników zostały uwzględnione w języku polskim (na podstawie oficjalnego tłumaczenia Załącznika 1 do Rozporządzenia 2021/1058 ws. EFRR i FS z dnia 24 czerwca 2021 r.); uzupełniono również brakujące informacje o wskaźnikach.
1037	Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego	2.5.2.7 WSKAŹNIKI	111	Wniosek o podwyższenie wartości wskaźników docelowych dot. projektów kolejowych poza TEN-T	W sektorze kolejowym projekty na liniach poza siecią TEN-T mają założone bardzo niskie wskaźniki produktu tj. 29 i 219 km do 2029 roku oraz zbyt niską alokację środków: 105 000 000 euro na "inne nowo wybudowane lub rozbudowane linie kolejowe – elektryczne / bezemisyjne" oraz 800 000 000 euro na "inne przebudowane lub zmodernizowane linie kolejowe – elektryczne/bezemisyjne"	przyjęta	Wartości docelowe wskaźników uwarunkowane są wielkością alokacji dedykowanej na poszczególne kategorie interwencji. Wartość wskaźnika to zawsze skutek wielkości alokacji. W związku z tym, że - niezależnie od niniejszej uwagi - w FEnIKS zwiększono alokację dla kolei w celu szczegółowym 3.2. V osi priorytetowej, uwaga została uwzględniona.
1038	Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego	2.5.2.8 INDYKATYWNY PODZIAŁ ALOKACJI UE WEDŁUG RODZAJU INTERWENCJI	113	Wniosek o zwiększenie alokacji na projekty kolejowe poza TEN-T	W sektorze kolejowym projekty na liniach poza siecią TEN-T mają założone bardzo niskie wskaźniki produktu tj. 29 i 219 km do 2029 roku oraz zbyt niską alokację środków: 105 000 000 euro na "inne nowo wybudowane lub rozbudowane linie kolejowe – elektryczne / bezemisyjne" oraz 800 000 000 euro na "inne przebudowane lub zmodernizowane linie kolejowe – elektryczne/bezemisyjne"	przyjęta	
1039	Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego	PRIORYTET II: Wsparcie sektorów energetyka i środowisko z FS str. 32 Cel szczegółowy 2.1 Wsparcie efektywności energetycznej i redukcji emisji gazów cieplarnianych 2.1.1.1 Powiązane rodzaje działań		Czy osiągnięte poziomy efektywności energetycznej liczone będą łącznie z efektywnością osiąganą w POIiŚ 2014-2020 w ramach celu szczegółowego 2.1?	Zapis dotyczący efektywności realizacji celu szczegółowego 2.1. wymaga doprecyzowania.	przyjęta	
1040	Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego	PRIORYTET II: Wsparcie sektorów energetyka i środowisko z EFRR str. 57 INTERWENCJE W RAMACH FUNDUSZY 2.2.1.1 Powiązane rodzaje działań		Wniosek o umożliwienie wsparcia budowy instalacji termicznego przekształcania odpadów wykorzystujących technicznie dojrzałą technologię zachowującą normy środowiskowe. Instalacje eksploatowane będą w tzw. kogeneracji, czyli będą wytwarzać jednocześnie energię elektryczną i ciepło, które kierowane będzie do miejskiej sieci ciepłowniczej.	Instalacje wpisują się w ideę zrównoważonego gospodarowania odpadami. Są ostatnim etapem postępowania z odpadami (po zapobieganiu powstawania odpadów i ich selektywnej zbiórce), w którym dzięki odzyskowi energetycznemu odpad staje się zasobem służącym do produkcji energii, przez co redukowana jest ilość odpadów komunalnych trafiających na składowisko.	przyjęta	Dotychczasowe zapisy nie uniemożliwiają realizację instalacji do termicznego przekształcania odpadów, jako źródeł wysokosprawnej kogeneracji, których głównym celem jest dostarczenie energii do systemu ciepłowniczego. Dodatkowo trwają negocjacje z Komisją Europejską czy instalacje do termicznego przekształcania odpadów będą mogły być finansowane w ramach FEnIKS, dotychczasowe stanowisko KE jest jednak negatywne dla wsparcia tego typu instalacji. Ostateczny kształt zapisów będzie wynikał z uzgodnień zakresu wsparcia z Komisją Europejską.
1041	Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego	Rozdział 2 Priorytety WSKAŹNIKI		Do uzupełnienia w projekcie pozostaje wiele wskaźników produktu oraz rezultatu, część z nich powinna być przetłumaczona z języka angielskiego na polski.	W przypadku wielu wskaźników nie zostały wprowadzone ich wartości. Zaznaczyć należy również, że projekt poddany oficjalnym konsultacjom społecznym powinien zawierać polskie nazwy wskaźników (wielokrotnie występują nazwy angielskojęzyczne)	przyjęta	

1042	Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego	2.5.2.7 WSKAŹNIKI s. 111		Wniosek o podwyższenie wartości wskaźników docelowych dot. projektów kolejowych poza TEN-T	W sektorze kolejowym projekty na liniach poza siecią TEN-T mają założone bardzo niskie wskaźniki produktu tj. 29 i 219 km do 2029 roku oraz zbyt niską alokacją środków: 105 000 000 euro na "inne nowo wybudowane lub rozbudowane linie kolejowe – elektryczne / bezemisyjne" oraz 800 000 000 euro na "inne przebudowane lub zmodernizowane linie kolejowe – elektryczne/bezemisyjne"	przyjęta	
1043	Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego	Wskazanie konkretnych terytoriów objętych wsparciem, z uwzględnieniem planowanego wykorzystania narzędzi terytorialnych	cały dokument	Doprecyzowania wymaga w jaki sposób będzie uwzględniany wymiar terytorialny. Brakuje również informacji o podziale w tym zakresie interwencji planowanej do realizacji w ramach przedmiotowego programu oraz w ramach programów regionalnych.	W programie w częściach pod nazwą „Wskazanie konkretnych terytoriów objętych wsparciem, z uwzględnieniem planowanego wykorzystania narzędzi terytorialnych” zapisano bardzo ogólnie, że działania będą miały w głównej mierze na celu realizację postanowień wynikających z właściwych strategii rozwojowych o charakterze krajowym – m.in. Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030 i będą uwzględniały specyficzne uwarunkowania terytorialne w nich zawarte.	odrzucona	Informacje o szczegółowym sposobie realizacji wymiaru terytorialnego mają charakter operacyjny i właściwym miejscem dla ich prezentacji są dokumenty wdrożeniowe - SZOP i kryteria wyboru projektów.
1044	Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego	Rozdział 2 Priorytety		Wskazanie konkretnych terytoriów objętych wsparciem, z uwzględnieniem planowanego wykorzystania narzędzi terytorialnych Doprecyzowania wymaga w jaki sposób będzie uwzględniany wymiar terytorialny. Brakuje również informacji o podziale w tym zakresie interwencji planowanej do realizacji w ramach przedmiotowego programu oraz w ramach programów regionalnych.	W programie w częściach pod nazwą „Wskazanie konkretnych terytoriów objętych wsparciem, z uwzględnieniem planowanego wykorzystania narzędzi terytorialnych” zapisano bardzo ogólnie, że działania będą miały w głównej mierze na celu realizację postanowień wynikających z właściwych strategii rozwojowych o charakterze krajowym – m.in. Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030 i będą uwzględniały specyficzne uwarunkowania terytorialne w nich zawarte.	odrzucona	Informacje o szczegółowym sposobie realizacji wymiaru terytorialnego mają charakter operacyjny i właściwym miejscem dla ich prezentacji są dokumenty wdrożeniowe - SZOP i kryteria wyboru projektów.
1045	Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego	Rozdział 8. Załącznik: Wykaz planowanych operacji o znaczeniu strategicznym wraz z harmonogramem		Niejasny jest dobór zamieszczonych w projekcie przedsięwzięć. Zasadne jest przeprowadzenie konsultacji z samorządami województw w zakresie identyfikacji inwestycji o charakterze strategicznym w poszczególnych obszarach.	W załączniku znalazły się zarówno duże ogólnokrajowe przedsięwzięcia, jak i konkretne punktowe inwestycje. Przy niektórych obszarach nie wskazano żadnych przedsięwzięć. Nie jest jasny sposób i podstawa doboru inwestycji oraz uzasadnienie ich wskazania. W dokumencie zapisano, że obok przedsięwzięć wynikających ze strategicznych dokumentów sektorowych lub zintegrowanych do zakresu przedsięwzięć o znaczeniu strategicznym będą wchodzić wszelkie inne projekty, które będą miały oddziaływanie prorozwojowe w określonym obszarze Programu. W zakresie identyfikacji takich przedsięwzięć w poszczególnych obszarach wskazane jest przeprowadzenie konsultacji z samorządami województw.	odrzucona	Lista projektów o znaczeniu strategicznym ma inny charakter niż Wykaz Dużych Projektów z perspektywy 2014-2020 i jest zestawieniem dobrych przykładów inwestycji, co do których zgodnie z Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 będą miały zastosowanie dodatkowe obowiązki o charakterze informacyjno-promocyjnym. Nie określa więc ona zamkniętego katalogu inwestycyjnego. Jednocześnie zapisy programu był konsultowane w ramach prac grupy roboczej, w której uczestniczyli przedstawiciele samorządów terytorialnych oraz w procesie ogólnopolskich konsultacji społecznych.
1046	Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego	Rozdziały: 5. Instytucje Programu 6. Partnerstwo		Program powinien określić rolę partnerów społeczno-gospodarczych w realizacji programu, w tym określić skład, zadania i kompetencje Komitetu Monitorującego. Partnerzy, w tym samorządy województw powinny mieć realny wpływ na wybór projektów do realizacji w ramach programu.	W programie zbyt ogólnie opisano sposób jego wdrażania, w tym nie określono roli, składu i kompetencji Komitetu Monitorującego oraz roli partnerów społeczno-gospodarczych w realizacji programu.	częściowo przyjęta	Informacje zostały uzupełnione i przedstawione w rozdz. 6 <i>Partnerstwo</i> . Szczegółowa rola KM i jego zadania zostały określone w rozporządzeniu ogólnym i nie wydaje się zasadne ich przytaczanie, sytuacji, gdy ww. przepisy obowiązują PCz. bezpośrednio.
1047	Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego	2.4.1.1 Powiązane rodzaje działań	92	Realizowane będą projekty multilokalizacyjne, (budowa/unowocześnienie rozjazdów i przejazdów drogowo-kolejowych, stacji, urządzenia dotyczące ochrony środowiska, budowa łącznic), a także punktowe na styku z innymi gałęziami transportu, w celu likwidacji lokalnych ograniczeń w przepływie pasażerów i ładunków i poprawy bezpieczeństwa, także poprzez budowę zintegrowanych węzłów przesiadkowych.	Poszerzenie obszaru interwencji o inwestycje z zakresu budowy łącznic, sprzyjałyby optymalizacji wykorzystania infrastruktury i sprawności łączenia przewozów.	częściowo przyjęta	Obecne zapisy Programu nie wykluczają możliwości finansowania tego typu inwestycji służących optymalizacji wykorzystania całego systemu infrastruktury i łączenia różnych sektorów transportu i przewozów. Program nie zawiera zamkniętego katalogu typów projektów. Precyzyjne wskazanie różnych typów projektów będzie odbywało się na poziomie szczegółowych dokumentów programowych (tj. Szczegółowego opisu priorytetów).
1048	Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego	2.5.2.1 Powiązane rodzaje działań	108	W sektorze kolejowym projekty na liniach poza siecią TEN-T będą dotyczyć budowy i modernizacji linii kolejowych i węzłów transportowych dla przewozów o charakterze ponadregionalnym. Kontynuowana będzie elektryfikacja linii kolejowych. Pomocą zostaną objęte projekty multilokalizacyjne (budowa/unowocześnienie rozjazdów i przejazdów drogowo-kolejowych, stacji, urządzeń ochrony środowiska), a także punktowe - na styku z innymi gałęziami transportu w celu likwidacji lokalnych ograniczeń w przepływie pasażerów i ładunków oraz poprawy bezpieczeństwa i dostępności kolei, również poprzez budowę zintegrowanych węzłów przesiadkowych.	W sektorze kolejowym projekty na liniach poza siecią TEN-T będą dotyczyć budowy i modernizacji linii kolejowych i węzłów transportowych dla przewozów o charakterze ponadregionalnym. Kontynuowana będzie elektryfikacja linii kolejowych. Pomocą zostaną objęte projekty multilokalizacyjne (budowa/unowocześnienie rozjazdów i przejazdów drogowo-kolejowych, stacji, urządzeń ochrony środowiska, budowa łącznic), a także punktowe - na styku z innymi gałęziami transportu w celu likwidacji lokalnych ograniczeń w przepływie pasażerów i ładunków oraz poprawy bezpieczeństwa i dostępności kolei, również poprzez budowę zintegrowanych węzłów przesiadkowych.	częściowo przyjęta	Obecne zapisy programu nie wykluczają możliwości finansowania tego typu inwestycji służących optymalizacji wykorzystania całego systemu infrastruktury i łączenia różnych sektorów transportu i przewozów. Precyzyjne wskazanie różnych typów projektów będzie odbywało się na poziomie szczegółowych dokumentów programowych (tj. SzOP)
1049	Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego	2.5.1.1 Powiązane rodzaje działań	108-109	Prosimy o wyjaśnienie jak definiowane będzie na potrzeby kwalifikowalności do FEnIKS pojęcie "kolej miejska".	Wątpliwości interpretacyjne, także w kontekście prac nad programami regionalnymi.	częściowo przyjęta	Kolej miejska jest rozumiana tak jak w perspektywie 2014-2020 (finansowanie w ramach POIiŚ), jako miejski/podmiejski system pasażerskiego transportu kolejowego na zdefiniowanym w ZIT obszarze funkcjonalnym miasta wojewódzkiego z punktem ciężenia do tego miasta. Bardziej precyzyjne informacje znajdą odzwierciedlenie w szczegółowych opisach osi priorytetowych oraz w dokumentacji konkursowej dotyczącej naboru dla danego typu projektów. Kolei miejskich nie należy utożsamiać z systemem kolei regionalnych, działających na obszarach całych województw.
1050	Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego	2.4.1.1 Powiązane rodzaje działań s. 92		Realizowane będą projekty multilokalizacyjne, (budowa/unowocześnienie rozjazdów i przejazdów drogowo-kolejowych, stacji, urządzenia dotyczące ochrony środowiska, budowa łącznic), a także punktowe na styku z innymi gałęziami transportu, w celu likwidacji lokalnych ograniczeń w przepływie pasażerów i ładunków i poprawy bezpieczeństwa, także poprzez budowę zintegrowanych węzłów przesiadkowych.	Poszerzenie obszaru interwencji o inwestycje z zakresu budowy łącznic, sprzyjałyby optymalizacji wykorzystania infrastruktury i sprawności łączenia przewozów.	częściowo przyjęta	Obecne zapisy programu nie wykluczają możliwości finansowania tego typu inwestycji służących optymalizacji wykorzystania całego systemu infrastruktury i łączenia różnych sektorów transportu i przewozów. Precyzyjne wskazanie różnych typów projektów będzie odbywało się na poziomie szczegółowych dokumentów programowych (tj. SzOP)
1051	Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego	2.5.1.1 Powiązane rodzaje działań s. 108-109		Prosimy o wyjaśnienie jak definiowane będzie na potrzeby kwalifikowalności do FEnIKS pojęcie "kolej miejska".	Wątpliwości interpretacyjne, także w kontekście prac nad programami regionalnymi.	częściowo przyjęta	Kolej miejska to miejski/podmiejski system pasażerskiego transportu kolejowego na zdefiniowanym w ZIT obszarze funkcjonalnym miasta z punktem ciężenia do tego miasta. Bardziej precyzyjne informacje znajdą odzwierciedlenie w Szczegółowych opisach osi priorytetowych oraz w dokumentacji konkursowej dotyczącej naboru dla danego typu projektów.
1052	Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego	2.5.2.1 Powiązane rodzaje działań s. 108		W sektorze kolejowym projekty na liniach poza siecią TEN-T będą dotyczyć budowy i modernizacji linii kolejowych i węzłów transportowych dla przewozów o charakterze ponadregionalnym. Kontynuowana będzie elektryfikacja linii kolejowych. Pomocą zostaną objęte projekty multilokalizacyjne (budowa/unowocześnienie rozjazdów i przejazdów drogowo-kolejowych, stacji, urządzeń ochrony środowiska), a także punktowe - na styku z innymi gałęziami transportu w celu likwidacji lokalnych ograniczeń w przepływie pasażerów i ładunków oraz poprawy bezpieczeństwa i dostępności kolei, również poprzez budowę zintegrowanych węzłów przesiadkowych.	W sektorze kolejowym projekty na liniach poza siecią TEN-T będą dotyczyć budowy i modernizacji linii kolejowych i węzłów transportowych dla przewozów o charakterze ponadregionalnym. Kontynuowana będzie elektryfikacja linii kolejowych. Pomocą zostaną objęte projekty multilokalizacyjne (budowa/unowocześnienie rozjazdów i przejazdów drogowo-kolejowych, stacji, urządzeń ochrony środowiska, budowa łącznic), a także punktowe - na styku z innymi gałęziami transportu w celu likwidacji lokalnych ograniczeń w przepływie pasażerów i ładunków oraz poprawy bezpieczeństwa i dostępności kolei, również poprzez budowę zintegrowanych węzłów przesiadkowych.	częściowo przyjęta	Obecne zapisy programu nie wykluczają możliwości finansowania tego typu inwestycji służących optymalizacji wykorzystania całego systemu infrastruktury i łączenia różnych sektorów transportu i przewozów. Precyzyjne wskazanie różnych typów projektów będzie odbywało się na poziomie szczegółowych dokumentów programowych (Szczegółowego opisu priorytetów).

1053	Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego	2.5.2.1 Powiązane rodzaje działań	108	Wsparcie w zakresie infrastruktury oraz taboru kolejowego dla kolei miejskich i regionalnych zostanie w całości skoncentrowane w niniejszym celu szczegółowym, niezależnie od lokalizacji projektów względem sieci TEN-T. Realizowane będą projekty infrastrukturalne o charakterze liniowym (linie kolejowe, systemy sterowania ruchem kolejowym) i punktowym (np. przystanki kolejowe), projekty taborowe i inne związane z obsługą ruchu kolejowego (np. systemy informacji pasażerskiej, systemy biletowe i ich wzajemna integracja).	Istnienie i wytluszczenie w tekście wyrazów „kolei miejskich” zdaje się zawęzać obszar interwencji jedynie dla kolei miejskich. Z uwagi na niezaspokojone potrzeby w zakresie odnowy taboru pasażerskiego do obsługi ruchu regionalnego i międzyregionalnego, należałoby przewidzieć inwestycje również w ww. obszarze. Dodatkowo, kwota przewidziana na przedmiotowe przedsięwzięcia powinna zostać powiększona	odrzucona	Wytluszczenie sformułowania "kolei miejskich" ma na celu wskazanie dwóch obszarów finansowania w celu szczegółowym 3.2: linii kolejowych i taboru do przewozów ponadregionalnych poza TEN-T i kolei miejskiej (infrastruktura i tabor). Z uwagi na charakterystykę i obszar operowania kolei miejskich, nie da się racjonalnie jej podzielić pomiędzy sieć TEN-T, jak i poza TEN-T i w tym aspekcie FENiKS kontynuuje rozwiązania z okresu 2014-2020 (POIiŚ). W odniesieniu do uwagi dotyczącej odnowy taboru pasażerskiego do obsługi ruchu regionalnego i międzyregionalnego, to zgodnie z linią demarkacyjną tabor do przewozów o charakterze regionalnym może być finansowany w programach regionalnych, a tabor do przewozów o charakterze ponadregionalnym - w programie krajowym (to ostatnie potwierdzają zapisy FENiKS). W związku z tym zachęcamy do zgłoszenia uwagi do właściwego programu regionalnego w zakresie finansowania taboru do przewozów o charakterze regionalnym.
1054	Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego	2.5.2.1 Powiązane rodzaje działań s. 108		Wsparcie w zakresie infrastruktury oraz taboru kolejowego dla kolei miejskich i regionalnych zostanie w całości skoncentrowane w niniejszym celu szczegółowym, niezależnie od lokalizacji projektów względem sieci TEN-T. Realizowane będą projekty infrastrukturalne o charakterze liniowym (linie kolejowe, systemy sterowania ruchem kolejowym) i punktowym (np. przystanki kolejowe), projekty taborowe i inne związane z obsługą ruchu kolejowego (np. systemy informacji pasażerskiej, systemy biletowe i ich wzajemna integracja).	Istnienie i wytluszczenie w tekście wyrazów „kolei miejskich” zdaje się zawęzać obszar interwencji jedynie dla kolei miejskich. Z uwagi na niezaspokojone potrzeby w zakresie odnowy taboru pasażerskiego do obsługi ruchu regionalnego i międzyregionalnego, należałoby przewidzieć inwestycje również w ww. obszarze. Dodatkowo, kwota przewidziana na przedmiotowe przedsięwzięcia powinna zostać powiększona	odrzucona	W ramach celu 3.2 w osi finansowanej z EFRR przewidziano dofinansowanie zarówno do infrastruktury i taboru kolejowego ponadregionalnego, jak i dla infrastruktury i taboru kolei miejskiej. Priorytetem kolejowym FENiKS w perspektywie 2021-27 będą projekty na sieci TEN-T (cel szczegółowy 3.1 w osi finansowanej z FS). Wsparcie taboru zostało zapisane również w KPO oraz programach regionalnych.
1055	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego	2.7.1.2 Główne grupy docelowe s. 123		Zapis "Głównymi odbiorcami wsparcia będzie społeczeństwo, jednostki samorządu terytorialnego oraz instytucje kultury." - wymaga wskazania jasnej demarkacji z programami regionalnymi.	"Obecna linia demarkacyjna wskazuje, że w programach krajowych będą wspierane inwestycje podmiotów tj. np. ""- państwowych instytucji kultury, - instytucji kultury współprowadzonych przez administrację rządową i samorządową (z wyłączeniem przedsięwzięć uzgodnionych w kontrakcie programowym); - instytucji posiadających zbiory wchodzące w zakres Narodowego Zasobu Bibliotecznego wymieniane w załączniku do Rozporządzenia Min. KIDN z dnia 4 lipca 2012 r. w sprawie narodowego zasobu bibliotecznego Wpisy indywidualne: - dotyczących obiektów UNESCO, - dotyczących Pomników Historii Prezydenta RP - dotyczące obiektów posiadających tytuł Znak Dziedzictwa Europejskiego."" Czy planowane do wsparcia inwestycje będą zgodne z tym zapisem, czy ulegną zmianie. Informacja taka jest niezbędna do planowania wsparcia na poziomie regionalnym."	odrzucona	Grupa docelowa nie oznacza beneficjentów wsparcia. Na ten moment zapisy programu są spójne z planowaną LD, ale nie jest wykluczone że założenia linii demarkacyjnej ulegną zmianie w wyniku konsultacji lub negocjacji z KE.
1056	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego	2.1.4.6 Planowane wykorzystanie instrumentów finansowych	50	Gospodarka o Obiegu Zamkniętym powinna stać się kanwą dla FENiKS a nie tylko jako jeden z priorytetów i to wtłoczony w gospodarkę odpadami	Przewidziane działania w ramach wspierania transformacji w kierunku gospodarki o obiegu zamkniętym co do zasady dotyczą systemu gospodarki odpadami. Świadczy to o bardzo wąskim rozumieniu koncepcji GOZu i kładzenie nacisku na sektor który powinien ograniczać się jedynie do funkcji technicznej a w efekcie powinien stanowić jedno z ogniw zamkniętego łańcucha a nie podstawę wdrożeniową. O ile rozwijanie w systemie inwestycji przyczyniających się do zwiększenia udziału surowców wtórnych w produkcji wydaje się być racjonalne i przy jednoczesnym ograniczaniu dostępu do surowców pierwotnych może przyczynić się do oszczędności zasobów środowiska to brak działań które wspierałyby procesy zapobiegania powstawania odpadów jest poważną barierą dla rozwoju gospodarki w kierunku cyrkularnym. W obecnych warunkach prawnych, technicznych i organizacyjnych przetwarzanie odpadów w celu ich ponownego wykorzystania samo w sobie jest kosztowne środowiskowo. Są to energochłonne procesy a dodatkowo wymagają zużycia sporych zasobów wody i powodują emisje. Efektem tego jest między innymi ekonomiczny hamulec dla przedsiębiorców zajmujących się przetwarzaniem odpadów w surowiec i związana z tym większa atrakcyjność zasobów pierwotnych. Proponowane w FENiKS narzędzia wsparcia dodatkowo wypaczają całą koncepcję GOZu ponieważ skupiają uwagę i ograniczają się jedynie na ponownym użyciu surowców pochodzących ze strumienia odpadów komunalnych w tym najpopularniejszych tworzyw sztucznych, szkła czy papieru. Tym czasem zasobami środowiska które wymagają absolutnej ochrony są woda, powietrze, ziemia, przestrzeń, różnorodność biologiczna itd. Myślenie jedynie w kategoriach odpadów jest absolutnym błędem. Aby skutecznie obniżyć koszty środowiskowe i mówić o prawdziwej koncepcji Circular Economy musimy zadbać i wspierać procesy produkcji i usług a w dalszej kolejności gospodarowanie odpadami. Wsparcie produkcji i sektora usług powinno dotyczyć przestrzeni: - organizacyjnej, czyli wdrażanie mechanizmów skracających łańcuchy dostaw, wdrażanie cyfrowych rozwiązań usprawniających komunikację i wymianę wiedzy w zakresie dostępności zasobów i środków do produkcji czy świadczenia usług itd.- innowacyjnej, rozumianej nie tylko jako element rozwoju nowoczesnych materiałów podlegających łatwej i oszczędnej dla środowiska obróbce o szerokim zastosowaniu ale także jako nowoczesnych metod zarządzania procesami produkcji czy świadczenia usług - infrastrukturalnej, zapewniającej dostęp do urządzeń i technik powszechnego, lokalnego wykorzystania między innymi energii będącej produktem ubocznym czy zużytej wody nie tylko z sektora przemysłowego ale także komunalno-bytowego, - planowania, czyli zapewnienia ład przestrzennego ale tym razem odpowiadającego potrzebom środowiskowym oraz budowania gospodarki w oparciu o modele cyrkularne - zabezpieczenia dla przedsiębiorców dostępu do nowych zasobów materiałowych, energetycznych i modeli biznesowych zgodnych z wyzwaniem GOZu - gospodarki odpadami jako elementu technicznie wspierającego procesy zaplanowane wcześniej na etapie projektowania produkcji dóbr konsumpcyjnych, Wyżej wymienione elementy nie zamykają obszarów które wymagałyby wsparcia CE, można tu dodać również obszar wiedzy i edukacji który powinien umożliwić przedsiębiorcom dokonywanie właściwych wyborów. Dodatkowo należałoby dokonać priorytetów branżowych które mają duży potencjał i wymagają pilnej interwencji jeżeli chodzi o zużycie zasobów. Dzięki odpowiedniej diagnozie gdzie jest największy problem można podnieść efektywność działań. Jednym z takich	częściowo przyjęta	Cel szczegółowy 2.6 nie ogranicza się wyłącznie do gospodarowania odpadami, zgodnie z zapisami programu planowane są również inne zadania jak działania edukacyjno-informacyjne społeczeństwa w tym zakresie, czy też wsparcie racjonalizacji zasobochłonności prowadzonej działalności, w całym cyklu życia produktu lub usługi. Niemniej wsparcie inwestycji zgodnych z zasadami GOZ wykracza poza cel szczegółowy 2.6 i ma być realizowane również w innych obszarach wsparcia w ramach FENiKS.

1057	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego	2.1.4.6 Planowane wykorzystanie instrumentów finansowych s. 50		Gospodarka o Obiegu Zamkniętym powinna stać się kanwą dla FENIKS a nie tylko jako jeden z priorytetów i to wtoczony w gospodarkę odpadami	Przewidziane działania w ramach wspierania transformacji w kierunku gospodarki o obiegu zamkniętym co do zasady dotyczą systemu gospodarki odpadami. Świadczy to o bardzo wąskim rozumieniu koncepcji GOZu i kładzenie nacisku na sektor który powinien ograniczać się jedynie do funkcji technicznej a w efekcie powinien stanowić jedno z ogniw zamkniętego łańcucha a nie podstawę wdrożeniową. O ile rozwijanie w systemie inwestycji przyczyniających się do zwiększenia udziału surowców wtórnych w produkcji wydaje się być racjonalne i przy jednoczesnym ograniczaniu dostępu do surowców pierwotnych może przyczynić się do oszczędności zasobów środowiska to brak działań które wspierały by procesy zapobiegania powstawania odpadów jest poważną barierą dla rozwoju gospodarki w kierunku cyrkularnym. W obecnych warunkach prawnych, technicznych i organizacyjnych przetwarzanie odpadów w celu ich ponownego wykorzystania samo w sobie jest kosztowne środowiskowo. Są to energochłonne procesy a dodatkowo wymagają zużycia sporych zasobów wody i powodują emisje. Efektem tego jest między innymi ekonomiczny hamulec dla przedsiębiorców zajmujących się przetwarzaniem odpadów w surowiec i związana z tym większa atrakcyjność zasobów pierwotnych. Proponowane w FENIKS narzędzia wsparcia dodatkowo wypaczają całą koncepcję GOZu ponieważ skupiają uwagę i ograniczają się jedynie na ponownym użyciu surowców pochodzących ze strumienia odpadów komunalnych w tym najpopularniejszych tworzyw sztucznych, szkła czy papieru. Tym czasem zasobami środowiska które wymagają absolutnej ochrony są woda, powietrze, ziemia, przestrzeń, różnorodność biologiczna itd. Myślenie jedynie w kategoriach odpadów jest absolutnym błędem. Aby skutecznie obniżyć koszty środowiskowe i mówić o prawdziwej koncepcji Circular Economy musimy zadbać i wspierać procesy produkcji i usług a w dalszej kolejności gospodarowanie odpadami. Wsparcie produkcji i sektora usług powinno dotyczyć przestrzeni: - organizacyjnej, czyli wdrażanie mechanizmów skracających łańcuchy dostaw, wdrażanie cyfrowych rozwiązań usprawniających komunikację i wymianę wiedzy w zakresie dostępności zasobów i środków do produkcji czy świadczenia usług itd.- innowacyjnej, rozumianej nie tylko jako element rozwoju nowoczesnych materiałów podlegających łatwej i oszczędnej dla środowiska obróbce o szerokim zastosowaniu ale także jako nowoczesnych metod zarządzania procesami produkcji czy świadczenia usług - infrastrukturalnej, zapewniającej dostęp do urządzeń i technik powszechnego, lokalnego wykorzystania między innymi energii będącej produktem ubocznym czy zużytej wody nie tylko z sektora przemysłowego ale także komunalno-bytowego, - planowania, czyli zapewnienia ład u przestrzennego ale tym razem odpowiadającego potrzebom środowiskowym oraz budowania gospodarki w oparciu o modele cyrkularne - zabezpieczenia dla przedsiębiorców dostępu do nowych zasobów materiałowych, energetycznych i modeli biznesowych zgodnych z wyzwaniem GOZu - gospodarki odpadami jako elementu technicznie wspierającego procesy zaplanowane wcześniej na etapie projektowania produkcji dóbr konsumpcyjnych, Wyżej wymienione elementy nie zamykają obszarów które wymagałyby wsparcia CE, można tu dodać również obszar wiedzy i edukacji który powinien umożliwić przedsiębiorcom dokonywanie właściwych wyborów. Dodatkowo należałoby dokonać priorytetów branżowych które mają duży potencjał i wymagają pilnej interwencji jeżeli chodzi o zużycie zasobów. Dzięki odpowiedniej diagnozie gdzie jest największy problem można podnieść efektywność działań. Jednym z takich	częściowo przyjęta	Cel szczegółowy 2.6 nie ogranicza się wyłącznie do gospodarowania odpadami, zgodnie z zapisami programu planowane są również inne zadania jak działania edukacyjno-informacyjne społeczeństwa w tym zakresie, czy też wsparcie racjonalizacji zasobochłonności prowadzonej działalności, w całym cyklu życia produktu lub usługi. Niemniej wsparcie inwestycji zgodnych z zasadami GOZ wykracza poza cel szczegółowy 2.6 i ma być realizowane również w innych obszarach wsparcia w ramach FENIKS.
1058	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego	2.3.1.1 Powiązane rodzaje działań s. 87		1.Proponujemy uzupełnienie interwencji o infrastrukturę metra, w tym tabor oraz elementy dotyczące sieci energetycznych, zaplecza technicznego do obsługi i konserwacji taboru, centrów przesiadkowych, elementów wyposażenia dróg i ulic w infrastrukturę służącą obsłudze transportu publicznego i pasażerskiego .	1.Postulujemy, aby wskazana infrastruktura była finansowana z Funduszu Spójności, ze uwagi na niewystarczające środki w ramach EFRR (cel szczegółowy (viii) Promowanie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej w ramach przejścia na gospodarkę zeroemisyjną) dla regionu lepiej rozwiniętego Warszawskiego stołecznego. Metro Warszawskie od lat podejmuje działania na rzecz ochrony środowiska – unowocześniając i modernizując I linię metra, prowadząc inwestycję budowy II linii oraz dokonując zakupów nowoczesnych, posiadających rozwiązania proekologiczne pociągów. Od kilku lat odnotowuje się wzrost pasażerów transportu zbiorowego na terenie województwa mazowieckiego, z czego ponad 92 % odbywa się w Warszawie oraz jej bezpośrednim otoczeniu. Mieszkańcy regionu Warszawskiego stołecznego oraz regionu Mazowieckiego regionalnego bardzo chętnie korzystają z rozbudowywanej II linii metra – codziennie przewożonych jest około 200 tys. pasażerów. Metro jest elementem zintegrowanego systemu transportowego, zwiększającym dostępność całego Mazowsza, w tym RWS do usług edukacji, zdrowia, pracy, kultury. Ze względu na wysokie koszty inwestycji kwota alokacji w wysokości 1 750 000 000 euro jest niewystarczająca. Ponadto współczynnik do obliczania wsparcia na cele związane ze zmianami klimatu dla infrastruktury czystego transportu miejskiego wynosi 100 %. Inwestycja jest działaniem na rzecz ochrony środowiska, poprawy jakości życia oraz wspiera zrównoważony transport publiczny.	częściowo przyjęta	Obecne zapisy programu mówiące o transporcie szynowym w miastach w osi finansowanej z Funduszu Spójności, obejmują również inwestycje dotyczące budowy metra. Szczegółowe określenie typów projektów związanych z obsługą transportu publicznego będzie ujęte w dokumencie krajowym uszczegóławiającym zakres interwencji (Szczegółowy opis priorytetów).
1059	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego	2.6.1.2 Główne grupy docelowe s. 117		2.6.1.2 Główne grupy docelowe, str. 117 Mieszkańcy korzystający z usług ponadregionalnych podmiotów leczniczych, tj. podmiotów leczniczych, dla których organem tworzącym jest minister lub wojewoda	Zapis nie uwzględnia specyfiki FENIKS (program krajowy) oraz Linii demarkacyjnej. Warto uwzględnić precyzyjne zapisy podane na slajdzie 16. Prezentacji MFIPR z 1.04. 2021 r. podczas której zaprezentowano FENIKS.	częściowo przyjęta	Zakres wsparcia zostanie doprecyzowany w dokumencie Szczegółowy Opis Priorytetów.
1060	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego	2.2.5.8 INDYKATYWNY PODZIAŁ ALOKACJI UE WEDŁUG RODZAJU INTERWENCJI s. 85		63 - Dostarczanie wody do spożycia przez ludzi (infrastruktura do celów ujęcia, uzdatniania, magazynowania i dystrybucji, działania na rzecz, efektywności, zaopatrzenie w wodę do spożycia) zgodne z kryteriami efektywności)	Proponuje się zmianę Kodu Interwencji ze względu na realizację markera klimatycznego w 40 %, zamiast 0%	odrzucona	Aby móc zastosować kod interwencji 63 dla wody do spożycia (zamiast kodu 62) należy wykazać, że zostaną osiągnięte dla całego systemu kryteria efektywności, które zostały opisane w odnośniku przy kodzie 063. Strona polska podjęła prace nad określeniem co rozumiemy przez te kryteria efektywności dla całej wody do spożycia. Następnie zostaną podjęte rozmowy z KE. Dopiero po akceptacji KE polskiego podejścia i wykazania tej efektywności będzie można zmienić kod interwencji na 63.

1061	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego	2.3.1.7 WSKAŹNIKI s. 90	Projekty dużej skali i wartości, mające szersze niż lokalne oddziaływanie realizowane na obszarach MOF powinny być finansowane z FS. Postulujemy o zwiększenie wartości środków FS w FEniKS dla RWS. Prosimy o zwiększenie alokacji w kategoriach interwencji 81 - Infrastruktura czystego transportu miejskiego, 82 - Tabor czystego transportu miejskiego. Środki zostaną przeznaczone na sfinansowanie budowy metra oraz zakup taboru.	W związku postulatem z sfinansowania inwestycji infrastrukturalnych związanych z budową Metra na obszarze regionu Warszawskiego stołecznego, konieczne jest zwiększenie alokacji z Funduszu Spójności dla RWS.	odrzucona	W odniesieniu do wielkości alokacji przeznaczonej na wsparcie rozwoju transportu miejskiego w Programie FEniKS należy wyjaśnić, że przyznana Polsce przez KE alokacja FS (po obowiązkowym transferze do CEF) została w perspektywie 2021-2027 zmniejszona o prawie 60% w porównaniu z perspektywą 2014-2020. Mimo to, udało się utrzymać finansowanie transportu miejskiego z Funduszu Spójności, utrzymano również relatywnie na zbliżonym poziomie alokację z przeznaczeniem na ten obszar, z uwzględnieniem ograniczenia zakresu interwencji wyłącznie do transportu szynowego. MFIPR wnioskuję do KE na poziomie Umowy Partnerstwa o dokonanie transferu środków z EFS+ do FS. Projekt Programu FEniKS uwzględni pełną dopuszczalną kwotę transferu (20%, tj. 2,98 mld euro), przy czym należy podkreślić, że utrzymanie takiej wysokości transferu jest w dalszym ciągu przedmiotem rozmów z KE, która dotychczas prezentuje nieprzychylnie stanowisko do tej kwestii, w szczególności DG EMPL. Tym samym wysokość alokacji Programu FEniKS w zakresie FS może ulec redukcji. Ostateczna wysokość alokacji na poszczególne obszary wsparcia uzależniona będzie od ostatecznej alokacji FS, określonej na poziomie UP. Istotny jest również fakt, że sektor transportu (w tym miejskiego) będzie dodatkowo wspierany w okresie 2021-2026 ze środków UE w ramach Krajowego Planu Odbudowy (w kwocie ok. 6,4 mld euro).
1062	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego	2.5.2.1 Powiązane rodzaje działań s. 107, 108	1. Konieczne jest zapewnienie w perspektywie 2021-2027 środków finansowych z poziomu krajowego w celu umożliwienia kontynuacji inwestycji kolejowych w regionach, w tym tych, dla których zostały sfinansowane dokumentacyjne prace przygotowawcze w zakresie budowy/modernizacji/rewitalizacji linii kolejowych w perspektywie finansowej 2014-2020 w ramach regionalnych programów operacyjnych poprzez zapewnienie ich realizacji w projekcie Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 oraz odpowiednią zmianę zapisów linii demarkacyjnej. Prosimy o dodanie zapisów w akapicie dotyczącym inwestycji kolejowych: Kontynuowane będą inwestycje kolejowe w regionach, których dokumentacje techniczne lub pierwsze etapy finansowane były z programów z perspektywy 2014-2020. 2. W projekcie dokumentu pominięto zagadnienia związane z mobilnością rowerową w zakresie wzmocnienia transportu w skali subregionalnej, regionalnej i międzyregionalnej jako ekologiczny i zeroemisyjny transport	Zapisy projektu Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 nie wskazują wprost na możliwość wsparcia linii kolejowych o charakterze regionalnym i skupiają się wyłącznie na liniach o charakterze krajowym i ponadregionalnym. Zwracamy uwagę że brak kontynuacji działań na liniach kolejowych regionalnych dla których sfinansowano i opracowano dokumentację techniczną ze środków obecnej perspektywy spowoduje, iż wydatki poniesione na opracowanie przedmiotowych dokumentacji staną się niekwalifikowalne i niezgodne z zasadą poszanowania środków publicznych. Podważona zostanie również zasadność kompleksowego podejścia do planowania inwestycji wieloletnich. 2. Interwencja powinna zostać uzupełniona o budowę i rozwój krajowej sieci długodystansowych tras rowerowych uzgodnionej stanowiskiem Konwentu Marszałków Województw RP nr 8/2019 oraz zgodnej z Koncepcją sieci rowerowych tras europejskich EuroVelo.	odrzucona	Uwaga nieuwzględniona na obecnym etapie. Środki finansowe FEniKS alokowane na wsparcie transportu kolejowego pozwalają na realizację projektów fazowanych i etapowanych z perspektywy 2014-2020 oraz najważniejszych priorytetów wynikających ze Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030. Linia demarkacyjna nie przesądza o finansowaniu linii regionalnych na poziomie krajowym, czy regionalnym. Ewentualne uszczegółowienie dotyczące kontynuacji/realizacji projektów kolejowych o znaczeniu regionalnym zostanie wprowadzone po uzgodnieniu odpowiednich zapisów w UP (przyjęciu przez Komisję Europejską). Z uwagi na dostępną alokację, Program FEniKS - jako interwencja z poziomu krajowego - koncentruje się na kluczowych wyzwaniach dla transportu zbiorowego w aglomeracjach (cel szczegółowy 2.8) i rozwoju podstawowej sieci transportowej kraju (cel szczegółowy 3.1 i 3.2). Istnieje szereg innych programów pozwalających na budowę ścieżek rowerowych. Dodatkowo podkreślamy, że w ramach celu 2.8 kwalifikowane będą wydatki w ramach projektów służące tworzeniu infrastruktury pieszo-rowerowej. Nie zakładamy jednak oddzielnych projektów w tym zakresie z poziomu FEniKS.
1063	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego	2.7.1.1 Powiązane rodzaje działań s. 121-123	1W opisie celu brak jasno wskazanych typów inwestycji oraz jednoznacznie opisanego zakresu wsparcia i demarkacji z CP 2 i CP 5. 2. Opis celu wymaga doprecyzowania zakresu pod względem łączenia inwestycji infrastrukturalnych współfinansowanych z EFRR i EFS+ 3. Zakres wsparcia pokrywa się innymi obszarami wsparcia. Brak jasnej demarkacji i wskazania, że elementem, a nie celem samym w sobie projektu są poniżej wskazane zakresy działań. W związku z tym redakcja opisu wskazuje, że zakresem wsparcia objęte są inwestycje, które znajdują się w CP 2 np. "Wsparcie będzie ukierunkowane na realizację inwestycji energooszczędnych [...] Zastosowane zostaną m.in. takie rozwiązania jak: termomodernizacja budynków czy instalowanie paneli fotowoltaicznych, zagospodarowanie wód opadowych, zastosowanie wentylacji mechanicznej z odzyskiem ciepła (rekuperacja)." Należy doprecyzować jaki % projektu z zakresu kultury mogą stanowić tego typu działania, jakie inne elementy muszą zostać uwzględnione w projekcie itp. lub, że efektem musi być wprowadzanie nowych funkcji rozwiązań.	1.Zakres wsparcia celu szczegółowego wymaga dopracowania w zakresie m.in. jasnej demarkacji z zakresem wsparcia w CP2 i CP 5 oraz wyboru typów operacji, które mogą otrzymać dofinansowanie. Także w układzie programów krajowych i regionalnych. Szczególnego doprecyzowania wymaga zakres inwestycji jakie są przewidziane do wsparcia w tym celu, bo w obecnej wersji zapisy są ogólne, górnolotne i nieprecyzyjne. 2.Obecny zapis programu w wielu miejscach nawiązuje do wsparcia projektów społecznych ale bez jasnej informacji. Zakres możliwych do realizacji działań wymaga weryfikacji, tym bardziej, iż wpisano np. "Podejmowane działania przyczynią się do podnoszenia kompetencji społeczeństwa, jakości życia mieszkańców oraz umożliwią im odnalezienie nowych form aktywności..." "Rozszerzenie działalności kulturalnej przełoży się także na wzrost zatrudnienia kadry." itd. - czy wynika to z faktu konieczności łączenia projektów współfinansowanych z EFRR z EFS+ czy autor zapisu miał na myśli efekt dodany inwestycji z EFRR? Należy mieć na uwadze, że KE odżegnuje się od wspierania wydarzeń artystycznych, festiwali w ramach CP4, jako nieprzynoszących trwałego efektu gospodarczego. 3.Obecna linia demarkacyjna wskazuje, że w programach krajowych będą wspierane inwestycje podmiotów tj. np. " - państwowych instytucji kultury, - instytucji kultury współprowadzonych przez administrację rządową i samorządową (z wyłączeniem przedsięwzięć uzgodnionych w kontrakcie programowym); - instytucji posiadających zbiory wchodzące w zakres Narodowego Zasobu Bibliotecznego wymieniane w załączniku do Rozporządzenia Min. KIDN z dnia 4 lipca 2012 r. w sprawie narodowego zasobu bibliotecznego Wpisy indywidualne: - dotyczące obiektów UNESCO, - dotyczących Pomników Historii Prezydenta RP - dotyczące obiektów posiadających tytuł Znak Dziedzictwa Europejskiego." Czy planowane do wsparcia inwestycje będą zgodne z tym zapisem, czy ulegną zmianie. Informacja taka jest niezbędna do planowania wsparcia na poziomie regionalnym.	odrzucona	ad. 1 W odniesieniu do CP 2 działania z zakresu zmniejszania zużycia energii w priorytecie VII mogą stanowić element projektu, nie stanowią natomiast jego głównego celu. Promowane będą rozwiązania wpływające na poprawę efektywności energetycznej obiektów polegające na zastosowaniu rozwiązań energooszczędnych w celu zmniejszenia zapotrzebowania i zużycia energii, zastosowanie odnawialnych źródeł energii. W zakresie CP5 realizowane będą inwestycje na rzecz rozwoju gospodarczego, społecznego i środowiskowego w oparciu o międzysektorowe strategie terytorialne z wykorzystaniem narzędzi zintegrowanego rozwoju terytorialnego. CP5 nie opiera się na wyodrębnionych obszarach tematycznych, a koncentruje się przekrojowo na lokalnych potrzebach rozwojowych przez pryzmat konkretnych typów obszarów wymagających wsparcia. ad. 2 Z uwagi na ograniczenia liczby znaków we wzorze programu nie ma możliwości dalszego doprecyzowania zakresu łączenia inwestycji współfinansowanych z EFRR i EFS+. Planowane jest horyzontalne odniesienie się do możliwości stosowania crossfinancingu w zapisach FEniKS. ad.3 W zakresie obiektów UNESCO i Pomników Historii Prezydenta RP oprócz wpisów indywidualnych rozszerzono wsparcie o wpisy obszarowe - o wsparcie mogą ubiegać się wyłącznie państwowe instytucje kultury, instytucje kultury współprowadzone przez administrację rządową i samorządową oraz kościoły i związki wyznaniowe. Na ten moment zapisy programu są spójne z planowaną LD, ale nie jest wykluczone że założenia linii demarkacyjnej ulegną zmianie w wyniku konsultacji lub negocjacji z KE.

1064	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego	1.8 UZASADNIENIE WYBORU CELÓW POLITYKI I CELÓW SZCZEGÓŁOWYCH s.		Należy uwzględnić zapis wynikający z art. 63 ust. 3 CPR, wskazujący na możliwość finansowania projektów o oddziaływaniu szerszym niż jedna kategoria regionu, proporcjonalnie, w oparciu o obiektywne kryteria.	Wiele projektów zarówno liniowych (np. transport) jak i nielinowych (np. infrastruktura kulturalna zdrowotna,) ma oddziaływanie szersze niż obszar regionu Warszawskiego stołecznego (RWS), tj. regionu jednej kategorii. Z uwagi na obniżony poziom dofinansowania UE w regionie Warszawskim stołecznym, proponowany zapis umożliwi uelastycznienie dofinansowania UE, tj. dostosowane do rzeczywistego oddziaływania projektów.	przyjęta	Uwzględniono zgodnie z zapisami projektu UP, który będzie jeszcze jeszcze przedmiotem uzgodnień z KE.
1065	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie	2.7.1.2 Główne grupy docelowe	123	Zapis "Głównymi odbiorcami wsparcia będzie społeczeństwo, jednostki samorządu terytorialnego oraz instytucje kultury." - wymaga wskazania jasnej demarkacji z programami regionalnymi.	"Obecna linia demarkacyjna wskazuje, że w programach krajowych będą wspierane inwestycje podmiotów tj. np. ""- państwowych instytucji kultury, - instytucji kultury współprowadzonych przez administrację rządową i samorządową (z wyłączeniem przedsięwzięć uzgodnionych w kontrakcie programowym); - instytucji posiadających zbiory wchodzące w zakres Narodowego Zasobu Bibliotecznego wymieniane w załączniku do Rozporządzenia Min. KIDN z dnia 4 lipca 2012 r. w sprawie narodowego zasobu bibliotecznego Wpisy indywidualne: - dotyczących obiektów UNESCO, - dotyczących Pomników Historii Prezydenta RP - dotyczące obiektów posiadających tytuł Znak Dziedzictwa Europejskiego."" Czy planowane do wsparcia inwestycje będą zgodne z tym zapisem, czy ulegną zmianie. Informacja taka jest niezbędna do planowania wsparcia na poziomie regionalnym."	częściowo przyjęta	Grua docelowa nie oznacza beneficjentów wsparcia. Typy beneficjentów zostaną doprecyzowane w dokumentach uszczegóławiających.
1066	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie	2.7.1.1 Powiązane rodzaje działań	121-123	1W opisie celu brak jasno wskazanych typów inwestycji oraz jednoznacznie opisanego zakresu wsparcia i demarkacji z CP 2 i CP 5. 2. Opis celu wymaga doprecyzowania zakresu pod względem łączenia inwestycji infrastrukturalnych współfinansowanych z EFRR i EFS+ 3. Zakres wsparcia pokrywa się innymi obszarami wsparcia. Brak jasnej demarkacji i wskazania, że elementem, a nie celem samym w sobie projektu są poniżej wskazane zakresy działań. W związku z tym redakcja opisu wskazuje, że zakresem wsparcia objęte są inwestycje , które znajdują się w CP 2 np. "Wsparcie będzie ukierunkowane na realizację inwestycji energooszczędnych [...] Zastosowane zostaną m.in. takie rozwiązania jak: termomodernizacja budynków czy instalowanie paneli fotowoltaicznych, zagospodarowanie wód opadowych, zastosowanie wentylacji mechanicznej z odzyskiem ciepła (rekuperacja)." Należy doprecyzować jaki % projektu z zakresu kultury mogą stanowić tego typu działania, jakie inne elementy muszą zostać uwzględnione w projekcie itp. lub, że efektem musi być wprowadzanie nowych funkcji rozwiązań.	1.Zakres wsparcia celu szczegółowego wymaga dopracowania w zakresie m.in. jasnej demarkacji z zakresem wsparcia w CP2 i CP 5 oraz wyboru typów operacji, które mogą otrzymać dofinansowanie. Także w układzie programów krajowych i regionalnych. Szczególnego doprecyzowania wymaga zakres inwestycji jakie są przewidziane do wsparcia w tym celu, bo w obecnej wersji zapisy są ogólne, górnolotne i nieprecyzyjne. 2.Obecny zapis programu w wielu miejscach nawiązuje do wsparcia projektów społecznych ale bez jasnej informacji . Zakres możliwych do realizacji działań wymaga weryfikacji, tym bardziej, iż wpisano np. "Podejmowane działania przyczynią się do podnoszenia kompetencji społeczeństwa, jakości życia mieszkańców oraz umożliwią im odnalezienie nowych form aktywności...". "Rozszerzenie działalności kulturalnej przełoży się także na wzrost zatrudnienia kadry." itd. - czy wynika to z faktu konieczności łączenia projektów współfinansowanych z EFRR z EFS+ czy autor zapisu miał na myśli efekt dodany inwestycji z EFRR? Należy mieć na uwadze, że KE odżegnuje się od wpierania wydarzeń artystycznych, festiwali w ramach CP4, jako nieprzynoszących trwałego efektu gospodarczego. 3.Obecna linia demarkacyjna wskazuje, że w programach krajowych będą wspierane inwestycje podmiotów tj. np. "- państwowych instytucji kultury, - instytucji kultury współprowadzonych przez administrację rządową i samorządową (z wyłączeniem przedsięwzięć uzgodnionych w kontrakcie programowym); - instytucji posiadających zbiory wchodzące w zakres Narodowego Zasobu Bibliotecznego wymieniane w załączniku do Rozporządzenia Min. KIDN z dnia 4 lipca 2012 r. w sprawie narodowego zasobu bibliotecznego Wpisy indywidualne: - dotyczących obiektów UNESCO, - dotyczących Pomników Historii Prezydenta RP - dotyczące obiektów posiadających tytuł Znak Dziedzictwa Europejskiego." Czy planowane do wsparcia inwestycje będą zgodne z tym zapisem, czy ulegną zmianie. Informacja taka jest niezbędna do planowania wsparcia na poziomie regionalnym.	częściowo przyjęta	Opis zostanie preredagowany - w kolejnej wersji programu fragment dot. termomodernizacji został usunięty. Dodatkowe wyjaśnienia: ad. 1 W odniesieniu do CP 2 działania z zakresu zmniejszania zużycia energii w priorytecie VII mogą stanowić element projektu, nie stanowią natomiast jego głównego celu. Promowane będą rozwiązania wpływające na poprawę efektywności energetycznej obiektów polegające na zastosowaniu rozwiązań energooszczędnych w celu zmniejszenia zapotrzebowania i zużycia energii, zastosowanie odnawialnych źródeł energii. W zakresie CP5 realizowane będą inwestycje na rzecz rozwoju gospodarczego, społecznego i środowiskowego w oparciu o międzysektorowe strategie terytorialne z wykorzystaniem narzędzi zintegrowanego rozwoju terytorialnego. CP5 nie opiera się na wyodrębnionych obszarach tematycznych, a koncentruje się przekrojowo na lokalnych potrzebach rozwojowych przez pryzmat konkretnych typów obszarów wymagających wsparcia.
1067	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie	2.6.1.2 Główne grupy docelowe	117	2.6.1.2 Główne grupy docelowe, str. 117 Mieszkańcy korzystający z usług ponadregionalnych podmiotów leczniczych, tj. podmiotów leczniczych, dla których organem tworzącym jest minister lub wojewoda	Zapis nie uwzględnił specyfiki FENIKS (program krajowy) oraz Linii demarkacyjnej. Warto uwzględnić precyzyjne zapisy podane na slajdzie 16. Prezentacji MFIPR z 1.04. 2021 r. podczas której zaprezentowano FENIKS.	częściowo przyjęta	Zakres wsparcia zostanie doprecyzowany w SzOP
1068	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie	2.3.1.1 Powiązane rodzaje działań	87	1.Proponujemy uzupełnienie interwencji o infrastrukturę metra, w tym tabor oraz elementy dotyczące sieci energetycznych, zaplecza technicznego do obsługi i konserwacji taboru, centrów przesiadkowych, elementów wyposażenia dróg i ulic w infrastrukturę służącą obsłudze transportu publicznego i pasażerskiego .	1.Postulujemy, aby wskazana infrastruktura była finansowana z Funduszu Spójności, ze uwagi na niewystraczające środki w ramach EFRR (cel szczegółowy (viii) Promowanie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej w ramach przejścia na gospodarkę zeroemisyjną) dla regionu lepiej rozwiniętego Warszawskiego stołecznego. Metro Warszawskie od lat podejmuje działania na rzecz ochrony środowiska – unowocześniając i modernizując I linię metra, prowadząc inwestycję budowy II linii oraz dokonując zakupów nowoczesnych, posiadających rozwiązania proekologiczne pociągów. Od kilku lat odnotowuje się wzrost pasażerów transportu zbiorowego na terenie województwa mazowieckiego, z czego ponad 92 % odbywa się w Warszawie oraz jej bezpośrednim otoczeniu. Mieszkańcy regionu Warszawskiego stołecznego oraz regionu Mazowieckiego regionalnego bardzo chętnie korzystają z rozbudowywanej II linii metra – codziennie przewożonych jest około 200 tys. pasażerów. Metro jest elementem zintegrowanego systemu transportowego, zwiększającym dostępność całego Mazowsza, w tym RWS do usług edukacji, zdrowia, pracy, kultury. Ze względu na wysokie koszty inwestycji kwota alokacji w wysokości 1 750 000 000 euro jest niewystarczająca. Ponadto współczynnik do obliczania wsparcia na cele związane ze zmianami klimatu dla infrastruktury czystego transportu miejskiego wynosi 100 %. Inwestycja jest działaniem na rzecz ochrony środowiska, poprawy jakości życia oraz wspiera zrównoważony transport publiczny.	odrzucona	Wsparcie działań związanych z infrastrukturą i taborem metra możliwe będzie w ramach sformułowania "wsparcie finansowe będzie przeznaczone dla inwestycji w infrastrukturę i tabor szynowy publicznego transportu zbiorowego", natomiast możliwość wsparcia centrów przesiadkowych oraz dostosowanie infrastruktury miejskiej do obsługi transportu publicznego i pasażerów zostało wprost wskazane w Programie. Cel szczegółowy 2.8 (mobilność miejska) w całości finansowany jest z Funduszu Spójności, co zostało wskazane w części 2.3.1.8 Programu.
1069	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie	2.2.5.8 INDYKATYWNY PODZIAŁ ALOKACJI UE WEDŁUG RODZAJU INTERWENCJI	85	63 - Dostarczanie wody do spożycia przez ludzi (infrastruktura do celów ujęcia, uzdatniania, magazynowania i dystrybucji, działania na rzecz, efektywności, zaopatrzenie w wodę do spożycia) zgodne z kryteriami efektywności)	Proponuje się zmianę Kodu Interwencji ze względu na realizację markera klimatycznego w 40 %, zamiast 0%	odrzucona	Kod interwencji dodany do niniejszego obszaru obecnie ma numer 62. Niniejsza kategoria interwencji pozostaje bez zmian ze względu na brak szczegółowych informacji na obecnym etapie na temat metodologii liczenia kat. interwencji z 40% markerem.

1070	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie	2.3.1.7 WSKAŹNIKI	90	Projekty dużej skali i wartości, mające szersze niż lokalne oddziaływanie realizowane na obszarach MOF powinny być finansowane z FS. Postulujemy o zwiększenie wartości środków FS w FEnIKS dla RWS. Prosimy o zwiększenie alokacji w kategoriach interwencji 81 - Infrastruktura czystego transportu miejskiego, 82 - Tabor czystego transportu miejskiego. Środki zostaną przeznaczone na sfinansowanie budowy metra oraz zakup taboru.	W związku postulatem z sfinansowania inwestycji infrastrukturalnych związanych z budową Metra na obszarze regionu Warszawskiego stołecznego, konieczne jest zwiększenie alokacji z Funduszu Spójności dla RWS.	odrzucona	W odniesieniu do wielkości alokacji przeznaczonej na wsparcie rozwoju transportu miejskiego w Programie FEnIKS należy wyjaśnić, że przyznana Polsce przez KE alokacja FS (po obowiązkowym transferze do CEF) została w perspektywie 2021-2027 zmniejszona o prawie 60% w porównaniu z perspektywą 2014-2020. Mimo to, udało się utrzymać finansowanie transportu miejskiego z Funduszu Spójności, utrzymano również relatywnie na zbliżonym poziomie alokację z przeznaczeniem na ten obszar, z uwzględnieniem ograniczenia zakresu interwencji wyłącznie do transportu szynowego. MFIPR wnioskuję do KE na poziomie Umowy Partnerstwa o dokonanie transferu środków z EFS+ do FS. Projekt Programu FEnIKS uwzględni pełną dopuszczalną kwotę transferu (20%, tj. 2,98 mld euro), przy czym należy podkreślić, że utrzymanie takiej wysokości transferu jest w dalszym ciągu przedmiotem rozmów z KE, która dotychczas prezentuje nieprzychylny stanowisko do tej kwestii, w szczególności DG EMPL. Tym samym wysokość alokacji Programu FEnIKS w zakresie FS może ulec redukcji. Ostateczna wysokość alokacji na poszczególne obszary wsparcia uzależniona będzie od ostatecznej alokacji FS, określonej na poziomie UP. Istotny jest również fakt, że sektor transportu (w tym miejskiego) będzie dodatkowo wspierany w okresie 2021-2026 ze środków UE w ramach Krajowego Planu Odbudowy (w kwocie ok. 6,4 mld euro).
1071	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie	2.5.2.1 Powiązane rodzaje działań	107, 108	1. Konieczne jest zapewnienie w perspektywie 2021-2027 środków finansowych z poziomu krajowego w celu umożliwienia kontynuacji inwestycji kolejowych w regionach, w tym tych, dla których zostały sfinansowane dokumentacyjne prace przygotowawcze w zakresie budowy/modernizacji/rewitalizacji linii kolejowych w perspektywie finansowej 2014-2020 w ramach regionalnych programów operacyjnych poprzez zapewnienie ich realizacji w projekcie Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 oraz odpowiednią zmianę zapisów linii demarkacyjnej. Prosimy o dodanie zapisów w akapicie dotyczącym inwestycji kolejowych: Kontynuowane będą inwestycje kolejowe w regionach, których dokumentacje techniczne lub pierwsze etapy finansowane były z programów z perspektywy 2014-2020. 2. W projekcie dokumentu pominięto zagadnienia związane z mobilnością rowerową w zakresie wzmocnienia transportu w skali subregionalnej, regionalnej i międzyregionalnej jako ekologiczny i zeroemisyjny transport	Zapisy projektu Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 nie wskazują wprost na możliwość wsparcia linii kolejowych o charakterze regionalnym i skupiają się wyłącznie na liniach o charakterze krajowym i ponadregionalnym. Zwracamy uwagę że brak kontynuacji działań na liniach kolejowych regionalnych dla których sfinansowano i opracowano dokumentację techniczną ze środków obecnej perspektywy spowoduje, iż wydatki poniesione na opracowanie przedmiotowych dokumentacji staną się niekwalifikowalne i niezgodne z zasadą poszanowania środków publicznych. Podważona zostanie również zasadność kompleksowego podejścia do planowania inwestycji wieloletnich. 2. Interwencja powinna zostać uzupełniona o budowę i rozwój krajowej sieci długodystansowych tras rowerowych uzgodnionej stanowiskiem Konwentu Marszałków Województw RP nr 8/2019 oraz zgodnej z koncepcją sieci rowerowych tras europejskich EuroVelo.	odrzucona	Ad. 1. Środki finansowe FEnIKS alokowane na wsparcie transportu kolejowego pozwalają na realizację projektów fazowanych i etapowanych z perspektywy 2014-2020 oraz najważniejszych priorytetów wynikających ze Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030. Linia demarkacyjna nie przesądza o finansowaniu linii regionalnych na poziomie krajowym, czy regionalnym. Ewentualne uszczegółowienie dotyczące kontynuacji/realizacji projektów kolejowych o znaczeniu regionalnym zostanie wprowadzone po uzgodnieniu odpowiednich zapisów w Umowie Partnerstwa. Ad. 2. Z uwagi na dostępną alokację, Program FEnIKS - jako interwencja z poziomu krajowego - koncentruje się na kluczowych wyzwaniach dla transportu zbiorowego w aglomeracjach (cel szczegółowy 2.8) i rozwoju podstawowej sieci transportowej kraju (cel szczegółowy 3.2). Istnieje szereg innych programów pozwalających na budowę ścieżek rowerowych. Dodatkowo podkreślamy, że w ramach celu 2.8 kwalifikowane będą wydatki w ramach projektów służące tworzeniu infrastruktury pieszo-rowerowej. Nie zakładamy jednak oddzielnych projektów w tym zakresie z poziomu FEnIKS. W transporcie miejskim, odpornym na niekorzystne zjawiska atmosferyczne i bardziej dostępnym dla szerszego grona odbiorców, w tym osób o ograniczonej mobilności, widzimy większy potencjał do przejścia indywidualnego ruchu drogowego w miastach niż infrastruktura rowerowa. Podkreślamy, że brak oddzielnych inwestycji w infrastrukturę rowerową nie oznacza ignorowania tej formy transportu, a jest wyrazem zastosowania komplementarności wsparcia różnych elementów mobilności miejskiej z poszczególnych programów (nie tylko FEnIKS finansuje aktywność mobilną), w której każdy program inaczej rozkłada akcenty, zgodnie ze swoim charakterem. Ta komplementarność ma służyć unikaniu dublowania wsparcia tych samych elementów z różnych programów, co jest jedną z zasad udzielania pomocy ze środków Polityki Spójności UE. Wypełniając tą zasadę, tworzymy przejrzysty dla beneficjentów system wsparcia, z myślą o odbiorcach korzystających z owoców zrealizowanych projektów.
1072	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie	1.8 UZASADNIENIE WYBORU CELÓW POLITYKI I CELÓW SZCZEGÓŁOWYCH		Należy uwzględnić zapis wynikający z art. 63 ust. 3 CPR, wskazujący na możliwość finansowania projektów o oddziaływanu szerszym niż jedna kategoria regionu, proporcjonalnie, w oparciu o obiektywne kryteria.	Wiele projektów zarówno liniowych (np. transport) jak i nielinowych (np. infrastruktura kulturalna zdrowotna,) ma oddziaływanie szersze niż obszar regionu Warszawskiego stołecznego (RWS), tj. regionu jednej kategorii. Z uwagi na obniżony poziom dofinansowania UE w regionie Warszawskim stołecznym, proponowany zapis umożliwi uelastycznienie dofinansowania UE, tj. dostosowane do rzeczywistego oddziaływania projektów.	przyjęta	Uwzględniono zgodnie z zapisami projektu UP, który będzie jeszcze jeszcze przedmiotem uzgodnień z KE.
1073	Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego	Uwaga ogólna		Doświadczenie dotychczasowych perspektyw finansowych wskazuje, że wśród beneficjentów programów operacyjnych dominują podmioty z regionów najlepiej rozwiniętych. W mniejszym stopniu ze środków korzystają beneficjenci i ośrodki z regionów uboższych. Tym samym regiony przejściowe i lepiej rozwinięte jeszcze szybciej zwiększają przewagę nad uboższymi. Zjawisko takie zniekształca zasadę polityki spójności UE. Skutkuje również odwróceniem proporcji podziału środków zaplanowanej w programach regionalnych. Środki Funduszu Spójności i EFRR powinny służyć wyrównywaniu szans dla obszarów deprecjonowanych. W związku z powyższym, rekomendujemy rozważenie dedykowania części lub całości środków w programie FEnIKS dla poszczególnych regionów (koperty regionalne). Byłyby to środki zagwarantowane dla beneficjentów i inwestycji z poszczególnych regionów. Powinny być one ustalone zgodnie z zasadami polityki spójności i ukierunkowane na niwelowanie różnic w infrastrukturze i rozwoju. Powinny mieć trwały charakter tj. nie ulegać łatwym realokacjom - tak jak w PROW 2014-2020. Natomiast zadaniem tych „kopert” powinno być zwiększanie spójności, a zatem przeznaczenie finansów na rozwój regionów biedniejszych i bardziej potrzebujących pomocy, z utrzymaniem preferencji koniecznych do realizacji polityki zrównoważonego rozwoju kraju.	W przypadku regionów najbiedniejszych, do jakich należy np. województwo podkarpackie, nie wystarczy dowartościowanie w ramach 40 % środków przeznaczonych na regiony. Dysproporcji rozwojowych nie zniweluje też program Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej na lata 2021-2027. Brak zagwarantowania dla regionów uboższych konkretnych środków w programach krajowych zniweluje cele zrównoważonego rozwoju kraju i może powodować pogłębienie dysproporcji między regionami.	częściowo przyjęta	Podział alokacji EFRR na kategorie regionów został uzupełniony zgodnie z zapisami projektu UP, który będzie jeszcze jeszcze przedmiotem uzgodnień z KE.

1074	Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego	2.1 PRIORYTET I: Wsparcie sektorów energetyka i środowisko z Funduszu Spójności		Rekomenduje się uzupełnienie zakresu interwencji o finansowanie opracowania założeń do planów zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe, realizowanych przez JST – jest to narzędzie polityki energetycznej JST, zgodnie z art. 19 Prawa energetycznego (Dz.U.2021.716 t.j.).	Obwieszczenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 2 marca 2021 r. w sprawie polityki energetycznej państwa do 2040 r. (MP z 2021 poz. 264), stanowi, iż „Kluczową kwestią, która pozwoli na efektywne wdrażanie Polityki energetycznej Polski do 2040 r. na poziomie regionalnym będzie zmiana obowiązującego systemu planowania pokrycia zapotrzebowania na paliwa i energię w gminach. Aktualnie zaangażowanie jednostek samorządu terytorialnego w wykonanie takich planów w skali kraju jest niskie, co może ograniczać rozwój gospodarczy i społeczny danego regionu. Takie plany pozwalają na zidentyfikowanie potrzeb i potencjałów, a następnie stanowią podstawę podejmowania inicjatyw budowy lub rozbudowy sieci ciepłowniczej, dystrybucji energii elektrycznej, czy dostępu do gazu ziemnego. Rozwój sieci ciepłowniczej ma szczególne znaczenie dla ograniczania niskiej emisji oraz zapobiegania powstawaniu nowych źródeł emisji w wyniku rozbudowy infrastruktury mieszkaniowej. Rozwój sieci dystrybucyjnej energii elektrycznej i gazowej także ma znaczenie dla ograniczenia emisji z sektora bytowo-komunalnego, jak również stanowi bodziec do rozwoju działalności gospodarczej. Obszary, które posiadają takie uzbrojenie są znacznie atrakcyjniejsze dla inwestorów niż te, do których konieczne jest doprowadzenie sieci. Ogromne znaczenie będzie mieć także aktywność jednostek samorządu terytorialnego na każdym poziomie w kreowaniu działań ukierunkowanych na gospodarkę niskoemisyjną oraz aktywizację mieszkańców. W zależności od opracowanych programów wsparcia, JST mogą być zaangażowane w wydatkowanie środków na te cele”.	częściowo przyjęta	W projekcie Umowy Partnerstwa w celu szczegółowym 2.1 przewiduje zapisów, które umożliwiłyby włączenie propozycji do FENIKS. W odniesieniu do zakresu wsparcia planowanego do realizacji w FENIKS w ramach CS 2.1 należy podkreślić, że będą to m.in. projekty inwestycyjne dot. systemów ciepłowniczych, w tym źródła wysokosprawnej kogeneracji i sieci ciepłowniczych. Działania wspierające dotyczące przygotowania planów zaopatrzenia w ciepło nie zostały przewidziane w ramach CS 2.1. Dodatkowo należy wskazać, że podmioty realizujące tego typu inwestycje bazują na swoich planach inwestycyjnych w oparciu o ekonomiczny aspekt przedsięwzięcia. W uwadze zawarto rekomendację dot. finansowania opracowania założeń do planów zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe, realizowanych przez JST. W FENIKS nie przewidujemy możliwości takiego dedykowanego instrumentu. Istnieje jednak możliwość rozważenia propozycji w ramach projektu doradczego, jako obszaru doradztwa oferowanego przez doradców energetycznych.
1075	Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego	2.1 PRIORYTET I: Wsparcie sektorów energetyka i środowisko z Funduszu Spójności Cel szczegółowy 2.6 Wspieranie transformacji w kierunku gospodarki o obiegu zamkniętym i gospodarki zasobooszczędnej str.48		Jest: „Cyrkulacyjne gospodarowanie zasobami w procesach gospodarczych dotyczy również wykorzystywanego w nich terenu. W Polsce nadal zauważalny jest problem związany z występowaniem terenów zanieczyszczonych bądź zdegradowanych. Dodatkowo zabudowa miejska wkracza na tereny zieleni, omijając tereny zanieczyszczone/zdegradowane. Problemem w Polsce są również pozostawione po działalności gospodarczej lub innej działalności odpady będące źródłem zanieczyszczeń i powodujące faktyczne wyłączenie z użytkowania zajętych przez nie terenów.”	Przywołane zapisy definiują określone zagadnienia związane z gospodarką odpadami. Jednakże w zapisach projektu nie przedstawiono proponowanych działań, jakie zostaną wsparte w ramach programu. Zgodnie z Linią Demarkacyjną, s. 14 w celu 2 (vi) przewidziane jest wsparcie w zakresie rekultywacji, w tym remediacji, terenów zdegradowanych działalnością gospodarczą, polegającą m.in. na usuwaniu zanieczyszczeń po zlikwidowanych zakładach. Uszczegółowienie zapisów jest kluczowe dla programowania wsparcia na poziomie regionalnym.	częściowo przyjęta	Szczegółowy zakres wsparcia zostanie doprecyzowany w dokumencie Szczegółowy Opis Priorytetów).
1076	Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego	PRIORYTET III Transport miejski Cel szczegółowy 2.8 Wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej str. 87		Jest: „W ramach realizowanych projektów transportu publicznego możliwe będzie też sfinansowanie wydatków związanych z obsługą i integracją usług transportu publicznego dostosowanego do potrzeb wszystkich użytkowników (zaplecza techniczne dla taboru, dostosowanie infrastruktury miejskiej do obsługi transportu publicznego i pasażerów, infrastruktura wspierająca rozwój aktywnej mobilności i mikromobilności).” Rekomenduje się doprecyzowanie zapisów dotyczących inwestycji związanych z zapleczem technicznym dla taboru miejskiego oraz infrastruktury miejskiej do obsługi transportu publicznego wspieranych w ramach celu 2.8 programu FENIKS.	W celu kompleksowego wspierania inwestycji w zakresie zrównoważonego transportu miejskiego, zasadne wydaje się także wsparcie aktywnych mobilności i mikromobilności m.in. poprzez budowę ścieżek rowerowych i pieszych oraz inwestycji typu P&R, B&R czy K&R. W zapisach projektu programu, ale także w Linii demarkacyjnej nie wymienia się konkretnych inwestycji związanych ze wsparciem na rzecz zrównoważonej mobilności miejskiej. Rekomendujemy dookreślenie zapisów o konkretne inwestycje związane z mobilnością miejską wsparte w ramach niniejszego programu.	częściowo przyjęta	W odniesieniu do pierwszej uwagi, dotyczącej doprecyzowania zapisów związanych z zapleczem technicznym i infrastruktury miejskiej do obsługi transportu publicznego, to infrastruktura węzłowa i przesiadkowa (m.in. P&R) mieści się w katalogu wsparcia w ramach celu 2.8. Biorąc pod uwagę ograniczenia liczby znaków w Programie, a także potrzebę elastyczności zapisów, doprecyzowanie tego typu infrastruktury zostanie przeprowadzone w krajowym dokumencie uszczegóławiającym Program (Szczegółowy opis priorytetów). W odniesieniu do drugiej uwagi, dotyczącej aktywnych form mobilności, to z uwagi na dostępną alokację, Program Feniks - jako interwencja z poziomu krajowego - koncentruje się na kluczowych wyzwaniach dla sektora transportu miejskiego w aglomeracjach. Istnieje szereg innych programów pozwalających na budowę ścieżek rowerowych. Jednocześnie warto podkreślić, że w ramach celu 2.8 kwalifikowane będą wydatki w ramach projektów służące tworzeniu infrastruktury pieszo-rowerowej. Nie zakładamy jednak oddzielnych projektów w tym zakresie z poziomu Feniks.
1077	Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego	PRIORYTET III Transport miejski Cel szczegółowy 2.8 Wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej str. 92		Jest: „Wspierane będzie także rozmieszczenie infrastruktury ładowania / tankowania pojazdów bezemisyjnymi paliwami alternatywnymi.” Przywołane zapisy projektu nie precyzują jakiego rodzaju paliwa alternatywne będą wspierane w zakresie infrastruktury ładowania / tankowania pojazdów bezemisyjnych. Oraz czy infrastruktura dotycząca tankowania pojazdów gazem będzie wspierana w ramach programu FENIKS? Jednocześnie niejasne jest sformułowanie: czy możliwe będą w ramach FENIKS inwestycje w infrastrukturę oraz czy np. powstanie opracowanie, z którego będzie wynikać rekomendowane rozmieszczenie punktów ładowania/tankowania?	Należy zauważyć, że zgodnie z ustawą o elektromobilności i paliwach alternatywnych z dnia 11 stycznia 2018 r. (Dz. U. 2018 poz. 317) paliwa alternatywne to paliwa lub energia elektryczna wykorzystywane do napędu silników pojazdów samochodowych lub jednostek pływających stanowiące substytut dla paliw pochodzących z ropy naftowej lub otrzymanych w procesach jej przetworstwa, w szczególności energię elektryczną, wodór, biopaliwa ciekłe, paliwa syntetyczne i parafinowe, sprężony gaz ziemny (CNG), w tym pochodzący z biometanu, skroplony gaz ziemny (LNG), w tym pochodzący z biometanu, lub gaz płynny (LPG). W związku z takim brzmieniem rekomenduje się doprecyzowanie zapisów.	częściowo przyjęta	Na mocy rozporządzenia UE, dotyczącego Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, nie będzie możliwe finansowanie infrastruktury ładowania pojazdów gazem - o ile nie będzie ona od razu przystosowana do przesyłu paliw wodorowych. Zapis dotyczący infrastruktury aądowania pojazdów w interwencji drogowej został doprecyzowany na tyle na ile jest to możliwe w kontekście zachowania elastyczności zapisów Programu (bezemisyjne paliwa alternatywne). Dalsze doprecyzowania będą możliwe w dokumentach krajowych uszczegóławiających zapisy Programu (Szczegółowy opis priorytetów).
1078	Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego	PRIORYTET IV: Wsparcie sektora transportu z EFRR Cel szczegółowy 3.1 Rozwój odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej, bezpiecznej, zrównoważonej i intermodalnej TEN-T str. 91		Jest: „Kluczowe zatem będą działania na rzecz zakończenia budowy podstawowej sieci transportowej łączącej główne ośrodki gospodarcze w kraju oraz państwa sąsiednie w ramach sieci TEN-T.” W związku z planowaną rewizją korytarzy transportowych przynależnych do sieci bazowej TEN-T, konieczne jest rozszerzenie zakresu wsparcia w celu 3.1 Programu w zakresie finansowania inwestycji infrastrukturalnych (budowa i modernizacja), wpisujących się w przyszłą zaktualizowaną bazę sieci TEN-T.	Rewizja sieci TEN-T może wyznaczyć nową bazę korytarzy, ich finansowanie powinno wpisywać się w zakres niniejszego Programu, z uwagi na strategiczny charakter interwencji. Dodanie zapisów o możliwości finansowania nowych korytarzy przynależnych do sieci TEN-T w ramach celu 3.1, po ich rewizji doprecyzuje zakres interwencji.	częściowo przyjęta	Zmiana Programu uwzględniająca ewentualne przesunięcia pomiędzy kategoriami interwencji wynikające z rewizji sieci TEN-T będzie możliwa w okresie późniejszym. Inwestycje w ramach FENIKS realizowane będą na podstawie obowiązującego Rozporządzenia KE w sprawie sieci TEN-T.
1079	Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego	PRIORYTET V: Wsparcie sektora transportu z EFRR Cel szczegółowy 3.2 Rozwój i udoskonalanie zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej i intermodalnej mobilności na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawę dostępu do TEN-T oraz mobilności transgranicznej		Wsparcie w ramach celu 3.2 nie uwzględni dróg wojewódzkich prowadzących do przejść granicznych, które mają charakter strategiczny dla kraju. Konieczne jest uwzględnienie zapisów związanych ze wsparciem dróg wojewódzkich, prowadzących do granicy państwa, tym bardziej, że w celu 3.1. FS podkreśla się interwencję Programu w poprawie dostępności transgranicznej.	Z uwagi na strategiczny i ponadregionalny charakter interwencji, jakim jest połączenie zewnętrzne kraju rekomenduje się wsparcie w ramach niniejszego Programu dróg wojewódzkich prowadzących do przejść granicznych.	częściowo przyjęta	W FENIKS przewiduje się finansowanie dróg zarządzanych przez GDDKiA, w celu wypełnienia zobowiązań dotyczących budowy sieci TEN-T w Polsce. Tym niemniej, biorąc pod uwagę zgłaszane postulaty, ale bez uszczerbku dla realizacji celu związanego z dokończeniem budowy spójnej sieci drogowej w Polsce, finansowane będą mogły być także projekty budowy dróg w miastach na prawach powiatu (o standardzie nośności 115 kN/oś) uwzględnione w zawartych Kontraktach Programowych.

1080	Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego	PRIORYTET V: Wsparcie sektora transportu z EFRR Cel szczegółowy 3.2 Rozwój i udoskonalanie zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej i intermodalnej mobilności na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawę dostępu do TEN-T oraz mobilności transgranicznej str.107	Jest: „Poprawa dostępności komunikacyjnej kraju wymaga także wspierania rozwoju połączeń do sieci TEN-T obszarów od niej oddalonych w tym ośrodków miejskich. Dlatego przewiduje się realizację (budowę i przebudowę) wybranych pozamiejskich odcinków dróg krajowych poza siecią TEN-T (w tym dróg ekspresowych) (...)” Proponujemy dodanie zapisu: „Poprawa połączeń sieci dróg krajowych poprzez tworzenie nowych korytarzy drogowych do węzłów autostrad i dróg ekspresowych, optymalizację kategoryzacji istniejących ciągów dróg wojewódzkich i powiatowych oraz ich modernizację.” Rekomenduje się uwzględnienie budowy i modernizacji odcinków dróg wojewódzkich i powiatowych, stanowiących łączniki infrastrukturalne z drogami szybkim ruchu (autostradami/ drogami ekspresowymi), a także możliwość dofinansowania budowy zjazdów z dróg szybkiego ruchu ze środków dostępnych w ramach programu FEniKS, z uwzględnieniem optymalizacji kategorii tych dróg.	Poprawa połączeń do sieci TEN-T nie powinna być ograniczona jedynie do wspierania dróg krajowych, (dodatkowo zarządzanych jedynie przez krajowego zarządcę), ale także uwzględnić wsparcie w zakresie modernizacji i budowy m.in. dróg wojewódzkich i powiatowych wraz z dostosowaniem ich do wymaganych parametrów naciskowych, które stanowią bezpośrednie łączniki infrastrukturalne do sieci TEN-T. Jednocześnie w celu poprawy dostępności komunikacyjnej kraju do sieci TEN-T wsparcie w ramach tego celu powinno także uwzględniać zjazdy z dróg szybkiego ruchu, gdyż stanowią strategiczny cel rozbudowy całej sieci TEN-T. Takie podejście zagwarantuje kompleksowy rozwój połączeń komunikacyjnych. Jednocześnie, na s. 112 Programu, zakres interwencji przewiduje budowę/ przebudowę dróg dojazdowych krajowych, regionalnych i lokalnych.	częściowo przyjęta	W FEniKS przewiduje się finansowanie dróg zarządzanych przez GDDKiA, w celu wypełnienia zobowiązań dotyczących budowy sieci TEN-T w Polsce. Tym niemniej, biorąc pod uwagę zgłaszane postulaty, ale bez uszczerbku dla realizacji celu związanego z dokończeniem budowy spójnej sieci drogowej w Polsce, finansowane będą mogły być także projekty budowy dróg w miastach na prawach powiatu (o standardzie nośności 115 kN/oś) uwzględnione w zawartych Kontraktach Programowych.
1081	Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego	PRIORYTET V: Wsparcie sektora transportu z EFRR Cel szczegółowy 3.2 Rozwój i udoskonalanie zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej i intermodalnej mobilności na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawę dostępu do TEN-T oraz mobilności transgranicznej str.107	Jest: „Wsparcie transportu drogowego będzie realizowane poprzez budowę kluczowych odcinków miejscowości obciążonych ruchem tranzytowym.” Należy doprecyzować, jakie kryteria związane z obciążeniem ruchem tranzytowym będą brane pod uwagę, by zakwalifikować wybrane miejscowości do tego rodzaju wsparcia. Jest: „Finansowane będą projekty budowy obwodnic na sieci dróg krajowych (w tym dróg ekspresowych) poza siecią TEN-T, zarządzanych przez krajowego zarządcę tych dróg.” Zapisy wskazują na brak wsparcia dróg krajowych w miastach na prawach powiatu.	Zapis nie precyzuje kryteriów, na podstawie których mogą zostać wybrane miejscowości do wsparcia. Finansowanie dróg krajowych w miastach na prawach powiatu powinno zostać uwzględnione w ramach programu krajowego. Proponuje się utrzymanie dotychczasowej demarkacji z perspektywy 2014-2020, tj. poziom krajowy: „drogi krajowe, w tym drogi krajowe w miastach na prawach powiatu”.	częściowo przyjęta	Odnosnie do uwagi dotyczącej identyfikacji kryteriów związanych z obciążeniem ruchem tranzytowym, to wybór projektów do dofinansowania nastąpi na podstawie kryteriów wyboru projektów, które będą elementem dokumentu krajowego tj. Szczegółowego opisu priorytetów. Odnosnie do uwagi dotyczącej wsparcia dróg krajowych w miastach na prawach powiatu, to w FEniKS przewiduje się finansowanie dróg zarządzanych przez GDDKiA, w celu wypełnienia zobowiązań dotyczących budowy sieci TEN-T w Polsce. Tym niemniej, biorąc pod uwagę zgłaszane postulaty, ale bez uszczerbku dla realizacji celu związanego z dokończeniem budowy spójnej sieci drogowej w Polsce, finansowane będą mogły być także projekty budowy dróg w miastach na prawach powiatu (o standardzie nośności 115 kN/oś) uwzględnione w zawartych Kontraktach Programowych.
1082	Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego	PRIORYTET V: Wsparcie sektora transportu z EFRR Cel szczegółowy 3.2 Rozwój i udoskonalanie zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej i intermodalnej mobilności na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawę dostępu do TEN-T oraz mobilności transgranicznej str.107	Jest: „Finansowane będą również przebudowy wybranych odcinków istniejących dróg krajowych do parametrów naciskowych 11,5 tony/oś (115 kN/oś). Propozycja zmian: „Finansowane będą również przebudowy wybranych odcinków istniejących dróg krajowych i wojewódzkich do parametrów naciskowych 11,5 tony/oś (115 kN/oś).”	Konieczne jest rozszerzenie zakresu wsparcia związanego z dostosowaniem parametrów naciskowych zgodnie z wymogami UE także o drogi wojewódzkie i powiatowe, zwłaszcza te, które stanowią bezpośrednie łączniki do sieci TEN-T. Finansowanie także dróg wojewódzkich w celu dostosowania ich do parametrów naciskowych zgodnie z wymogami UE, ze względu na strategiczny i ponadregionalny charakter interwencji, powinien być finansowany ze źródeł niniejszego programu. Zoptymalizowanie kategoryzacji zarówno dróg krajowych jak i wojewódzkich istotnie przyczyni się do płynności transportu (m.in. towarowego) w całym kraju. Zapisy te powinny zostać uwzględnione także w Linii Demarkacyjnej.	częściowo przyjęta	W FEniKS przewiduje się finansowanie dróg zarządzanych przez GDDKiA, w celu wypełnienia zobowiązań dotyczących budowy sieci TEN-T w Polsce. Tym niemniej, biorąc pod uwagę zgłaszane postulaty, ale bez uszczerbku dla realizacji celu związanego z dokończeniem budowy spójnej sieci drogowej w Polsce, finansowane będą mogły być także projekty budowy dróg w miastach na prawach powiatu (o standardzie nośności 115 kN/oś) uwzględnione w zawartych Kontraktach Programowych.
1083	Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego	PRIORYTET VI: Zdrowie Cel szczegółowy 4.5 Zapewnianie równego dostępu do opieki zdrowotnej i wspieranie odporności systemów opieki zdrowotnej, w tym podstawowej opieki zdrowotnej, oraz wspieranie przechodzenia od opieki instytucjonalnej do opieki rodzinnej i środowiskowej str.115	Jest: „Konieczne jest wzmocnienie współpracy ambulatoryjnej opieki specjalistycznej i opieki szpitalnej, celem unikania zbędnych hospitalizacji oraz skrócenia czasu jej trwania. Tym samym nowoczesna opieka szpitalna powinna mieć na uwadze również skracanie czasu hospitalizacji pacjenta i po udzieleniu niezbędnych świadczeń, przekierowanie go z powrotem na poziom opieki specjalistycznej.” Koniecznym jest jednoznaczne określenie dla jakich podmiotów będą dedykowane oraz jakie typy interwencji będą realizowane na poziomie krajowym w ramach systemu ochrony zdrowia, skupiające się na wzmocnieniu działań na rzecz przekierowania większej liczby świadczeń zdrowotnych z poziomu leczenia szpitalnego na niższe poziomy – w szczególności ambulatoryjnej opieki specjalistycznej, w tym świadczeń i zabiegów wykonywanych w ramach tzw. „jednego dnia”.	W cytowanym zapisie wskazano ogólne założenia, natomiast brak jest konkretnych typów projektów możliwych do realizacji w ramach niniejszej interwencji. Rekomendujemy uszczegółowienie zapisów.	częściowo przyjęta	Doprecyzowanie zostanie zawarte w dokumencie Szczegółowy Opis Priorytetów.
1084	Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego	PRIORYTET VI: Zdrowie Cel szczegółowy 4.5 Zapewnianie równego dostępu do opieki zdrowotnej i wspieranie odporności systemów opieki zdrowotnej, w tym podstawowej opieki zdrowotnej, oraz wspieranie przechodzenia od opieki instytucjonalnej do opieki rodzinnej i środowiskowej str.115	Jest: „(...)interwencje w ramach programu będą dążyły do zwiększenia potencjału opieki szpitalnej wyłącznie w sytuacjach, gdy nie ma możliwości zabezpieczenia odpowiedniej diagnostyki i leczenia na poziomie podstawowej opieki zdrowotnej i ambulatoryjnej opieki specjalistycznej (np. operacje, zabiegi wysokospecjalistyczne i inne, wymagające leczenia szpitalnego), jak również wyłącznie w przypadku, gdy identyfikuje się faktyczne – uzasadnione nieodpowiednim stanem infrastruktury – inwestycje i potrzeby.” Rekomenduje się doprecyzowanie zapisu, jakiego rodzaju interwencja zostanie skierowana dla szpitali, które faktycznie uzasadnią potrzebę wsparcia. Wsparcie w infrastrukturę powinno obejmować zarówno budowę nowych jak i modernizację i rozbudowę obecnych szpitali/oddziałów.	W cytowanym zapisie wskazano ogólne założenia natomiast brak jest konkretnych typów projektów możliwych do realizacji w ramach niniejszej interwencji.	częściowo przyjęta	Zapisy zostaną doprecyzowane w dokumencie Szczegółowy Opis Priorytetów.
1085	Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego	PRIORYTET VI: Zdrowie Cel szczegółowy 4.5 Zapewnianie równego dostępu do opieki zdrowotnej i wspieranie odporności systemów opieki zdrowotnej, w tym podstawowej opieki zdrowotnej, oraz wspieranie przechodzenia od opieki instytucjonalnej do opieki rodzinnej i środowiskowej str.116	Jest: „Konieczne będzie ponadto dostosowanie systemu opieki zdrowotnej do zmieniającej się dynamicznie sytuacji demograficznej, w szczególności w obszarze opieki nad matką i dzieckiem, neonatologii i pediatrii oraz innych dziedzin zajmujących się leczeniem dzieci.” Konieczne jest doprecyzowanie zakresu interwencji w zakresie wsparcia opieki zdrowotnej, mającej na celu dostosowanie się do zmieniającej sytuacji demograficznej. Czy zakres interwencji przewiduje budowę nowych obiektów, mających strategiczne znaczenia dla kraju oraz odpowiadających aktualnym wyzwaniom demograficznym i potrzebom społecznym, jak budowę szpitali uniwersyteckich, czy centra zdrowia dziecka? Jednocześnie tego rodzaju inwestycje powinny zostać wsparte niezależnie od organu założycielskiego czy prowadzącego wg rozwiązań prawnych obowiązujących na moment aplikowania o środki, jak to jest przewidziane w Linii demarkacyjnej.	W cytowanym zapisie wskazano ogólne założenia natomiast brak jest konkretnych typów projektów możliwych do realizacji w ramach niniejszej interwencji. Z uwagi na strategiczny i ponadregionalny charakter proponowanych inwestycji, należy je wspierać w ramach niniejszego Programu.	częściowo przyjęta	Zapisy zostaną doprecyzowane w dokumencie Szczegółowy Opis Priorytetów.

1086	Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego	PRIORYTET VI: Zdrowie Cel szczegółowy 4.5 Zapewnianie równego dostępu do opieki zdrowotnej i wspieranie odporności systemów opieki zdrowotnej, w tym podstawowej opieki zdrowotnej, oraz wspieranie przechodzenia od opieki instytucjonalnej do opieki rodzinnej i środowiskowej str.116		Jest: „Konieczność rozwoju i wzmocnienia potencjału Systemu Państwowego Ratownictwa Medycznego oraz jednostek współpracujących z Systemem, wynika nie tylko z sytuacji epidemiologicznej spowodowanej COVID-19 i jej skutków, ale również potrzeby zapewnienia pełnej gotowości służb do szybkiego reagowania w razie potencjalnych, przyszłych zagrożeń.” Rekomenduje się poszerzenie zapisów w ramach celu 4.5 niniejszego programu o wsparcie inwestycji związanych z modernizacją i rozbudową ładowisk lokalnych w kierunku ratownictwa medycznego.	Z uwagi na strategiczny i ponadregionalny charakter wsparcia, nakierowany na szybkie i skuteczne podejmowane działań w zdarzeniach nagłych, zaproponowane wsparcie wpisuje się w zakres interwencji celu 4.5 niniejszego programu.	częściowo przyjęta	Zakres wsparcia zostanie doprecyzowany w dokumencie Szczegółowy Opis Priorytetów.
1087	Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego	PRIORYTET VI: Zdrowie Cel szczegółowy 4.5 Zapewnianie równego dostępu do opieki zdrowotnej i wspieranie odporności systemów opieki zdrowotnej, w tym podstawowej opieki zdrowotnej, oraz wspieranie przechodzenia od opieki instytucjonalnej do opieki rodzinnej i środowiskowej str.116		Ponadto wskazano (str. 116), że „Interwencja funduszy będzie wspierać realizację modelu włączenia społecznego i opieki nad osobami potrzebującymi wsparcia w codziennym funkcjonowaniu, w tym osobami starszymi i przewlekle chorymi. (...) Szczególnie istotne będzie wspieranie opieki nad osobami starszymi oraz dotkniętymi chorobami i zaburzeniami psychicznymi”. Należy zwrócić uwagę na zapisy linii demarkacyjnej, zgodnie z którą infrastruktura placówek zapewniających całodobową opiekę osobom z niepełnosprawnościami, przewlekle chorym lub osobom w podeszłym wieku przewidziana jest w ramach systemu opieki społecznej wyłącznie na poziomie regionalnym. Dodatkowo należy doprecyzować jakie modele opieki włączenia społecznego będą mogły mieć zastosowanie na poziomie krajowym, a jakie na poziomie regionalnym.	W cytowanym zapisie wskazano ogólne założenia natomiast brak jest konkretnych typów projektów możliwych do realizacji w ramach niniejszej interwencji oraz konkretnego podziału interwencji pomiędzy wsparcie krajowe, a regionalne.	częściowo przyjęta	Zakres wsparcia zostanie doprecyzowany w dokumencie Szczegółowy Opis Priorytetów.
1088	Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego	2.1 PRIORYTET I: Wsparcie sektorów energetyka i środowisko z Funduszu Spójności Str. 32		Jest: „Zostanie określony minimalny próg wymaganych oszczędności energii w wyniku realizacji projektu. Osiągnięte poziomy efektywności energetycznej liczone będą kumulatywnie, tj. uwzględniając dotychczas przeprowadzone modernizacje podnoszące klasę energetyczną.”	Z uwagi na tak sformułowane zapisy, Program powinien jednoznacznie wskazywać na podstawie jakiego dokumentu bądź wytycznych zostanie określony minimalny próg wymaganych oszczędności energii w wyniku realizacji projektu. Stąd też rekomenduje się doprecyzowanie zapisów Programu w tym zakresie.	odrzucona	Zgodnie z nieformalnymi negocjacjami Programu z KE zostanie określony minimalny próg wymaganych oszczędności energii, po ustaleniu zapisów na poziomie Umowy Partnerstwa 2021-27. Informacyjnie: Minimalny próg oszczędności energii dla projektów podlegających pomocy publicznej jest określony w projekcie wytycznychw sprawie pomocy państwa na ochronę klimatu i środowiska oraz cele związane z energią na 2022 r. Próg dla poszczególnych interwencji w FEnIKS będzie wynikiem negocjacji z KE.
1089	Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego	PRIORYTET II Wsparcie sektorów energetyka i środowisko z EFRR Cel szczegółowy 2.2 Wspieranie energii odnawialnej zgodnie z dyrektywą (UE) 2018/2001, w tym określonymi w niej kryteriami zrównoważonego rozwoju str.65		Wskaźniki rezultatu: RCR 32- dodatkowa moc zainstalowana na odnawialnych źródłach energii. Wątpliwości budzi poziom skali zakładanych efektów dla wsparcia OZE.	Na dotacje w działaniu 2.2 (EFRR) wskazano alokację 599 mln Euro. Efektem wsparcia ma być 455 MW nowych mocy OZE. Koszt jednostkowy 1 MW w FEnIKS to ok. 1,32 mln Euro. Natomiast np. w dotychczasowym RPO WP na lata 2014-2020 na rozwój OZE przeznaczono ok. 640 mln zł (143 mln Euro), a planowane produkty projektów to uzyskanie mocy ok. 252 MW OZE. Koszt jednostkowy w RPO wynosi więc ok. 0,570 mln Euro. Z uwagi na powyższe rekomendujemy rozważenie weryfikacji wartości wskaźników.	odrzucona	Na potrzeby określenia szacowanej wartości wskaźnika przyjęto wysoce ostrożnościowe założenia uwzględniające istotny bufor bezpieczeństwa przyszłej realizacji wskaźnika z uwagi na możliwość inflacji, zmiany kursów walut, uwarunkowań realizacji lub wzrost kosztów jednostkowych urządzeń i/lub usług instalacyjnych. Część środków celu 2.2. przeznaczona jest na inteligentne systemy energetyczne (w tym inteligentne sieci i systemy TIK) oraz związane z nimi magazynowanie. Istotnymi czynnikami, które należy brać pod uwagę jest różnorodność technologii jakie mają być finansowane z FEnIKS łącznie z możliwością ewentualnego magazynowania energii. Nie wiemy natomiast jakie technologie OZE w RPO WP na lata 2014-2020 były objęte finansowaniem.
1090	Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego	PRIORYTET II Wsparcie sektorów energetyka i środowisko z EFRR Cel szczegółowy 2.3 Rozwój inteligentnych systemów i sieci energetycznych oraz systemów magazynowania energii poza transeuropejską siecią energetyczną (TEN-E) str. 68-69		Spółki energetyczne podnoszą problemy z sieciami dystrybucyjnymi, dla których rozwiązaniem powinny być zintensyfikowane inwestycje, modernizacja i automatyzacja sterowaniem pracy transformatorów i sieci dystrybucyjnych, z wykorzystaniem magazynów bateryjnych (zbiornych, np. przy transformatorach SN), a nie demontaż świetnie rozwijającego się rynku prosumenckiego.	W FEnIKS w celu szczegółowym 2.3 (EFRR) należy przewidzieć jednoznaczną preferencję wsparcia elektroenergetycznego systemu dystrybucji dla obszarów o dużym nasyceniu instalacjami OZE. Zwracamy również uwagę, że zapowiadana przez Ministerstwo Klimatu i Środowiska likwidacja systemu opustów dla prosumentów OZE zahamuje rozwój mikroinstalacji OZE i uniemożliwi nie tylko rozwój fotowoltaiki, ale również pomp ciepła, które są najlepszym i najbardziej ekologicznym rozwiązaniem do zasilania budynków. Rekomendujemy w związku z tym rozważenie odstąpienia od procedowania tych zmian.	odrzucona	Program, co do zasady, będzie kładł większy nacisk na rozwój sieci dystrybucyjnej oraz magazynowanie energii. Niemniej nie można wykluczyć także konieczności realizacji projektów związanych z siecią przesyłową (szczególnie tam gdzie będzie to konieczne dla prawidłowego działania sieci dystrybucyjnej - w tym integracji OZE), stąd w treści Programu jest mowa o wszystkich rodzajach napięć. Równolegle trwają rozmowy z KE odnośnie do zakresu wsparcia sieci przesyłowych, których wyniki zostaną odzwierciedlone w Programie. Ponadto, zwracamy uwagę, że na projekty z zakresu sieci dystrybucyjnych realizowanych na terenie m.in. woj. podkarpackiego będzie można pozyskać środki w ramach programu Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej. Odszyc się do uwagi dot. projektowanej likwidacji systemu opustów dla prosumentów OZE, dziękujemy za zwrócenie uwagi, niemniej uwaga ta powinna zostać zgłoszona do MKiŚ.

1091	Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego	PRIORYTET II Wsparcie sektorów energetyka i środowisko z EFRR Cel szczegółowy 2.4 Wspieranie przystosowania się do zmian klimatu i zapobiegania ryzyku związanemu z klęskami żywiołowymi i katastrofami, a także odporności, z uwzględnieniem podejścia ekosystemowego str.75		Jest: „Celem zapewnienia zrównoważonego rozwoju w zakresie gospodarki wodnej, przewidziano wsparcie systemów małej retencji oraz renaturyzacji przekształconych cieków wodnych i obszarów zależnych od wód.” Konieczne jest, aby wsparcie w ramach Programu nie ograniczało się jedynie do wspierania systemów małej retencji w miastach o określonej wielkości i gęstości zaludnienia, ale także obejmowało inwestycje dotyczące budowy dużych zbiorników retencyjnych, także poza tymi miastami.	Budowa dużych zbiorników retencyjnych posiada charakter inwestycji ponadregionalnej oraz wpisuje się w strategiczne działania związane z adaptacją do zmian klimatu i zapobieganiu klęskom żywiołowemu (powodzi jak i susze). Wsparcie inwestycji w zakresie dużych zbiorników wodnych powinno odbywać się na poziomie krajowym. Duże zbiorniki wodne ograniczają ryzyko klęsk żywiołowych, mogą być wykorzystywane jako źródła wody dla ludności i gospodarki, a także stanowią istotny walor turystyczny i rekreacyjny.	odrzucona	Wsparcie FEniKS w ramach działania 2.4 w zakresie małej retencji nie jest ograniczone do miast o określonej wielkości i gęstości zaludnienia. Zgodnie z linią demarkacyjną w ramach małej retencji z poziomu krajowego planowane jest wsparcie projektów realizowanych przez podmioty podlegające/ nadzorowane przez administrację centralną (m.in. Lasy Państwowe i PGW Wody Polskie), natomiast z poziomu regionalnego przez podmioty inne niż podlegające/ nadzorowane przez administrację centralną. Jednocześnie odnosząc się do kwestii budowy infrastruktury hydrotechnicznej, w tym budowy dużych wielofunkcyjnych zbiorników wodnych, należy zwrócić uwagę, że zgodnie z Wytocznymi inwestycyjnymi dla Polski w zakresie finansowania Polityki Spójności na lata 2021-2027 (Załącznik D do Sprawozdania krajowego – Polska 2019), działania w zakresie przystosowania się do zmian klimatu, zapobiegania ryzyku i odporności na klęski żywiołowe powinny być wspierane przy priorytetowym traktowaniu rozwiązań opartych na ekosystemach. Wsparcie FEniKS w ramach celu szczegółowego 2.4 dot. adaptacji do zmian klimatu będzie koncentrowało się na ochronie przed powodzią ludności w miastach i cennej infrastruktury, natomiast działania służące innym celom (tj. turystyka czy rekreacja) nie będą wspierane. Takie podejście jest zgodne ze stanowiskiem KE, która postawiła Polsce wymóg wykluczenia z finansowania ze środków UE wielofunkcyjnych zbiorników wodnych.
1092	Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego	PRIORYTET III Transport miejski Cel szczegółowy 2.8 Wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej str. 87		Jest: „(...) w zakresie publicznego transportu zbiorowego w miastach wsparcie finansowe będzie przeznaczone dla inwestycji w infrastrukturę i tabor szynowy publicznego transportu zbiorowego. Zrównoważenie opcji transportowych w mieście powinno odbywać się poprzez tworzenie nieprzerwanych możliwości przemieszczania się środkami transportu, o jak najmniejszej presji na środowisko. Wymaga to rozwoju (budowy, rozbudowy i poprawy jakości) systemów inteligentnego transportu publicznego w miastach, w szczególności ich integracji funkcjonalnej i przestrzennej (obejmującej miasta i ich obszary funkcjonalne).” Zapisy programu powinny doprecyzować, jak rozumiany jest szynowy publiczny transport zbiorowy. Jednocześnie, zapisy celu 2.8 nie uwzględniają interwencji w przypadku niskoemisyjnego publicznego transportu kołowego (autobusy).	W ślad za zapisami niniejszego programu, w których wskazują się: wsparcie z zakresu „rozbudowy i poprawa jakości systemów inteligentnego transportu publicznego w miastach, w szczególności ich integracji funkcjonalnej i przestrzennej (obejmującej miasta i ich obszary funkcjonalne)”, konieczne jest poszerzenie katalogu inwestycji związanych z niskoemisyjnym publicznym transportem kołowym, aby zakres obejmował kompleksowe wsparcie różnych typów transportu publicznego, zintegrowanych ze sobą. Szynowy transport publiczny obejmować może zarówno metro, tramwaje, ale także kolej miejską. Program powinien doprecyzować jak rozumiany jest transport szynowy.	odrzucona	Odnosnie do uwagi dotyczącej uwzględnienia autobusów, to rozumiemy potrzebę rozwijania tej formy przewozów, tym niemniej występuje tu demarkacja pomiędzy wsparciem autobusów w Krajowym Planie Odbudowy a transportu szynowego FEniKS. KPO jest instrumentem dla którego okres kwalifikowalności już się rozpoczął, jednocześnie reżim czasowy jest tam krótszy niż w ramach polityki spójności. Dublowanie w jednym czasie naborów z różnych źródeł na poziomie krajowym nie jest wskazane, z założenia więc te dwa instrumenty: KPO oraz FEniKS powinny się uzupełniać. Tabor autobusowy w pierwszej kolejności finansowany będzie więc ze środków KPO. W odniesieniu do kolei aglomeracyjnej, projekty tego typu realizowane mogą być w ramach sektora kolejowego (poza celem szczegółowym 2.8). Budowa metra co do zasady mieści się w definicji transportu szynowego wspieranego w ramach celu szczegółowego 2.8.
1093	Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego	PRIORYTET III Transport miejski Cel szczegółowy 2.8 Wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej str. 87		Jest: „We wszystkich projektach, w których będzie to zasadne i możliwe zostaną zastosowane rozwiązania w zakresie obiegu cyrkularnego (w tym efektywności energetycznej i użycia energii ze źródeł odnawialnych) jak również elementy sprzyjające adaptacji do zmiany klimatu i łagodzeniu jej skutków (w szczególności zielona i niebieska infrastruktura). Dodatkowe elementy mogą być uwzględniane, jeżeli realizują szersze cele Polityki Spójności (np. zieleń, usuwanie barier architektonicznych, elementy budownictwa wynikające ze zmian klimatu).”	Czy zgodnie z tym zapisem przewiduje się wsparcie inwestycji dot. np. energooszczędnego oświetlenia ulicznego jako element projektu? Tego typu inwestycje wpisują się w rozwiązania w zakresie obiegu cyrkularnego.	odrzucona	Co do zasady i zgodnie z ustaleniami z KE kwalifikowalność elementów projektów uzależniona będzie od tego, czy służyć będzie wyłącznie transportowi zbiorowemu. Z tego względu co do zasady nie dotyczyłoby to rozwiązań obejmujących oświetlenie uliczne.
1094	Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego	PRIORYTET III Transport miejski Cel szczegółowy 2.8 Wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej str. 88		Jest: „Wsparcie będzie dedykowane miastom wojewódzkim i ich obszarom funkcjonalnym z wyłączeniem obszaru Polski Wschodniej.” Program FEniKS nie powinien wyłączać regionów z obszaru Polski Wschodniej ze swojego wsparcia, argumentując niniejszy zapis, o możliwość korzystania miast wojewódzkich z tego rodzaju wsparcia z Programu Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej.	Program ponadregionalny – FE dla Polski Wschodniej to program dedykowany Makroregionowi Polski Wschodniej o charakterze dodatkowości. Środki FS i EFRR powinny służyć wyrównywaniu szans rozwojowych regionów słabszych. Wykluczając miasta z terenu Polski Wschodniej w ramach celu 2.8. Programu FEniKS – może nastąpić blokowanie impulsów rozwojowych dla Makroregionu a program Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej straci swój charakter dodatkowości.	odrzucona	Program FEniKS realizuje zapisy Umowy Partnerstwa i Linii Demarkacyjnej określające podział interwencji, będący kontynuacją rozwiązań z lat 2014-2020. Oznacza to realizację projektów transportu miejskiego określonych w ZIT wojewódzkich i w innych miastach objętych w okresie programowania 2014-2020 instrumentem ZIT z wyłączeniem obszaru Polskich Wschodniej. Inne inwestycje (w ramach tych samych ZIT wojewódzkich, jak i w pozostałych ZIT) będą mogły być finansowane w innych programach Polityki Spójności: programach regionalnych, w programie dla Polski Wschodniej, a także ze środków Krajowego Planu Odbudowy. Tym samym, nie ma tu luki wsparcia, a jego komplementarność oparta o różne źródła finansowania.
1095	Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego	PRIORYTET IV: Wsparcie sektora transportu z FS Cel szczegółowy 3.1 Rozwój odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej, bezpiecznej, zrównoważonej i intermodalnej TEN-T str. 93		Jest: „(...) finansowane będą inwestycje w portach lotniczych sieci TEN-T (bazowej i kompleksowej) oraz krajowego organu zarządzania przestrzenią powietrzną w zakresie: · bezpieczeństwa i ochrony ruchu lotniczego, · systemu zarządzania ruchem lotniczym wynikającego z SESAR · łagodzenia oddziaływania sektora lotniczego na środowisko naturalne.” W związku z potrzebą kompleksowego wsparcia portów lotniczych przynależnych do sieci TEN-T, konieczne jest rozszerzenie zapisów związanych z zakresem wsparcia o możliwość wsparcia infrastruktury portów lotniczych (pasy startowe/drogi kołowania/terminale), w kierunku zwiększenia bezpieczeństwa ruchu lotniczego oraz zmniejszenia oddziaływania na środowisko naturalne.	Wsparcie portów lotniczych przynależnych do sieci TEN-T ma charakter strategiczny oraz istotnie wpływa na poprawę dostępności wewnętrznej i zewnętrznej kraju. Poszerzenie zakresu wsparcia o finansowanie inwestycji związanych z infrastrukturą portu lotniczego w kierunku bezpieczeństwa oraz zmniejszenia wpływu na środowisko naturalne wpisuje się w zakres przewidzianych działań w ramach celu 3.1 oraz umożliwia kompleksowe wsparcie strategicznych portów lotniczych w kraju.	odrzucona	Wsparcie sektora lotniczego jest poddane mocnym ograniczeniom - inwestycje w ochronę środowiska czy bezpieczeństwo zostały dopuszczone jedynie na zasadzie wyjątku (art. 7 rozporządzenia ws. FS/EFRR). Komisja Europejska nie dopuszcza inwestycji mających jakiegokolwiek wpływ na zwiększenie przepustowości infrastruktury lotniczej, co poniekąd związane jest z inwestycjami w pasy startowe czy drogi kołowania. Zapisy FEniKS odzwierciedlają dopuszczone wyjątki na mocy rozporządzeń.

1096	Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego	PRIORYTET IV: Wsparcie sektora transportu z FS Cel szczegółowy 3.1 Rozwój odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej, bezpiecznej, zrównoważonej i intermodalnej TEN-T str. 93		Jest: „Poprawiona zostanie także dostępność do lotnisk, dzięki realizacji komplementarnych projektów drogowych i kolejowych.” W ramach projektów poprawiających dostępność do lotnisk przynależnych do sieci TEN-T, interwencje w ramach Programu uwzględniają projekty drogowe i kolejowe. Nie jest jednak precyzyjnie opisane, jakiego rodzaju inwestycje w zakresie interwencji drogowych czy kolejowych zwiększających dostępność do lotnisk będą mogły zostać wsparte w ramach Programu. Czy interwencja przewiduje wsparcie dróg regionalnych (wojewódzkich) i lokalnych oraz wsparcie inwestycji w zakresie kolei regionalnej, które bezpośrednio wpływają na poprawę dostępności do lotnisk? W celu komplementarnego wsparcia dostępności do lotnisk, rekomenduje się wsparcie inwestycji w zakresie budowy/modernizacji dróg regionalnych i lokalnych oraz regionalnych linii kolejowych, które bezpośrednio będą skomunikowane z portami lotniczymi, przynależnymi do sieci TEN-T.	Należy doprecyzować zapisy w zakresie poprawy dostępności do lotnisk. Uwzględnienie w Programie dróg niższego rzędu niż drogi krajowe, oraz przewozów regionalnych, które bezpośrednio łączą się z portem lotniczym przynależnym do sieci TEN-T, daje komplementarne podejście i istotnie wpływa na poprawę dostępności do strategicznych lotnisk. Jednocześnie, na str. 112 Programu, zakres wskaźnika przewiduje budowę/ przebudowę dróg dojazdowych krajowych, ale także regionalnych i lokalnych.	odrzucona	Wsparcie na poprawę dostępności do lotnisk realizowane jest (zgodnie z przepisem w Programie) na zasadach finansowania inwestycji w odpowiednich sektorach: (drogowym, kolejowym). W FENIKS przewiduje się finansowanie dróg zarządzanych przez GDDKiA, w celu wypełnienia zobowiązań dotyczących budowy sieci TEN-T w Polsce. Tym niemniej, biorąc pod uwagę zgłaszane postulaty, ale bez uszczerbku dla realizacji celu związanego z dokończeniem budowy spójnej sieci drogowej w Polsce, finansowane będą mogły być także projekty budowy dróg w miastach na prawach powiatu (o standardzie nośności 115 kN/oś) uwzględnione w zawartych Kontraktach Programowych. Odnośnie do uwagi dotyczącej brzmienia wskaźnika, to nie jest to wskaźnik, a kategoria interwencji, która została określona na poziomie UE i ma zastosowanie do wszystkich programów, obejmując wszystkie kategorie dróg poza TEN-T (brak na poziomie UE oddzielnych kategorii interwencji dla poszczególnych kategorii dróg).
1097	Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego	PRIORYTET V: Wsparcie sektora transportu z EFRR Cel szczegółowy 3.2 Rozwój i udoskonalanie zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej i intermodalnej mobilności na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawę dostępu do TEN-T oraz mobilności transgranicznej str.108		Jest: „W sektorze kolejowym projekty na liniach poza siecią TEN-T będą dotyczyć budowy i modernizacji linii kolejowych i węzłów transportowych dla przewozów o charakterze ponadregionalnym. Kontynuowana będzie elektryfikacja linii kolejowych.” Zasadnym będzie zapewnienie realizacji na poziomie krajowym projektów dot. linii kolejowych zarządzanych przez PKP PLK S.A., dla których w okresie 2014-2020 sfinansowano ze środków RPO przygotowanie dokumentacji przedprojektowej/projektowej (projekty przygotowawcze).	W przypadku projektów liniowych przygotowawczych, zrealizowanych w ramach RPO na lata 2014-2020, brak jest przesądzenia dotyczącego źródła finansowania kontynuacji tych projektów w zakresie robót budowlanych. Projekt FENIKS przewiduje jedynie wsparcie infrastruktury kolejowej o charakterze ponadregionalnym. Infrastruktura kolejowa zarządzana przez PKP PLK S.A. - wszystkie linie kolejowe bez względu na ich charakter, w tym realizacja inwestycji liniowych, na przygotowanie których spółka otrzymała środki z RPO na lata 2014-2020, powinna być realizowana na poziomie krajowym / ponadregionalnym. Uwagi w tym zakresie były już niejednokrotnie zgłaszane przez regiony (m.in. w odniesieniu do linii demarkacyjnej).	odrzucona	Uwaga nieuwzględniona na obecnym etapie. Środki finansowe FENIKS alokowane na wsparcie transportu kolejowego pozwalają na realizację projektów fazowanych i etapowanych z perspektywy 2014-2020 oraz najważniejszych priorytetów wynikających ze Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030. Linia demarkacyjna nie przesądza o finansowaniu linii regionalnych na poziomie krajowym, czy regionalnym. Ewentualne uszczegółowienie dotyczące kontynuacji/realizacji projektów kolejowych o znaczeniu regionalnym zostanie wprowadzone po uzgodnieniu odpowiednich zapisów w UP (przyjęciu przez Komisję Europejską).
1098	Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego	PRIORYTET V: Wsparcie sektora transportu z EFRR Cel szczegółowy 3.2 Rozwój i udoskonalanie zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej i intermodalnej mobilności na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawę dostępu do TEN-T oraz mobilności transgranicznej str.112		Zakres interwencji/Kod: 90-nowo wybudowane lub rozbudowane inne krajowe, regionalne i lokalne drogi dojazdowe. W opisie celu 3.2 EFRR wymienia się jedynie wsparcie kierowane w zakresie dróg krajowych zarządzanych przez krajowego zarządcę tych dróg. Jednocześnie, w ramach inwestycji przewidzianych w celu 3.2 zakres interwencji, obejmuje interwencję w zakresie nowo powstałych wybudowanych dróg nie tylko krajowych, ale także regionalnych i lokalnych dróg dojazdowych.	Uwzględnienie dróg niższego szczebla, które bezpośrednio łączą się z drogami szybkiego ruchu (autostradami/drogami ekspresowymi) lub portami lotniczymi, a także z granicą państwa, posiadają znaczenie strategiczne dla całego kraju. Powinny zatem zostać wsparte w ramach programu krajowego FENIKS.	odrzucona	Odnośnie do uwagi mówiącej o zakresie interwencji, to zostało to mylnie odczytane, ponieważ ten element Programu nie określa zakresu interwencji programu, a jest określona na poziomie UE kategorią interwencji, z której - z uwagi na jej pojemność (obejmuje wszystkie kategorie dróg) - mogą czerpać różne programy o odmiennych zakresach wsparcia. Nie można jej utożsamiać z zakresem wsparcia w danym Programie, ponieważ oznaczałoby to nie tylko obowiązek finansowania dróg lokalnych w programie krajowym, ale i odwrotnie, obowiązek finansowania dróg krajowych w programach regionalnych, w których ta kategoria interwencji występuje. W FENIKS przewiduje się finansowanie dróg zarządzanych przez GDDKiA, w celu wypełnienia zobowiązań dotyczących budowy sieci TEN-T w Polsce. Tym niemniej, biorąc pod uwagę zgłaszane postulaty, ale bez uszczerbku dla realizacji celu związanego z dokończeniem budowy spójnej sieci drogowej w Polsce, finansowane będą mogły być także projekty budowy dróg w miastach na prawach powiatu (o standardzie nośności 115 kN/oś) uwzględnione w zawartych Kontraktach Programowych.
1099	Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego	PRIORYTET VI: Zdrowie Cel szczegółowy 4.5 Zapewnianie równego dostępu do opieki zdrowotnej i wspieranie odporności systemów opieki zdrowotnej, w tym podstawowej opieki zdrowotnej, oraz wspieranie przechodzenia od opieki instytucjonalnej do opieki rodzinnej i środowiskowej str.115		Rekomenduje się rozważanie możliwości wsparcia infrastrukturalnego pod kątem przebudowy/modernizacji zaplecza w podmiotach leczniczych (m.in. pralni i kuchni).	Dokonując analizy licznych dokumentów problem nie jest uwzględniony w żadnym programie w którym zaangażowane są środki UE, co jest istotne ze względu na powielanie się niektórych typów interwencji. Działania nie były też wspierane w perspektywie finansowej 2014-2020. Jednocześnie podmioty lecznicze zgłaszają, iż infrastruktura tych pomieszczeń jest przestarzała i wymaga nakładów inwestycyjnych. Dotychczas wspierane obszary ochrony zdrowia dotyczyły głównie obszarów wynikających z Map Potrzeb Zdrowotnych - czyli miejsc udzielania świadczeń medycznych (tj. oddziałów szpitalnych, bloków operacyjnych) lub termomodernizacji budynków. Wsparcie wskazanego zakresu pozwoli na zmniejszenie energochłonności oraz ilości użytkowej wody, w związku z czym działania wpisują się w założenia programu. Dodatkowo pozwoli na utrzymanie stałych miejsc pracy, co jest istotne w obliczu COVID-19 i sytuacji na rynku pracy. Wsparcie modernizacji kuchni ma wymierny aspekt zdrowotny i profilaktyczny. Przygotowanie żywienia odpowiedniego do stanu zdrowia pacjenta w tym też specjalistycznego np. dla pacjentów onkologicznych jest integralnym elementem działalności leczniczej podmiotów leczniczych (szpitali, zakładów opiekuńczo leczniczych, pielęgniactwa – opiekuńczych). Adekwatne do potrzeb żywienia (diety) prowadzi do mniejszej liczby powikłań, jak również skrócenia czasu pobytu np. w szpitalu, co w efekcie przynosi jednostce większe oszczędności.	odrzucona	Wspierane inwestycje powinny mieć na celu poprawę efektywności, jakości i dostępności ochrony zdrowia. Inwestycje w infrastrukturę pomocniczą, aczkolwiek ważne, muszą zostać ograniczone.
1100	Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego	PRIORYTET VII: Kultura Cel szczegółowy 4.6 Wzmacnianie roli kultury i zrównoważonej turystyki w rozwoju gospodarczym, włączeniu społecznym i innowacjach społecznych str. 121		Jest: „Dodatkowo, wsparcie pozwoli m.in. na tworzenie warunków dla realizacji procesów rewitalizacji społecznej na obszarach kryzysowych.” Doprecyzowania wymaga pojęcie procesu rewitalizacji obszarów kryzysowych.	Z uwagi na różnorodną interpretację pojęcia obszar kryzysowy, należy doprecyzować, jak jest rozumiany w Programie.	odrzucona	Ten zapis został usunięty z treści programu

1101	Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego	PRIORYTET VII: Kultura Cel 4.6 Wzmacnianie roli kultury i zrównoważonej turystyki w rozwoju gospodarczym, włączeniu społecznym i innowacjach społecznych str. 122		Jest: „Realizowane projekty wykorzystywać będą technologie, które w znacznym stopniu wpłyną na zmniejszenie zużycia energii i ograniczenia jej strat.” Wątpliwość budzą zapisy dotyczące wsparcia inwestycji energooszczędnych oraz w pełni odpowiadających wyzwaniom zielonej gospodarki. Należy doprecyzować jaki zakres środowiskowy projektu będzie możliwy do realizacji w obrębie celu szczegółowego 4.6 dedykowanemu inwestycjom turystyczno-kulturalnym, a jaki powinien być skierowany do priorytetu II wsparcia energetyki i środowiska.	Z uwagi na powielenie się interwencji wsparcia w Priorytecie I i II (w ramach których wsparciem zostaną objęte instytucje publiczne) z Priorytetem VII, także skierowanym do instytucji publicznych rekomenduje się doprecyzowanie zapisów w zakresie inwestycji energooszczędnych oraz zielonej gospodarki pomiędzy Priorytetami.	odrzucona	Inwestycje dofinansowane w ramach priorytetu I i II dotyczące efektywności energetycznej polegają przede wszystkim na zmniejszeniu zużycia energii w instytucjach publicznych. Natomiast działania z zakresu zmniejszania zużycia energii w priorytecie VII mogą stanowić element projektu, nie stanowią natomiast jego głównego celu. W odniesieniu do prośby o doprecyzowanie zapisów w tym zakresie w priorytecie VII zostanie on doszczegółowiony w dokumentach niższego szczebla, tj. w szczegółowym opisie osi priorytetowych.
1102	Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego	PRIORYTET VII: Kultura Cel 4.6 Wzmacnianie roli kultury i zrównoważonej turystyki w rozwoju gospodarczym, włączeniu społecznym i innowacjach społecznych str. 122		Jest: „Wsparcie będzie ukierunkowane na realizację inwestycji energooszczędnych oraz w pełni odpowiadających wyzwaniom zielonej gospodarki. Nowo wznoszona infrastruktura dążyć będzie do osiągnięcia neutralności energetycznej, zaś modernizacja istniejącej kubatury będzie polegać na zmniejszaniu energochłonności”. Proponuje się zmienić to zdanie następująco: Wsparcie będzie ukierunkowane na budowę nowych obiektów instytucji kultury, przebudowę, rozbudowę, nadbudowę i remonty istniejących budynków instytucji kultury oraz rewitalizację zabytkowych obiektów instytucji kultury z uwzględnieniem zastosowania technologii energooszczędnych.	Konieczne jest doprecyzowanie rodzajów inwestycji i remontów na które skierowane będzie wsparcie finansowe z tego Priorytetu.	odrzucona	Działania z zakresu zmniejszania zużycia energii w priorytecie VII mogą stanowić element projektu, nie stanowią natomiast jego głównego celu. W odniesieniu do prośby o doprecyzowanie zapisów w tym zakresie w priorytecie VII, zostanie on doszczegółowiony w dokumentach niższego szczebla, tj. w szczegółowym opisie osi priorytetowych.
1103	Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego	Uwaga ogólna		Nazwy wskaźników.	W tabelach wskaźnikowych należy przywołać polskie brzmienie wskaźników zamiast nazw angielskich.	przyjęta	
1104	Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego	PRIORYTET II Wsparcie sektorów energetyka i środowisko z EFRR Cel szczegółowy 2.1 Wspieranie efektywności energetycznej i redukcji emisji gazów cieplarnianych str. 57		Jest: (...) wspierana będzie modernizacja już istniejącej sieci w kierunku poprawy efektywności energetycznej oraz realizacja projektów związanych z rozwojem systemów ciepłowniczych (...). W ramach programu wsparcie mogą otrzymać efektywne systemy ciepłownicze oraz nieefektywne systemy ciepła i chłodu, które osiągną status efektywnego systemu ciepłowniczego w rozumieniu art.2 pkt 41) Dyrektywy 2012/27/UE o efektywności energetycznej z dnia 25 października 2012 r. Zgodnie z art. 24 nowej Dyrektywy OZE termin na osiągnięcie ww. statusu został wyznaczony na 31 grudnia 2025 r.	Mając na uwadze problem uzyskania efektywności przez obecną infrastrukturę, w zakresie wsparcia systemów ciepłowniczych (źródeł i sieci) konieczne jest wprowadzenie wyraźnej preferencji dla systemów, które nie spełniają aktualnie parametrów systemów efektywnych energetycznie, które dzięki wsparciu staną się systemami efektywnymi w rozumieniu przepisów unijnych. Istotą polityki spójności jest kierowanie wsparcia w ramach FS i EFRR w pierwszej kolejności tam, gdzie sytuacja wymaga szybkiej interwencji, co jednocześnie zapewni największe efekty dla klimatu i środowiska.	przyjęta	Aktualne zapisy programu są wystarczające dla realizowania projektów, które dopiero spełnią wymóg efektywnego systemu ciepłowniczego. Szczegółowe preferencje odnośnie do osiągnięcia redukcji emisji będą określone na poziomie kryteriów wyboru projektów. Ponadto, w celu poprawy stanu polskiego ciepłownictwa wsparcie systemów nieefektywnych zostało priorytetowo uwzględnione w ramach KPO, z tego względu nie jest zasadne wprowadzanie kolejnych preferencji w FENIKS.
1105	Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego	PRIORYTET II Wsparcie sektorów energetyka i środowisko z EFRR Cel szczegółowy 2.3 Rozwój inteligentnych systemów i sieci energetycznych oraz systemów magazynowania energii poza transeuropejską siecią energetyczną (TEN-E) str. 68-69		Zapisy programu dostrzegają konieczność uwypuklenia „takich kwestii jak: rozwój cywilizacyjny niezagazifikowanych terenów wiejskich i Polski Wschodniej, ograniczenie niskiej emisji (w tym pyłów zawieszonych PM2,5 i PM10), promowanie gazu jako paliwa niskoemisyjnego w kontekście emisji CO2 czy stabilizacja pracy odnawialnych źródeł energii”. W związku z takim brzmieniem projektodawca jednoznacznie powinien rozstrzygnąć, czy w najuboższych regionach możliwe będzie dofinansowanie źródeł energii spalających gaz ziemny.	Koncentracja wsparcia bądź preferencje to jedyne realne rozwiązanie w celu eliminacji spalania węgla, odpadów i rozwiązania problemów z niską emisją na obszarach najuboższych.	przyjęta	Finansowanie źródeł wysokosprawnej kogeneracji będzie odbywać się tylko z poziomu krajowego w ramach CS 2.1. Z tego względu nie zachodzi potrzeba doszczegółowienia zapisów. Prace nad kryteriami wyboru projektów prowadzona będzie po analizie zasadności wprowadzania poszczególnych wymogów (np. ewentualne preferencje co do lokalizacji inwestycji) i będzie prowadzona na etapie Szczegółowego opisu osi priorytetowych. Dodatkowo wybór projektów źródłowych opartych o paliwa gazowe w przyszłej perspektywie finansowej będzie możliwy do końca 2025 r.
1106	Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego	PRIORYTET II Wsparcie sektorów energetyka i środowisko z EFRR Cel szczegółowy 2.3 Rozwój inteligentnych systemów i sieci energetycznych oraz systemów magazynowania energii poza transeuropejską siecią energetyczną (TEN-E) str. 68-69		Jest: „W przypadku projektów liniowych możliwa będzie budowa sieci kablowych zamiast linii napowietrznych”. Proponuje się uzupełnić tekst o frazę „skablowanie” jako regułę wynikającą z Polityki Energetycznej Polski 2040.	Obwieszczenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 2 marca 2021 r. w sprawie polityki energetycznej państwa do 2040 r. (MP z 2021 poz. 264). „Rozbudowa infrastruktury przesyłowej pozwoli na wyprowadzenie mocy z istniejących i nowych źródeł (w tym energetyki wiatrowej i jądrowej) i poprawę pewności zasilania, a także do zwiększenia możliwości wymiany transgranicznej, z zachowaniem zasady samowystarczalności mocy wytwórczych w Polsce. Inwestycje w systemach dystrybucyjnych (odtworzenia sieci, skablowania sieci średniego napięcia) wpłyną na poprawę jakości dostaw do odbiorców końcowych, co oznacza w szczególności skrócenie długości przerw w dostawach energii.	przyjęta	
1107	Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego	Uwaga ogólna		Mając na uwadze, iż głównym celem programu FENIKS jest poprawa warunków rozwoju poprzez budowę infrastruktury technicznej i społecznej zgodnie z założeniami rozwoju zrównoważonego, rekomendujemy uwzględnienie dedykowanego wsparcia dla obszaru Bieszczad jako obszaru charakteryzującego się szczególnymi uwarunkowaniami środowiskowymi i przyrodniczymi. Te szczególne uwarunkowania determinują określone bariery w rozwoju społeczno – gospodarczym. Zapisanie w FENIKS dedykowanego wsparcia dla Bieszczadów, będzie działaniem spójnym z zapisami dokumentów strategicznych zarówno na poziomie krajowym jak i regionalnym.	Bieszczady jako obszar ze szczególnymi uwarunkowaniami, został na poziomie krajowym objęty rządowym Programem dla Bieszczad. Program krajowy jest terytorialnie spójny z programem regionalnym tj. Programem Strategicznego Rozwoju Bieszczad. Uzyskana synergia przedsięwzięć podejmowanych z poziomu krajowego, regionalnego i lokalnego, wpływa na dynamizację rozwoju obszaru Bieszczad. Jednakże pomimo dotychczasowego wsparcia, obszar Bieszczad nadal wymaga kierowania działań interwencyjnych w szczególności w obszarach: zachowania bioróżnorodności przyrodniczej i krajobrazowej, poprawy stanu infrastruktury technicznej, rozwój dostępności komunikacyjnej, dostępności do usług społecznych i zdrowotnych, jak również wzmocnienia systemu ratownictwa.	odrzucona	Informacje o szczegółowym sposobie realizacji wymiaru terytorialnego mają charakter operacyjny i właściwym miejscem dla ich prezentacji są dokumenty wdrożeniowe - SZOP i kryteria wyboru projektów.
1108	Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego	Uwaga ogólna		Projekt programu nieuwzględnienia wymiaru terytorialnego. Zapisy nie precyzują interwencji. W części projektu pn. „Wskazanie konkretnych terytoriów objętych wsparciem, z uwzględnieniem planowanego wykorzystania narzędzi terytorialnych” wskazano, że działania będą miały w głównej mierze na celu realizację postanowień wynikających z właściwych strategii rozwojowych o charakterze krajowym – m.in. Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030 i będą uwzględniały specyficzne uwarunkowania terytorialne w nich zawarte.	Mając na uwadze efektywne programowanie środków, niezbędne jest doprecyzowanie zapisów dotyczących wymiaru terytorialnego.	odrzucona	Informacje o szczegółowym sposobie realizacji wymiaru terytorialnego mają charakter operacyjny i właściwym miejscem dla ich prezentacji są dokumenty wdrożeniowe - SZOP i kryteria wyboru projektów.

1109	Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego			Zarząd Województwa Podkarpackiego w dniu 7 kwietnia 2015 r., Uchwałą nr 41/890/15 przyjął Program Strategicznego Rozwoju Bieszczad (PSRB). PSRB stenowi uszczegółowienie zapisów Strategii rozwoju województwa - Podkarpackie 2020 i jako program rozwoju został ukierunkowany na jak najlepsze wykorzystanie zasobów endogenicznych jednostek samorządu terytorialnego zlokalizowanych na tym obszarze. . Pomimo braku wyodrębnionego własnego budżetu dla PSRB i konieczności poszukiwania zewnętrznych źródeł jego finansowania, dla obszaru Bieszczad zrealizowano wiele. z planowanych w. zakresie gospodarczym, społecznym i środowiskowym efektów, a także zwielokrotniono zakładane rezultaty. Źródłem ich finansowania były środki Samorządu Województwa, gmin objętych PSRB, Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa: 'Podkarpackiego 2014-2020, Programu Rozwoju Obszarów Wiejskich 2014-2020, a także inne programy i budżety zaangażowanych w wdrażanie PSRB partnerów min. Wojewódzkiego Funduszy Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej oraz Regionalnej Dyrekcji Lasów Państwowych. Oddziaływanie Programu wzmocnione zostało również poprzez realizację komplementarnego względem PSRB - .Programu Strategicznego „Błękitny San”, którego zasięg obejmował także gminy bieszczadzkie. Wartością dodaną PSRB jest realizacja priorytetów w oparciu o partnerskie relacje i współdziałanie między wszystkimi interesariuszami na każdym z poziomów ich realizacji. - Znaczący wymiar miało również wsparcie z poziomu krajowego, czyli Program dla Bieszczad (PdB) wpisany do Kontraktu ' Terytorialnego Województwa Podkarpackiego. Stanowi on podstawę do tworzenia z poziomu rządowego różnych inicjatyw i narzędzi współpracy komplementarnych w stosunku do działań realizowanych na poziomie regionalnym i lokalnym, mających na celu rozwój Bieszczad. Celem PdB jest poprawa szans rozwojowych i przyspieszenie rozwoju tego obszaru, a także koordynacja krajowych i unijnych źródeł finansowania. Interwencja PdB ukierunkowana jest na działania zmierzające do poprawy dostępności Bieszczad, wzmocnienie kapitału ludzkiego mieszkańców i podniesienie jakości ich życia, rozwój przedsiębiorczości a także ochronę i wykorzystanie potencjałów endogenicznych. Podkreślić należy, iż podejście regionalne do obszaru Bieszczad spójne jest z podejściem krajowym, które diagnozuje Bieszczady jako obszar wymagający odrębnego podejścia. Znalazło to swoje odzwierciedlenie w przyjętej uchwałą Sejmiku Województwa Podkarpackiego Nr XXVI 1/458/2C z dnia 28 września 2020 r. Strategii rozwoju województwa - Podkarpackie 2030, która identyfikuje Bieszczady jako regionalny Obszar Strategicznej Interwencji i zakłada kontynuację wsparcia dla PSRB w zakresie m.in. zachowania bioróżnorodności przyrodniczej i krajobrazowej, w tym poprawy stanu systemu wodno-kanalizacyjnego oraz składowania odpadów, rozwoju infrastruktury drogowej, przedsiębiorczości, turystyki, kapitału ludzkiego i społecznego, interwencji kryzysowej, a także wypełnienia luk infrastrukturalnych w zakresie dostępności przestrzennej i cyfrowej. Dodatkowo rozszerza jego zasięg terytorialny o gminę Bukowsko z uwagi na przystąpienie gminy do Związku Bieszczadzkich Gmin Pogranicza, który jest partnerem PSRB. Uwzględniając osiągnięte efekty, a w szczególności rozpoczęte przemiany na obszarze Bieszczad, a także spójne interwencje z poziomu krajowego i regionalnego, bardzo dziękuję za dotychczasowe deklaracje ze strony Ministerstwa wyrażone m.in. podczas inauguracji ww. programu rządowego w październiku 2018 r., a także na Forum dla Bieszczad w styczniu 2021 r. o kontynuacji wsparcia dla tego obszaru z poziomu krajowego. Dotychczasowe doświadczenia z wdrażania PSRB i PdB potwierdzają słuszność podjętych działań, a także uzasadniają potrzebę dalszej ich realizacji, w tym		odrzucona	Informacje o szczegółowym sposobie realizacji wymiaru terytorialnego mają charakter operacyjny i właściwym miejscem dla ich prezentacji są dokumenty wdrożeniowe - SZOP i kryteria wyboru projektów.
1110	Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego	2.1.5.1 Powiązane rodzaje działań	53	Brak typu projektu "Odtwarzanie/udrażnianie korytarzy ekologicznych". Zgodnie z linią demarkacyjną na poziomie krajowym planowane było tego rodzaju wsparcie.	Ewentualnie należy sprecyzować czy ten typ projektu nie został ujęty w następującym zapisie: "Planowana jest także realizacja kompleksowych działań na rzecz ochrony gatunkowej o ponadregionalnej skali oddziaływania (populacji przemieszczających się pomiędzy obszarami Natura 2000 zasiedlających zarówno obszary Natura 2000 jak i siedliska poza nimi)"	częściowo przyjęta	Zapis: "Planowana jest także realizacja kompleksowych działań na rzecz ochrony gatunkowej o ponadregionalnej skali oddziaływania (populacji przemieszczających się pomiędzy obszarami Natura 2000 zasiedlających zarówno obszary Natura 2000 jak i siedliska poza nimi)" obejmuje odtwarzanie i udrażnianie korytarzy ekologicznych. Poza celem 2.7, taką samą rolę będzie spełniać zdanie renaturyzacji cieków wodnych i obszarów zależnych od wód w celu 2.4.
1111	Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego	2.1.1.1 Powiązane rodzaje działań	32	Akapit drugi zdanie pierwsze należy doprecyzować zapisy dotyczące wsparcia budynków mieszkalnych (analogicznie jak w linii demarkacyjnej i UP), aby wskazywały one demarkację pomiędzy poziomem krajowym i regionalnym.	Obecny zapis sugeruje, że w ramach programu FEnIKS możliwa będzie poprawa efektywności energetycznej wszystkich budynków mieszkalnych bez względu na ich wielkość i podmiot będący właścicielem.	częściowo przyjęta	Postulowane doprecyzowanie dotyczące zakresu wsparcia zostanie uwzględnione w w dokumencie Szczegółowy Opis Priorytetów (SzOP).
1112	Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego	2.1.1.2 Główne grupy docelowe	33	Proponujemy przekształcić zapis w następujący sposób: "Z uwagi na to, że interwencja będzie miała charakter horyzontalny i dotyczyła całego kraju, grupami docelowymi wsparcia będą użytkownicy korzystający ze wspartej infrastruktury.", tj. usunąć fragment "zarówno przedsiębiorcy, jak i osoby fizyczne".	Wsparciami będą objęte również podmioty nie będące osobami fizycznymi lub przedsiębiorcami, np. uczelnie wyższe, szpitale i przychodnie zarządzane przez administrację centralną.	częściowo przyjęta	Treść programu określa grupy docelowe, natomiast typy beneficjentów zostaną określone na poziomie SzOP. Przelomowano zapis: Właściciele nieruchomości objętych inwestycjami i użytkownicy korzystający z tej infrastruktury oraz osoby fizyczne i prawne objęte wsparciem doradczym i szkoleniowym.
1113	Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego	2.2.4.4 Wskazanie konkretnych terytoriów objętych wsparciem, z uwzględnieniem planowanego wykorzystania narzędzi terytorialnych	76	Należy doprecyzować mając na względzie uwagę do punktu 2.2.4.1 (do zakresu wsparcia).	Zapisy są nieprecyzyjne. Zapisy w programie krajowym powinny umożliwić interwencję w każdym województwie na zasadach wynikających z linii demarkacyjnej. Zgodnie z zasadą dodatkowości zakres wsparcia FEnIKS nie może ograniczać interwencji podmiotom z Polski Wschodniej.	częściowo przyjęta	Realizacja inwestycji wynikających z MPA objętych projektem POIiŚ 2014-2020 oraz Warszawa przewidziana jest do realizacji w Priorytecie I (punkt 2.1.2.1) i będzie finansowana z Funduszu Spójności. Natomiast w ramach Priorytetu II finansowanego z EFRR (punkt 2.2.4.1) przewiduje się wsparcie projektów polegających na opracowaniu miejskich planów adaptacji oraz działań inwestycyjnych wynikających z MPA również w mniejszych ośrodkach miejskich, o których mowa w linii demarkacyjnej. Dążymy do tego aby w ramach FEnIKS miasta o gęstości zaludnienia powyżej 1000 mieszkańców/km2 mogły uzyskać dofinansowanie unijne na ww. zakres. Z kolei wdrażanie tych działań w miastach średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze i subregionalnych ośrodkach wzrostu będzie realizowane z Polski Wschodniej. Niemniej jednak linia demarkacyjna w tym zakresie wymaga ostatecznego doprecyzowania w celu wyeliminowania wszelkich wątpliwości.

1114	Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego	2.2.4.1 Powiązane rodzaje działań	74	Doprecyzowania wymaga zapis "W zakresie adaptacji zmian klimatu na obszarach miejskich przewiduje się wsparcie projektów realizowanych w miastach o określonej wielkości i gęstości zaludnienia z wyłączeniem miast kwalifikujących się do wsparcia w ramach celu szczegółowego 2.4 w ramach priorytetu I" - jest niejasny. Wydaje się, że obecny zapis nie jest zgodny z linią demarkacyjną.	Zapisy w programie krajowym powinny umożliwić interwencję w każdym województwie na zasadach wynikających z linii demarkacyjnej. Zgodnie z zasadą dodatkowości zakres wsparcia FEnIKS nie może ograniczać interwencji podmiotom z Polski Wschodniej.	częściowo przyjęta	Realizacja inwestycji wynikających z MPA objętych projektem POIiŚ 2014-2020 oraz Warszawa przewidziana jest do realizacji w Priorytecie I (punkt 2.1.2.1) i będzie finansowana z Funduszu Spójności. Natomiast w ramach Priorytetu II finansowanego z EFRR (punkt 2.2.4.1) przewiduje się wsparcie projektów polegających na opracowaniu miejskich planów adaptacji oraz działań inwestycyjnych wynikających z MPA również w mniejszych ośrodkach miejskich, o których mowa w linii demarkacyjnej. Dążymy do tego aby w ramach FEnIKS miasta o gęstości zaludnienia powyżej 1000 mieszkańców/km2 mogły uzyskać dofinansowanie unijne na ww. zakres. Z kolei wdrażanie tych działań w miastach średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze i subregionalnych ośrodkach wzrostu będzie realizowane z Polski Wschodniej. Niemniej jednak linia demarkacyjna w tym zakresie wymaga ostatecznego doprecyzowania w celu wyeliminowania wszelkich wątpliwości.
1115	Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego	2.3.1.1 Powiązane rodzaje działań	87	Zapis "Wsparcie będzie dedykowane miastom wojewódzkim i ich obszarom funkcjonalnym z wyłączeniem obszaru Polski Wschodniej" nie zapewnia zgodności z linią demarkacyjną. Należy go przekształcić na następujący "Wsparcie będzie dedykowane miastom wojewódzkim i ich obszarom funkcjonalnym"	Zapisy w programie krajowym powinny umożliwić interwencję w każdym województwie na zasadach wynikających z linii demarkacyjnej. Zgodnie z zasadą dodatkowości zakres wsparcia FEnIKS nie może ograniczać interwencji podmiotom z Polski Wschodniej.	częściowo przyjęta	Program FEnIKS realizuje zapisy Umowy Partnerstwa i Linii Demarkacyjnej określające podział interwencji. Oznacza to realizację projektów transportu miejskiego określonych w ZIT wojewódzkich i ZIT innych miast objętych w okresie programowania 2014-2020 instrumentem ZIT z wyłączeniem obszaru Polski Wschodniej. Inne inwestycje (w ramach tych samych ZIT wojewódzkich, jak i w pozostałych ZIT) będą mogły być finansowane w innych programach Polityki Spójności: programach regionalnych, w programie dla Polski Wschodniej, a także ze środków Krajowego Planu Odbudowy. Tym samym, nie ma tu luki wsparcia, a jego komplementarność oparta o różne źródła finansowania. Zmiany wynikające z niniejszej uwagi będą podstawą doprecyzowania brzmienia linii demarkacyjnej w związku z rozszerzeniem zakresu wsparcia FEnIKS na miasta wojewódzkie i inne miasta objęte w okresie programowania 2014-2020 instrumentem ZIT z wyłączeniem obszaru Polski Wschodniej.
1116	Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego	2.2.1.2 Główne grupy docelowe	58	Propozycja zmiany zapisu na następujący: "Z uwagi na to, że interwencja będzie miała charakter horyzontalny i dotyczyła całego kraju, grupami docelowymi wsparcia będą jednostki wytwórcze oraz użytkownicy korzystający ze wspartej infrastruktury."	Zgodnie z zapisami Linii Demarkacyjnej wsparcie będzie udzielane dla przedsiębiorstw na wytwarzanie/dystrybucję ciepła. Zmieniony zapis nie przesądza o formie działania wytwórcy ciepła a o celu jego działania.	częściowo przyjęta	Katalog beneficjentów oraz doprecyzowany zakres wsparcia zostaną określone na poziomie SzOP.
1117	Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego	1.8 UZASADNIENIE WYBORU CELÓW POLITYKI I CELÓW SZCZEGÓŁOWYCH s. 28		Należałoby uzupełnić uzasadnienie wyboru celu szczegółowego 4.5 (a także opis interwencji 2.6 PRIORYTET VI: Zdrowie) o konieczność podjęcia działań leczniczych dotyczących zdrowia psychicznego Polaków, które po ponad roku trwania pandemii COVID-19, izolacjach i pracy/nauki zdalnej drastycznie uległo pogorszeniu. Znacząco wzrosła ilość osób chorujących na depresję i stany lękowe, zarówno wśród dzieci, młodzieży jak i dorosłych.	Przywołany w podrozdział. 2.6.1.4 dokument Zdrowa Przyszłość szczegółowo opisuje ten aspekt i konieczność zapewnienia opieki psychiatrycznej - załącznik nr 2.	częściowo przyjęta	Zakres wsparcia zostanie doprecyzowany w dokumencie Szczegółowy Opis Priorytetów.
1118	Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego	2.1.1.2 Główne grupy docelowe s. 33		Proponujemy przekształcić zapis w następujący sposób: "Z uwagi na to, że interwencja będzie miała charakter horyzontalny i dotyczyła całego kraju, grupami docelowymi wsparcia będą użytkownicy korzystający ze wspartej infrastruktury.", tj. usunąć fragment "zarówno przedsiębiorcy, jak i osoby fizyczne".	Wsparciem będą objęte również podmioty nie będące osobami fizycznymi lub przedsiębiorcami, np. uczelnie wyższe, szpitale i przychodnie zarządzane przez administrację centralną.	częściowo przyjęta	Zmieniono zapis w priorytecie I w c.s. 2.1. w pkt. 2.1.1.2 Główne grupy docelowe . Właściciele nieruchomości objętych inwestycjami i użytkownicy korzystający z tej infrastruktury oraz osoby fizyczne i prawne objęte wsparciem doradczym i szkoleniowym.
1119	Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego	2.1.5.1 Powiązane rodzaje działań s. 53		Brak typu projektu "Odtwarzanie/udrażnianie korytarzy ekologicznych". Zgodnie z linią demarkacyjną na poziomie krajowym planowane było tego rodzaju wsparcie.	Ewentualnie należy sprecyzować czy ten typ projektu nie został ujęty w następującym zapisie: "Planowana jest także realizacja kompleksowych działań na rzecz ochrony gatunkowej o ponadregionalnej skali oddziaływania (populacji przemieszczających się pomiędzy obszarami Natura 2000 zasiedlających zarówno obszary Natura 2000 jak i siedliska poza nimi)"	częściowo przyjęta	Podany w FEnIKS zakres nie wyklucza wsparcia korytarzy ekologicznych, m.in. z tego względu, że mogą one być integralną częścią przedsięwzięć o ponadregionalnej skali.
1120	Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego	2.2.4.4 Wskazanie konkretnych terytoriów objętych wsparciem, z uwzględnieniem planowanego wykorzystania narzędzi terytorialnych s. 76		Należy doprecyzować mając na względzie uwagę do punktu 2.2.4.1 (do zakresu wsparcia).	Zapisy są nieprecyzyjne. Zapisy w programie krajowym powinny umożliwić interwencję w każdym województwie na zasadach wynikających z linii demarkacyjnej. Zgodnie z zasadą dodatkowości zakres wsparcia FEnIKS nie może ograniczać interwencji podmiotom z Polski Wschodniej.	częściowo przyjęta	Realizacja inwestycji wynikających z MPA objętych projektem POIiŚ 2014-2020 oraz Warszawa przewidziana jest do realizacji w Priorytecie I (punkt 2.1.2.1) i będzie finansowana z Funduszu Spójności. Natomiast w ramach Priorytetu II finansowanego z EFRR (punkt 2.2.4.1) przewiduje się wsparcie projektów polegających na opracowaniu miejskich planów adaptacji oraz działań inwestycyjnych wynikających z MPA również w mniejszych ośrodkach miejskich, o których mowa w linii demarkacyjnej. Dążymy do tego aby w ramach FEnIKS miasta o gęstości zaludnienia powyżej 1000 mieszkańców/km2 mogły uzyskać dofinansowanie unijne na ww. zakres. Z kolei wdrażanie tych działań w miastach średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze i subregionalnych ośrodkach wzrostu będzie realizowane z Polski Wschodniej. Niemniej jednak linia demarkacyjna w tym zakresie wymaga ostatecznego doprecyzowania w celu wyeliminowania wszelkich wątpliwości .

1121	Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego	2.3.1.4 Wskazanie konkretnych terytoriów objętych wsparciem, z uwzględnieniem planowanego wykorzystania narzędzi terytorialnych s. 88		Należy dodać zapis, że wsparcie będzie udzielane na obszarach ZIT miast wojewódzkich na terenie całego kraju.	Zapisy w programie krajowym powinny umożliwić interwencję w każdym województwie na zasadach wynikających z linii demarkacyjnej. Zgodnie z zasadą dodatkowości zakres wsparcia FEnIKS nie może ograniczać interwencji podmiotom z Polski Wschodniej.	częściowo przyjęta	Program FEnIKS realizuje zapisy Umowy Partnerstwa i Linii Demarkacyjnej określające podział interwencji, będący kontynuacją rozwiązań z lat 2014-2020. Interwencja w transport miejski na obszarze Polski Wschodniej przewidziana jest z programu ponadregionalnego dedykowanego temu makroregionowi oraz właściwym programom regionalnym. Tym niemniej zmiany wynikające z niniejszej uwagi będą podstawą doprecyzowania brzmienia linii demarkacyjnej w związku z rozszerzeniem zakresu wsparcia FEnIKS na miasta wojewódzkie i inne miasta objęte w okresie programowania 2014-2020 instrumentem ZIT z wyłączeniem obszaru Polski Wschodniej.
1122	Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego	2.3.1.1 Powiązane rodzaje działań s. 87		Zapis "Wsparcie będzie dedykowane miastom wojewódzkim i ich obszarom funkcjonalnym z wyłączeniem obszaru Polski Wschodniej" nie zapewnia zgodności z linią demarkacyjną. Należy go przekształcić na następujący "Wsparcie będzie dedykowane miastom wojewódzkim i ich obszarom funkcjonalnym"	Zapisy w programie krajowym powinny umożliwić interwencję w każdym województwie na zasadach wynikających z linii demarkacyjnej. Zgodnie z zasadą dodatkowości zakres wsparcia FEnIKS nie może ograniczać interwencji podmiotom z Polski Wschodniej.	częściowo przyjęta	Program FEnIKS realizuje zapisy Umowy Partnerstwa i Linii Demarkacyjnej określające podział interwencji, będący kontynuacją rozwiązań z lat 2014-2020. Interwencja w transport miejski na obszarze Polski Wschodniej przewidziana jest z programu ponadregionalnego dedykowanego temu makroregionowi oraz właściwym programom regionalnym. Tym niemniej zmiany wynikające z niniejszej uwagi będą podstawą doprecyzowania brzmienia linii demarkacyjnej w związku z rozszerzeniem zakresu wsparcia FEnIKS na miasta wojewódzkie i inne miasta objęte w okresie programowania 2014-2020 instrumentem ZIT z wyłączeniem obszaru Polski Wschodniej.
1123	Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego	2.6.1.2 Główne grupy docelowe s. 117		Należy doprecyzować główne grupy docelowe w odniesieniu do POZ.	Główną grupę docelową należy uzupełnić o POZ. Zgodnie z zapisem na s. 114 oraz 117 projektu FEnIKS planowane jest wsparcie POZ: "(...) ważnym elementem zmian w systemie ochrony zdrowia są zmiany podejmowane w dwóch kluczowych obszarach – podstawowej opieki zdrowotnej (POZ) ze szczególnym naciskiem na rozwój profilaktyki oraz ambulatoryjnej opieki specjalistycznej (AOS)." "W ramach celu szczegółowego preferowane będzie wsparcie dla podmiotów, których działalność lecznicza i charakter świadczonych usług będzie wspierała i uzupełniała przejście do opieki świadczonej na poziomie lokalnych społeczności, w tym również opieki opartej na podstawowej opiece zdrowotnej i ambulatoryjnej opiece zdrowotnej."	częściowo przyjęta	Zakres wsparcia zostanie doprecyzowany w dokumencie Szczegółowy Opis Priorytetów.
1124	Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego	2.7.1.1 Powiązane rodzaje działań s. 122		Proponujemy zmianę zapisu: "Realizowane będą inwestycje związane ze wzmocnieniem potencjału turystycznego zabytków znajdujących się na liście Światowego Dziedzictwa UNESCO, liście obiektów uznanych przez Prezydenta RP za Pomniki Historii (zarówno wpisy indywidualne, jak i obszarowe) oraz obiektów (zabytki nieruchomości / budynki) posiadających tytuł Znaku Dziedzictwa Europejskiego. Działanie będzie ograniczać się do obiektów, w których prowadzona jest działalność kulturalna i które mają potencjał do rozwoju turystyki kulturowej" tak, aby nie ograniczać możliwości wsparcia do obiektów zabytkowych, w których prowadzona jest działalność kulturalna i które mają potencjał do rozwoju turystyki kulturowej.	Postuluje się usunięcie zapisu ograniczającego i wskazującego obiekty zabytkowe, w których prowadzona jest działalność kulturalna. Obiekt zabytkowy, który nie prowadzi działalności kulturalnej, ale prowadzi inną działalność może mieć potencjał do rozwoju turystyki.	częściowo przyjęta	zapisy w Programie zostaną doprecyzowane
1125	Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego	2.2.4.1 Powiązane rodzaje działań s. 74		Doprecyzowania wymaga zapis "W zakresie adaptacji zmian klimatu na obszarach miejskich przewiduje się wsparcie projektów realizowanych w miastach o określonej wielkości i gęstości zaludnienia z wyłączeniem miast kwalifikujących się do wsparcia w ramach celu szczegółowego 2.4 w ramach priorytetu I" - jest niejasny. Wydaje się, że obecny zapis nie jest zgodny z linią demarkacyjną.	Zapisy w programie krajowym powinny umożliwić interwencję w każdym województwie na zasadach wynikających z linii demarkacyjnej. Zgodnie z zasadą dodatkowości zakres wsparcia FEnIKS nie może ograniczać interwencji podmiotom z Polski Wschodniej.	do ustalenia	Realizacja inwestycji wynikających z MPA objętych projektem POIiŚ 2014-2020 oraz Warszawa przewidziana jest do realizacji w Priorytecie I (punkt 2.1.2.1) i będzie finansowana z Funduszu Spójności. Natomiast w ramach Priorytetu II finansowanego z EFRR (punkt 2.2.4.1) przewiduje się wsparcie projektów polegających na opracowaniu miejskich planów adaptacji oraz działań inwestycyjnych wynikających z MPA również w mniejszych ośrodkach miejskich, o których mowa w linii demarkacyjnej. Dążymy do tego aby w ramach FEnIKS miasta o gęstości zaludnienia powyżej 1000 mieszkańców/km2 mogły uzyskać dofinansowanie unijne na ww. zakres. Z kolei wdrażanie tych działań w miastach średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze i subregionalnych ośrodkach wzrostu będzie realizowane z Polski Wschodniej. Niemniej jednak linia demarkacyjna w tym zakresie wymaga ostatecznego doprecyzowania w celu wyeliminowania wszelkich wątpliwości .
1126	Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego	2.6.1.1 Powiązane rodzaje działań	115	Propozycja przeformułowania fragmentu programu. Zmiany w ambulatoryjnej opiece specjalistycznej odnoszą się przede wszystkim do stopniowego zwiększenia wyceny świadczeń wymienionych w rozporządzeniu Ministra Zdrowia z dnia 6 listopada 2013 r. w sprawie świadczeń gwarantowanych z zakresu ambulatoryjnej opieki specjalistycznej	Dot. katalog zakresów stopniowego zwiększenia wyceny świadczeń - należy zwrócić szczególną uwagę, aby priorytet obejmował zwiększenie wyceny świadczeń we wszystkich zakresach, tj. obejmował także inne zakresy, które są wymienione w rozporządzeniu Ministra Zdrowia z dnia 6 listopada 2013 r. w sprawie świadczeń gwarantowanych z zakresu ambulatoryjnej opieki specjalistycznej	odrzucona	Zakres i cele FEnIKS nie będą dotyczyć wyceny świadczeń medycznych.
1127	Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego	2.6.1.2 Główne grupy docelowe	117	Należy doprecyzować główne grupy docelowe w odniesieniu do POZ.	Główną grupę docelową należy uzupełnić o POZ. Zgodnie z zapisem na s. 114 oraz 117 projektu FEnIKS planowane jest wsparcie POZ: "(...) ważnym elementem zmian w systemie ochrony zdrowia są zmiany podejmowane w dwóch kluczowych obszarach – podstawowej opieki zdrowotnej (POZ) ze szczególnym naciskiem na rozwój profilaktyki oraz ambulatoryjnej opieki specjalistycznej (AOS)." "W ramach celu szczegółowego preferowane będzie wsparcie dla podmiotów, których działalność lecznicza i charakter świadczonych usług będzie wspierała i uzupełniała przejście do opieki świadczonej na poziomie lokalnych społeczności, w tym również opieki opartej na podstawowej opiece zdrowotnej i ambulatoryjnej opiece zdrowotnej."	odrzucona	Zakres wsparcia zostanie doprecyzowany w SzOP. W FEnIKS planowane jest w szczególności wsparcie AOS

1128	Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego	2.3.1.1 Powiązane rodzaje działań	87	Czwarty akapit, zdanie pierwsze: „W związku z powyższym, w zakresie publicznego transportu zbiorowego w miastach wsparcie finansowe będzie przeznaczane dla inwestycji w infrastrukturę i tabor szynowy publicznego transportu zbiorowego...” należy zweryfikować czy pominięcie inwestycji w „nisko i zeroemisyjny tabor kołowy” jest świadome, czy w ramach programu FEnIKS nie będą realizowane operacje w tym zakresie	Jak wynika z zapisów projektu UP w ramach Obszaru: transport niskoemisyjny i mobilność miejska wskazano jako obszar wsparcia m.in. „wsparcie systemów publicznego transportu zbiorowego (...) i nisko i zeroemisyjny tabor kołowy (energia elektryczna, wodór, hybrydy, LNG, CNG)...”	odrzucona	Rozumiemy potrzebę rozwijania tej formy przewozów biorąc pod uwagę ilościowe cele dot. wielkości udziału taboru bezemisyjnego we flocie, wynikające z krajowych dokumentów. Tym niemniej występuje tu demarkacja pomiędzy wsparciem autobusów w KPO a transportu szynowego FEnIKS. KPO jest instrumentem dla którego okres kwalifikowalności już się rozpoczął, jednocześnie reżim czasowy jest tam krótszy niż w ramach polityki spójności. Dublowanie w jednym czasie naborów z różnych źródeł na poziomie krajowym nie jest wskazane, z założenia więc te dwa instrumenty: KPO oraz FEnIKS powinny się uzupełniać. Tabor autobusowy w pierwszej kolejności finansowany będzie więc ze środków KPO. Ewentualne zmiany FENIKS będą mogły zostać dokonane na późniejszym etapie wdrażania Programu, jeżeli będą występowały jeszcze potrzeby w zakresie wsparcia wymiany (zakupu) taboru autobusowego.
1129	Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego	2.2.5.1 Powiązane rodzaje działań	83	W świetle zapisów umożliwiających wsparcie infrastruktury wodociągowej jako oddzielnego typu projektu zasadne wydaje się doprecyzowanie zapisów pod kątem demarkacji wsparcia w tym zakresie z programami regionalnymi.	Linia demarkacyjna dotychczas nie przewidywała tego rodzaju wsparcia jako oddzielnego typu projektu, a jedynie jako kompleksowe projekty wod-kan. Wydaje się, że samodzielny rodzaj wsparcia i ustalenie demarkacji wymaga uzgodnienia z poziomem regionalnym.	odrzucona	Zapisy w programie mają ogólny charakter. Tego typu zapisy powinny być doprecyzowane na poziomie SzOP. Obecnie wyodrębniony został cel szczegółowy 2.5 w ramach Priorytetu II, który dotyczy infrastruktury w zakresie wody do spożycia.
1130	Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego	2.1.3.1 Powiązane rodzaje działań	43	Propozycja doprecyzowania zapisu: "W związku z powyższym, priorytetem będzie wspieranie działań związanych zarówno z budową nowej jak i przebudową i remontem istniejącej infrastruktury, niezbędnych do zrealizowania zobowiązań wynikających z Dyrektywy 91/271/EWG w aglomeracjach ujętych w KPOŚK o wielkości powyżej 10 000 RLM."	Określenie „co najmniej” należy zastąpić określeniem „powyżej”	Odrzucona	Przepisy dyrektywy ściekowej zostały transponowane do rozporządzenia ściekowego. W rozporządzeniu określono normy jakości oczyszczonych ścieków komunalnych dla następujących przedziałów aglomeracji w RLM: 2 000 - 9 999, 10 000 – 14 999, 15 000 - 99 999, 100 000 i powyżej. W FEnIKS proponowane jest wsparcie aglomeracji od 10 000 RLM i powyżej ale w toku negocjacji z KE linia demarkacyjna może dotyczyć prognozy 15 000 RLM.
1131	Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego	2.7.1.1 Powiązane rodzaje działań	122	Proponujemy zmianę zapisu: "Realizowane będą inwestycje związane ze wzmocnieniem potencjału turystycznego zabytków znajdujących się na liście Światowego Dziedzictwa UNESCO, liście obiektów uznanych przez Prezydenta RP za Pomniki Historii (zarówno wpisy indywidualne, jak i obszarowe) oraz obiektów (zabytki nieruchomości / budynki) posiadających tytuł Znaku Dziedzictwa Europejskiego. Działanie będzie ograniczać się do obiektów, w których prowadzona jest działalność kulturalna i które mają potencjał do rozwoju turystyki kulturowej" tak, aby nie ograniczać możliwości wsparcia do obiektów zabytkowych, w których prowadzona jest działalność kulturalna i które mają potencjał do rozwoju turystyki kulturowej.	Postuluje się usunięcie zapisu ograniczającego i wskazującego obiekty zabytkowe, w których prowadzona jest działalność kulturalna. Obiekt zabytkowy, który nie prowadzi działalności kulturalnej, ale prowadzi inną działalność może mieć potencjał do rozwoju turystyki.	odrzucona	Działania będą ograniczać się do obiektów, w których prowadzona jest obecnie działalność kulturalna lub w wyniku przeprowadzonej inwestycji taka działalność zostanie rozpoczęta. Nie przewiduje się wspierania obiektów zabytkowych, w których realizowana jest działalność innego typu, np. administracyjna, zdrowotna, dydaktyczna (za wyjątkiem szkół artystycznych).
1132	Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego	1.1 GŁÓWNE WYZWANIA PRZY UWZGLĘDNIENIU RÓŻNIC SPOŁECZNYCH, EKONOMICZNYCH I TERYTORIALNYCH	8	W odniesieniu do zapisu: "W końcu 2019 r. największym udziałem dróg krajowych o dobrym stanie nawierzchni charakteryzowały się województwa podlaskie (75%) i zachodniopomorskie (73,9%), a najmniejszym – małopolskie (42,8%) i kujawsko-pomorskie (53,4%)." proponujemy zastąpić go danymi odnoszącymi się do długości dróg o dobrym stanie nawierzchni a nie udziału.	Przyjęcie jako wskaźnika długości dróg o dobrym stanie nawierzchni będzie bardziej oddawało rzeczywisty stan dróg. Na przykład w woj. podlaskim jest bardzo niska gęstość dróg krajowych (4,93 km/100 km2 w 2019 r) i nawet stosunkowo krótki zmodernizowany odcinek wpływa na wskaźnik.	odrzucona	Zmiana wskaźnika dotyczącego udziału dróg o dobrym stanie nawierzchni na wskaźnik dotyczący długości dróg o dobrej nawierzchni pozwoliłoby na porównanie stanu nawierzchni drogowej w ujęciu bezwzględnym, tym niemniej zamysłem jest ukazanie zróżnicowania regionalnego w oparciu o porównywalne parametry, niezależnie od długości dróg w danym województwie.
1133	Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego	2.2.2.1 Powiązane rodzaje działań	62	Akapit pierwszy, należy usunąć zdanie "W ramach działań związanych z inwestycjami w odnawialne źródła energii planuje się skierować wsparcie także na realizację projektów inwestycyjnych dotyczących instalacji OZE do produkcji energii elektrycznej w budynkach jednorodzinnych wraz z infrastrukturą towarzyszącą (m.in. magazynów energii, przydomowych punktów ładowania dla samochodów elektrycznych oraz systemów zarządzania energią w domach)."	Uwzględniając zapisy linii demarkacyjnej i przewidziany do realizacji na poziomie krajowym zakres mocy instalacji OZE nie znajduje uzasadnienia skierowanie wsparcia na budynki jednorodzinne, gdyż przewidziana do wsparcia minimalna moc instalacji na poziomie krajowym w znacznej mierze przewyższa zapotrzebowanie gospodarstwa domowego (minimalna moc to pow. 0,5 MW)	odrzucona	Szczegółowy zakres projektów przewidzianych w c.s. 2.2. zostanie doprecyzowany w dokumentach szczegółowych. Wsparcie instalacji w budynkach jednorodzinnych jest planowane jako projekt parasolowy lub grantowy.
1134	Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego	2.2.2.1 Powiązane rodzaje działań	62	Akapit pierwszy, we fragmencie "Rozwój OZE powinien opierać się na uwarunkowaniach lokalnych oraz potencjale dostępnych zasobów. Planowane wsparcie będzie dotyczyło instalacji do produkcji energii elektrycznej, instalacji do produkcji ciepła oraz wytwarzania paliw alternatywnych z oze wraz z magazynami energii działającymi na potrzeby danego źródła OZE oraz przyłączeniem do sieci." należy usunąć "wytwarzania paliw alternatywnych z oze"	Wśród źródeł energii elektryczne/ ciepła z OZE według linii demarkacyjnej nie ma paliw alternatywnych. Wytwarzanie paliw alternatywnych to raczej cel szczegółowy 2.6 lub cel polityczny 1	odrzucona	Wytwarzanie paliw alternatywnych z oze jest planowane w ramach CS 2.2. Typy projektów zostaną doprecyzowane w dokumentach szczegółowych. Linia demarkacyjna nie jest elementem programu.
1135	Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego	2.3.1.4 Wskazanie konkretnych terytoriów objętych wsparciem, z uwzględnieniem planowanego wykorzystania narzędzi terytorialnych	88	Należy dodać zapis, że wsparcie będzie udzielane na obszarach ZIT miast wojewódzkich na terenie całego kraju.	Zapisy w programie krajowym powinny umożliwić interwencję w każdym województwie na zasadach wynikających z linii demarkacyjnej. Zgodnie z zasadą dodatkowości zakres wsparcia FEnIKS nie może ograniczać interwencji podmiotom z Polski Wschodniej.	odrzucona	Program FEnIKS realizuje zapisy Umowy Partnerstwa i Linii Demarkacyjnej określające podział interwencji. Oznacza to realizację projektów transportu miejskiego określonych w ZIT wojewódzkich i ZIT innych miast objętych w okresie programowania 2014-2020 instrumentem ZIT z wyłączeniem obszaru Polski Wschodniej. Inne inwestycje (w ramach tych samych ZIT wojewódzkich, jak i w pozostałych ZIT) będą mogły być finansowane w innych programach Polityki Spójności: programach regionalnych, w programie dla Polski Wschodniej, a także ze środków Krajowego Planu Odbudowy. Tym samym, nie ma tu luki wsparcia, a jego komplementarność oparta o różne źródła finansowania. Zmiany wynikające z niniejszej uwagi będą podstawą doprecyzowania brzmienia linii demarkacyjnej w związku z rozszerzeniem zakresu wsparcia FEnIKS na miasta wojewódzkie i inne miasta objęte w okresie programowania 2014-2020 instrumentem ZIT z wyłączeniem obszaru Polski Wschodniej.

1136	Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego	2.3.1.7 WSKAŹNIKI	89	Wskaźniki "RCO 55 Length of new tram and metro lines", "RCO 56 Length of reconstructed or modernised tram and metro lines", "RCR 63 Annual users of new or modernised tram and metro lines" należy zastąpić wskaźnikami odzwierciedlającymi każdy rodzaj infrastruktury taboru publicznego, a nie jedynie tramwaje i metro.	Zgodnie z wcześniejszymi ustaleniami, mającymi odzwierciedlenie w zapisach uzgodnionej linii demarkacyjnej, na poziomie krajowym wsparcie miało być udzielane na "Projekty infrastrukturalne i taborowe na rzecz zrównoważonej mobilności miejskiej (transport miejski)", bez dookreślenia rodzaju transportu.	odrzucona	W programie, zgodnie z oczekiwaniami KE, prezentowane są wskaźniki wspólne pochodzące z Rozporządzenia 2021/1058 ws. Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności. Nie mamy wpływu na nazwy wskaźników wspólnych. Biorąc pod uwagę rozliczeniowy dla beneficjentów charakter wskaźników oraz oczekiwania KE dotyczące ograniczenia użycia w programach perspektywy 2021-2027 wskaźników specyficznych dla programu, uwaga zostaje odrzucona. Zwracamy jednocześnie uwagę, że w programie występuje wskaźnik RCO57 Pojemność ekologicznego taboru do zbiorowego transportu publicznego, który będzie monitorować tabor.
1137	Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego	1.1 GŁÓWNE WYZWANIA PRZY UWZGLĘDNIENIU RÓŻNIC SPOŁECZNYCH, EKONOMICZNYCH I TERYTORIALNYCH s. 8		W odniesieniu do zapisu: "W końcu 2019 r. największym udziałem dróg krajowych o dobrym stanie nawierzchni charakteryzowały się województwa podlaskie (75%) i zachodniopomorskie (73,9%), a najmniejszym – małopolskie (42,8%) i kujawsko-pomorskie (53,4%)." proponujemy zastąpić go danymi odnoszącymi się do długości dróg o dobrym stanie nawierzchni a nie udziału.	Przyjęcie jako wskaźnika długości dróg o dobrym stanie nawierzchni będzie bardziej oddawało rzeczywisty stan dróg. Na przykład w woj. podlaskim jest bardzo niska gęstość dróg krajowych (4,93 km/100 km2 w 2019 r) i nawet stosunkowo krótki zmodernizowany odcinek wpływa na wskaźnik.	odrzucona	Zmiana wskaźnika dotyczącego udziału dróg o dobrym stanie nawierzchni na wskaźnik dotyczący długości dróg o dobrej nawierzchni pozwoliłaby na porównanie stanu nawierzchni drogowej w ujęciu bezwzględnym, tym niemniej zamysłem jest ukazanie zróżnicowania regionalnego w oparciu o porównywalne parametry, niezależnie od długości dróg w danym województwie.
1138	Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego	2.1.1.1 Powiązane rodzaje działań s. 32		Akapit drugi zdanie pierwsze należy doprecyzować zapisy dotyczące wsparcia budynków mieszkalnych (analogicznie jak w linii demarkacyjnej i UP), aby wskazywały one demarkację pomiędzy poziomem krajowym i regionalnym.	Obecny zapis sugeruje, że w ramach programu FEniKS możliwa będzie poprawa efektywności energetycznej wszystkich budynków mieszkalnych bez względu na ich wielkość i podmiot będący właścicielem.	odrzucona	Ze względu na charakter dokumentu i wymogi określone dla jego kształtu nie przewiduje się uzupełnienie programu o zapisy linii demarkacyjnej. Informacje te będą doprecyzowane w ramach dokumentu niższego szczebla, tj. w Szczegółowym opisie osi priorytetowych. Doprecyzowanie na poziomie Programu utrudniałoby ewentualne późniejsze zmiany w demarkacji.
1139	Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego	2.1.3.1 Powiązane rodzaje działań s. 43		Propozycja doprecyzowania zapisu: "W związku z powyższym, priorytetem będzie wspieranie działań związanych zarówno z budową nowej jak i przebudową i remontem istniejącej infrastruktury, niezbędnych do zrealizowania zobowiązań wynikających z Dyrektywy 91/271/EWG w aglomeracjach ujętych w KPOŚK o wielkości powyżej 10 000 RLM."	Określenie „co najmniej” należy zastąpić określeniem „powyżej”	odrzucona	KPOŚK jest dokumentem „wtórnym” do dyrektywy ściekowej i rozporządzenia ściekowego, do którego zostały transponowane przepisy dyrektywy. W rozporządzeniu ściekowym określono normy jakości oczyszczonych ścieków komunalnych dla następujących przedziałów aglomeracji w RLM: 2 000 - 9 999, 10 000 – 14 999, 15 000 - 99 999, 100 000 i powyżej. W FEniKS proponowane jest wsparcie aglomeracji od 10 000 RLM i powyżej.
1140	Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego	2.2.1.2 Główne grupy docelowe s. 58		Propozycja zmiany zapisu na następujący: "Z uwagi na to, że interwencja będzie miała charakter horyzontalny i dotyczyła całego kraju, grupami docelowymi wsparcia będą jednostki wytwórcze oraz użytkownicy korzystający ze wspartej infrastruktury."	Zgodnie z zapisami Linii Demarkacyjnej wsparcie będzie udzielane dla przedsiębiorstw na wytwarzanie/dystrybucję ciepła. Zmieniony zapis nie przesądza o formie działania wytwórcy ciepła a o celu jego działania.	odrzucona	Ze względu na charakter dokumentu i wymogi określone dla jego kształtu nie przewiduje się uzupełnienie programu o typ inwestycji czy typ beneficjenta. Informacje te będą doprecyzowane w ramach dokumentu niższego szczebla, tj. w Szczegółowym opisie osi priorytetowych.
1141	Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego	2.2.2.1 Powiązane rodzaje działań s. 62		Akapit pierwszy, we fragmencie "Rozwój OZE powinien opierać się na uwarunkowaniach lokalnych oraz potencjale dostępnych zasobów. Planowane wsparcie będzie dotyczyło instalacji do produkcji energii elektrycznej, instalacji do produkcji ciepła oraz wytwarzania paliw alternatywnych z oze wraz z magazynami energii działającymi na potrzeby danego źródła OZE oraz przyłączeniem do sieci." należy usunąć "wytwarzania paliw alternatywnych z oze"	Wśród źródeł energii elektryczne/ ciepła z OZE według linii demarkacyjnej nie ma paliw alternatywnych. Wytwarzanie paliw alternatywnych to raczej cel szczegółowy 2.6 lub cel polityczny 1	odrzucona	Wytwarzanie paliw alternatywnych z oze jest kwalifikowalne w ramach celu szczegółowego 2.2. taki podział jest spójny również z zapisami Umowy Partnerstwa.
1142	Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego	2.2.2.1 Powiązane rodzaje działań s. 62		Akapit pierwszy, należy usunąć zdanie "W ramach działań związanych z inwestycjami w odnawialne źródła energii planuje się skierować wsparcie także na realizację projektów inwestycyjnych dotyczących instalacji OZE do produkcji energii elektrycznej w budynkach jednorodzinnych wraz z infrastrukturą towarzyszącą (m.in. magazynów energii, przydomowych punktów ładowania dla samochodów elektrycznych oraz systemów zarządzania energią w domach)."	Uwzględniając zapisy linii demarkacyjnej i przewidziany do realizacji na poziomie krajowym zakres mocy instalacji OZE nie znajduje uzasadnienia skierowanie wsparcia na budynki jednorodzinne, gdyż przewidziana do wsparcia minimalna moc instalacji na poziomie krajowym w znacznej mierze przewyższa zapotrzebowanie gospodarstwa domowego (minimalna moc to pow. 0,5 MW)	odrzucona	Planowane wsparcie w FEniKS działań związanych z inwestycjami OZE w budynkach jednorodzinnych jest rozważane na wzór projektu grantowego, który będzie realizowany w POiIS ze środków REACT EU.
1143	Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego	2.3.1.7 WSKAŹNIKI s. 89		Wskaźniki "RCO 55 Length of new tram and metro lines", "RCO 56 Length of reconstructed or modernised tram and metro lines", "RCR 63 Annual users of new or modernised tram and metro lines" należy zastąpić wskaźnikami odzwierciedlającymi każdy rodzaj infrastruktury taboru publicznego, a nie jedynie tramwaje i metro.	Zgodnie z wcześniejszymi ustaleniami, mającymi odzwierciedlenie w zapisach uzgodnionej linii demarkacyjnej, na poziomie krajowym wsparcie miało być udzielane na "Projekty infrastrukturalne i taborowe na rzecz zrównoważonej mobilności miejskiej (transport miejski)", bez dookreślenia rodzaju transportu.	odrzucona	Brzmienie wskaźników wynika z przyjętych rozporządzeń na poziomie UE; ich dobór odzwierciedla zaś zakres interwencji w ramach Programu.
1144	Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego	2.3.1.1 Powiązane rodzaje działań s. 87		Czwarty akapit, zdanie pierwsze: „W związku z powyższym, w zakresie publicznego transportu zbiorowego w miastach wsparcie finansowe będzie przeznaczane dla inwestycji w infrastrukturę i tabor szynowy publicznego transportu zbiorowego...” należy zweryfikować czy pominięcie inwestycji w „nisko i zeroemisyjny tabor kołowy” jest świadome, czy w ramach programu FEniKS nie będą realizowane operacje w tym zakresie	Jak wynika z zapisów projektu UP w ramach Obszaru: transport niskoemisyjny i mobilność miejska wskazano jako obszar wsparcia m.in. „wsparcie systemów publicznego transportu zbiorowego (...) i nisko i zeroemisyjny tabor kołowy (energia elektryczna, wodór, hybrydy, LNG, CNG)..."	odrzucona	Zapisy projektu UP odnoszą się do wsparcia różnych programów, nie tylko FEniKS. Rozumiemy potrzebę rozwijania przewozów z wykorzystaniem bezemisyjnego taboru autobusowego, tym niemniej występuje tu demarkacja pomiędzy wsparciem autobusów w KPO a transportu szynowego FEniKS. KPO jest instrumentem dla którego okres kwalifikowalności już się rozpoczął, jednocześnie reżim czasowy jest tam krótszy niż w ramach polityki spójności. Dublowanie w jednym czasie naborów z różnych źródeł na poziomie krajowym nie jest wskazane, z założenia więc te dwa instrumenty: KPO oraz FEniKS powinny się uzupełniać. Tabor autobusowy w pierwszej kolejności finansowany będzie więc ze środków KPO.
1145	Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego	2.6.1.1 Powiązane rodzaje działań s. 115		Propozycja przeformułowania fragmentu programu. Zmiany w ambulatoryjnej opiece specjalistycznej odnoszą się przede wszystkim do stopniowego zwiększania wyceny świadczeń wymienionych w rozporządzeniu Ministra Zdrowia z dnia 6 listopada 2013 r. w sprawie świadczeń gwarantowanych z zakresu ambulatoryjnej opieki specjalistycznej	Dot. katalog zakresów stopniowego zwiększania wyceny świadczeń - należy zwrócić szczególną uwagę, aby priorytet obejmował zwiększanie wyceny świadczeń we wszystkich zakresach, tj. obejmował także inne zakresy, które są wymienione w rozporządzeniu Ministra Zdrowia z dnia 6 listopada 2013 r. w sprawie świadczeń gwarantowanych z zakresu ambulatoryjnej opieki specjalistycznej	odrzucona	Wycena świadczeń nie dotyczy FEniKS
1146	Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego	1.8 UZASADNIENIE WYBORU CELÓW POLITYKI I CELÓW SZCZEGÓŁOWYCH	28	Należałoby uzupełnić uzasadnienie wyboru celu szczegółowego 4.5 (a także opis interwencji 2.6 PRIORYTET VI: Zdrowie) o konieczność podjęcia działań leczniczych dotyczących zdrowia psychicznego Polaków, które po ponad roku trwania pandemii COVID-19, izolacjach i pracy/nauki zdalnej drastycznie uległo pogorszeniu. Znacząco wzrosła ilość osób chorujących na depresję i stany lękowe, zarówno wśród dzieci, młodzieży jak i dorosłych.	Przywołany w podrozdział. 2.6.1.4 dokument Zdrowa Przyszłość szczegółowo opisuje ten aspekt i konieczność zapewnienia opieki psychiatrycznej - załącznik nr 2.	przyjęta	częściowo przeformulowano opis w diagnozie, ponadto uzupełniono opis części 1.5.

1147	Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego	2.6.1.4 Wskazanie konkretnych terytoriów objętych wsparciem, z uwzględnieniem planowanego wykorzystania narzędzi terytorialnych	118	Należy wskazać prawidłowe nazwy dokumentów strategicznych i przekształcić poniższy fragment programu w następujący sposób: "Działania przewidziane w ramach celu szczegółowego będą miały w głównej mierze na celu realizację postanowień wynikających z właściwych sektorowi zdrowia strategii rozwojowych o charakterze krajowym – Zdrowa Przyszłość. Ramy strategiczne rozwoju systemu ochrony zdrowia na lata 2021-2027, z perspektywą do 2030 r., w tym załączniki Strategia deinstytucjonalizacji: opieka zdrowotna nad osobami z zaburzeniami psychicznymi, Strategia deinstytucjonalizacji: opieka zdrowotna nad osobami starszymi, Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.) oraz Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030."	Zgodnie z projektem uchwały z dn. 24.06.2021 r. w sprawie ustanowienia polityki publicznej pt. „Zdrowa przyszłość. Ramy strategiczne rozwoju systemu ochrony zdrowia na lata 2021-2027, z perspektywą do 2030 r.” oraz z uchwałą nr 102 Rady Ministrów z dnia 17 września 2019 r. w sprawie przyjęcia „Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030”.	przyjęta	
1148	Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego	2.7.1.4 Wskazanie konkretnych terytoriów objętych wsparciem, z uwzględnieniem planowanego wykorzystania narzędzi terytorialnych	124	Należy wskazać prawidłową nazwę dokumentu tj. Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030.	Zgodnie z uchwałą nr 102 Rady Ministrów z dnia 17 września 2019 r. w sprawie przyjęcia „Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030"	przyjęta	
1149	Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego	2.2.5.1 Powiązane rodzaje działań s. 83		W świetle zapisów umożliwiających wsparcie infrastruktury wodociągowej jako oddzielnego typu projektu zasadne wydaje się doprecyzowanie zapisów pod kątem demarkacji wsparcia w tym zakresie z programami regionalnymi.	Linia demarkacyjna dotychczas nie przewidywała tego rodzaju wsparcia jako oddzielnego typu projektu, a jedynie jako kompleksowe projekty wod-kan. Wydaje się, że samodzielny rodzaj wsparcia i ustalenie demarkacji wymaga uzgodnienia z poziomem regionalnym.	przyjęta	
1150	Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego	2.6.1.4 Wskazanie konkretnych terytoriów objętych wsparciem, z uwzględnieniem planowanego wykorzystania narzędzi terytorialnych s. 118		Należy wskazać prawidłowe nazwy dokumentów strategicznych i przekształcić poniższy fragment programu w następujący sposób: "Działania przewidziane w ramach celu szczegółowego będą miały w głównej mierze na celu realizację postanowień wynikających z właściwych sektorowi zdrowia strategii rozwojowych o charakterze krajowym – Zdrowa Przyszłość. Ramy strategiczne rozwoju systemu ochrony zdrowia na lata 2021-2027, z perspektywą do 2030 r., w tym załączniki Strategia deinstytucjonalizacji: opieka zdrowotna nad osobami z zaburzeniami psychicznymi, Strategia deinstytucjonalizacji: opieka zdrowotna nad osobami starszymi, Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.) oraz Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030."	Zgodnie z projektem uchwały z dn. 24.06.2021 r. w sprawie ustanowienia polityki publicznej pt. „Zdrowa przyszłość. Ramy strategiczne rozwoju systemu ochrony zdrowia na lata 2021-2027, z perspektywą do 2030 r.” oraz z uchwałą nr 102 Rady Ministrów z dnia 17 września 2019 r. w sprawie przyjęcia „Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030”.	przyjęta	
1151	Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego	2.7.1.4 Wskazanie konkretnych terytoriów objętych wsparciem, z uwzględnieniem planowanego wykorzystania narzędzi terytorialnych s. 124		Należy wskazać prawidłową nazwę dokumentu tj. Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030.	Zgodnie z uchwałą nr 102 Rady Ministrów z dnia 17 września 2019 r. w sprawie przyjęcia „Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030"	przyjęta	
1152	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego Departament Rozwoju Regionalnego		11, 13, 17	1. (dot. 1.1) W opisie obszaru „Zdrowie” jest wzmianka jedynie o AOS, jako szczególnie istotnej w procesie diagnostyki i leczenia. 2. (dot. 1.2) Brak określonych wyzwań dla obszaru kultury 3. (dot. 1.6) Brak odniesienia się do wniosków płynących z dotychczasowych doświadczeń dla obszaru kultura	dot. uwagi nr 1.: Mając na uwadze zapisy załącznika D, gdzie duży nacisk jest kładziony na opiekę koordynowaną i przenoszenie akcentów z usług wymagających hospitalizacji na rzecz POZ i AOS wydaje się iż obszar ten powinien zostać poddany szerszej diagnozie. dot. uwagi nr 2.: Zwiększony potencjał i polepszona sytuacja ekonomiczna pozwalają na rozszerzenie oferty kulturalnej, co np.: generuje dodatkowe efekty mnożnikowe w ramach lokalnych łańcuchów dostaw - zatem kultura jest znaczącym elementem gospodarki. W diagnozie słusznie wspomniano o sektorze kreatywnym, warto byłoby jednak uzupełnić dane o statystykę polską, wg. GUS w 2019 r. działalność prowadziło 121,5 tys. przedsiębiorstw zaliczanych do przemysłów kultury i kreatywnych. Wprawdzie przeważającą większość podmiotów (99,0%) stanowiły mikroprzedsiębiorstwa, skupiające 72,7% pracujących w obszarze przemysłów kultury i kreatywnych, niemniej warto byłoby uzupełnić dane o statystykę w odniesieniu do sektora publicznego i jego potencjału w zakresie branży kreatywnej. dot. uwagi nr 3.: Warto chociażby przywołać w sposób syntetyczny wnioski z dotychczasowych doświadczeń np.: badania Efekty polityki spójności w obszarze kultury. Identyfikacja mechanizmów wpływu na rozwój społeczno-gospodarczy, istotnych z punktu widzenia warunków wsparcia kultury w perspektywie polityki spójności 2021-2027	częściowo przyjęta	Z uwagi na ograniczoną ilość znaków, w programie nie ma możliwości rozszerzania opisu części diagnostycznej.
1153	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego Departament Rozwoju Regionalnego		115,117, 118	1. (dot. 2.6.1.1): Zgodnie z załącznikiem D duży nacisk jest kładziony na opiekę koordynowaną i przenoszenie akcentów z usług wymagających hospitalizacji na rzecz POZ i AOS. Zgodnie ze stanowiskiem Komisji wdrożenie tych akcentów w poprzedniej perspektywie było na bardzo niskim poziomie. Powyższe może wynikać z braku regulacji omawianych pojęć. 2. (dot. 2.6.1.2) W dokumencie jako główną grupę docelową wskazano ogół mieszkańców kraju. Mając na uwadze, iż cele Programu Regionalnego w zakresie obszaru zdrowia są zbieżne z programem FENiKS wydaje się iż może wystąpić ryzyko ubiegania się o wsparcie na realizację tej samej inwestycji w dwóch programach. 3. (dot. 2.6.1.4) W kontekście aktualnej sytuacji, wynikającej z pandemii COVID-19 rodzi się pytanie, czy i jak zmieni się konstrukcja map potrzeb zdrowotnych.	dot. uwagi nr 1.: Sugerujemy rozważenie propozycji wskazania sposobu rozumienia obu pojęć (opieki koordynowanej i przeniesienia akcentów z hospitalizacji na POZ/AOS), czy też wskazania, jakie działania będą wchodziły w opiekę koordynowaną, a jakie będą służyć przenoszeniu akcentów. dot. uwagi nr 2.: Zasadnym wydaje się doprecyzowanie jakie podmioty i na jakich zasadach, w którym programie mogą ubiegać się o wsparcie. dot. uwagi nr 3.: Zasadnym wydaje się opublikowanie map w tym dziedzinowych z uwzględnieniem sytuacji COVID przed ogłoszonymi naborami celem uniknięcia ewentualnych opóźnień czy wykluczeń wnioskodawców.	częściowo przyjęta	Zapisy zostaną zmienione, ponadto w części informacje te zostaną opisane w SzOP.
1154	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego Departament Rozwoju Regionalnego	2.5.2.1 Powiązane rodzaje działań	107, 108	1. Brak wsparcia dla dróg krajowych w miastach na prawach powiatu. Propozycja uzupełnienia zapisu: Finansowane będą również przebudowy wybranych odcinków istniejących dróg krajowych, w tym w miastach na prawach powiatu do parametrów naciskowych 11,5 tony/oś (115 kN/oś). Poprawa dostępności komunikacyjnej kraju wymaga także wspierania rozwoju połączeń do sieci TEN-T obszarów od niej oddalonych, w tym ośrodków miejskich. Dlatego przewiduje się realizację (budowę i przebudowę) wybranych pozamiejskich i miejskich odcinków dróg krajowych poza siecią TEN-T (w tym tym dróg ekspresowych), stanowiących część szlaków łączących ośrodki miejskie z infrastrukturą sieci TEN-T. 2. Propozycja uzupełnienia zapisu: W sektorze kolejowym projekty na liniach poza siecią TEN-T będą dotyczyć budowy i modernizacji linii kolejowych i węzłów transportowych dla przewozów o charakterze ponadregionalnym i regionalnym. Kontynuowane będą projekty o charakterze regionalnym, dla których przygotowano dokumentację techniczną ze środków programów regionalnych na lata 2014-2020 oraz elektryfikacja linii kolejowych	dot. uwagi nr 1.: Zgodnie z zapisami linii demarkacyjnej oraz FENiKS brakuje wsparcia dla dróg krajowych w miastach na prawach powiatu. Zgodnie z informacjami przekazywanymi podczas spotkań roboczych dot. CP3 wsparcie takie miało być udzielane ze środków programu krajowego w ramach specjalnej koperty finansowej dla miast na prawach powiatu. Obecnie miasta na prawach powiatu pozbawione są takiego wsparcia na poziomie krajowym oraz regionalnym. Ograniczone środki finansowe na poziomie regionalnym uniemożliwiają zaplanowanie takiego wsparcia w programach regionalnych. dot. uwagi nr 2.: Projekty PKP PLK, dla których finansowana jest dokumentacja techniczna ze środków RPO 2014-2020 powinny mieć zapewnione finansowanie ze środków programu krajowego 2021-2027. Szacunkowe koszty realizacji tych projektów przekraczają możliwości finansowe programów regionalnych. Dodatkowo wymogi koncentracji tematycznej na CP2 określone w Kontrakcie Programowym, przy jednoczesnym 50% ograniczeniu wliczania alokacji z zrównoważonej mobilności do koncentracji tematycznej wymuszają na regionach zmniejszenie alokacji na pozostałe CP – w tym CP3. PKP PLK jako instytucja rządowa powinna realizować projekty z programów zarządzanych centralnie.	częściowo przyjęta	Ad. 1. W FENiKS przewiduje się finansowanie dróg zarządzanych przez GDDKiA, w celu wypełnienia zobowiązań dotyczących budowy sieci TEN-T w Polsce. Tym niemniej, biorąc pod uwagę zgłaszane postulaty, ale bez uszczerbku dla realizacji celu związanego z dokończeniem budowy spójnej sieci drogowej w Polsce, finansowane będą mogły być także projekty budowy dróg w miastach na prawach powiatu (o standardzie nośności 115 kN/oś) uwzględnione w zawartych Kontraktach Programowych. Ad. 2. Środki finansowe FENiKS alokowane na wsparcie transportu kolejowego pozwalają na realizację projektów fazowanych i etapowanych z perspektywy 2014-2020 oraz najważniejszych priorytetów wynikających ze Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030. Linia demarkacyjna nie przesądza o finansowaniu linii regionalnych na poziomie krajowym, czy regionalnym. Ewentualne uszczegółowienie dotyczące kontynuacji/realizacji projektów kolejowych o znaczeniu regionalnym zostanie wprowadzone po uzgodnieniu odpowiednich zapisów w Umowie Partnerstwa.

1155	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego Departament Rozwoju Regionalnego	2.5.2.1 Powiązane rodzaje działań s. 107, 108		1. Brak wsparcia dla dróg krajowych w miastach na prawach powiatu. Propozycja uzupełnienia zapisu: Finansowane będą również przebudowy wybranych odcinków istniejących dróg krajowych, w tym w miastach na prawach powiatu do parametrów naciskowych 11,5 tony/oś (115 kN/oś). Poprawa dostępności komunikacyjnej kraju wymaga także wspierania rozwoju połączeń do sieci TEN-T obszarów od niej oddalonych, w tym ośrodków miejskich. Dlatego przewiduje się realizację (budowę i przebudowę) wybranych pozamiejskich i miejskich odcinków dróg krajowych poza siecią TEN-T (w tym tym dróg ekspresowych), stanowiących część szlaków łączących ośrodki miejskie z infrastrukturą sieci TEN-T. 2. Propozycja uzupełnienia zapisu: W sektorze kolejowym projekty na liniach poza siecią TEN-T będą dotyczyć budowy i modernizacji linii kolejowych i węzłów transportowych dla przewozów o charakterze ponadregionalnym i regionalnym. Kontynuowane będą projekty o charakterze regionalnym, dla których przygotowano dokumentację techniczną ze środków programów regionalnych na lata 2014-2020 oraz elektryfikacja linii kolejowych	dot. uwagi nr 1.: Zgodnie z zapisami linii demarkacyjnej oraz FENiKS brakuje wsparcia dla dróg krajowych w miastach na prawach powiatu. Zgodnie z informacjami przekazywanymi podczas spotkań roboczych dot. CP3 wsparcie takie miało być udzielane ze środków programu krajowego w ramach specjalnej koperty finansowej dla miast na prawach powiatu. Obecnie miasta na prawach powiatu pozbawione są takiego wsparcia na poziomie krajowym oraz regionalnym. Ograniczone środki finansowe na poziomie regionalnym uniemożliwiają zaplanowanie takiego wsparcia w programach regionalnych. dot. uwagi nr 2.: Projekty PKP PLK, dla których finansowana jest dokumentacja techniczna ze środków RPO 2014-2020 powinny mieć zapewnione finansowanie ze środków programu krajowego 2021-2027. Szacunkowe koszty realizacji tych projektów przekraczają możliwości finansowe programów regionalnych. Dodatkowo wymogi koncentracji tematycznej na CP2 określone w Kontrakcie Programowym, przy jednoczesnym 50% ograniczeniu wliczania alokacji z zrównoważonej mobilności do koncentracji tematycznej wymuszają na regionach zmniejszenie alokacji na pozostałe CP – w tym CP3. PKP PLK jako instytucja rządowa powinna realizować projekty z programów zarządzanych centralnie.	częściowo przyjęta	W FENiKS przewiduje się finansowanie dróg zarządzanych przez GDDKiA, w celu wypełnienia zobowiązań dotyczących budowy sieci TEN-T w Polsce. Tym niemniej, biorąc pod uwagę zgłaszane postulaty, ale bez uszczerbku dla realizacji celu związanego z dokończeniem budowy spójnej sieci drogowej w Polsce, finansowane będą mogły być także projekty budowy dróg w miastach na prawach powiatu (o standardzie nośności 115 kN/oś) uwzględnione w zawartych Kontraktach Programowych.
1156	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego Departament Rozwoju Regionalnego	s. 11, 13, 17		1. (dot. 1.1) W opisie obszaru „Zdrowie” jest wzmianka jedynie o AOS, jako szczególnie istotnej w procesie diagnostyki i leczenia. 2. (dot. 1.2) Brak określonych wyznań dla obszaru kultury 3. (dot. 1.6) Brak odniesienia się do wniosków płynących z dotychczasowych doświadczeń dla obszaru kultura	dot. uwagi nr 1.: Mając na uwadze zapisy załącznika D, gdzie duży nacisk jest kładziony na opiekę koordynowaną i przeniesienie akcentów z usług wymagających hospitalizacji na rzecz POZ i AOS wydaje się iż obszar ten powinien zostać poddany szerszej diagnozie. dot. uwagi nr 2.: Zwiększony potencjał i polepszona sytuacja ekonomiczna pozwalają na rozszerzenie oferty kulturalnej, co np.: generuje dodatkowe efekty mnożnikowe w ramach lokalnych łańcuchów dostaw - zatem kultura jest znaczącym elementem gospodarki. W diagnozie słusznie wspomniano o sektorze kreatywnym, warto byłoby jednak uzupełnić dane o statystykę polską, wg. GUS w 2019 r. działalność prowadziło 121,5 tys. przedsiębiorstw zaliczanych do przemysłów kultury i kreatywnych. Wprawdzie przeważającą większość podmiotów (99,0%) stanowiły mikroprzedsiębiorstwa, skupiające 72,7% pracujących w obszarze przemysłów kultury i kreatywnych, niemniej warto byłoby uzupełnić dane o statystykę w odniesieniu do sektora publicznego i jego potencjału w zakresie branży kreatywnej. dot. uwagi nr 3.: Warto chociażby przywołać w sposób syntetyczny wnioski z dotychczasowych doświadczeń np.: badania Efekty polityki spójności w obszarze kultury. Identyfikacja mechanizmów wpływu na rozwój społeczno-gospodarczy, istotnych z punktu widzenia warunków wsparcia kultury w perspektywie polityki spójności 2021-2027	odrzucona	W miarę możliwości obecne zapisy zostaną poprawione i uzupełnione, jednak poważną przeszkodą są narzucone odgórnie (przepisy rozporządzenia ogólnego) ograniczenia w liczbie znaków we wzorze programu.
1157	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego Departament Rozwoju Regionalnego	s. 115,117, 118		1. (dot. 2.6.1.1): Zgodnie z załącznikiem D duży nacisk jest kładziony na opiekę koordynowaną i przenoszenie akcentów z usług wymagających hospitalizacji na rzecz POZ i AOS. Zgodnie ze stanowiskiem Komisji wdrożenie tych akcentów w poprzedniej perspektywie było na bardzo niskim poziomie. Powyższe może wynikać z braku regulacji omawianych pojęć. 2. (dot. 2.6.1.2) W dokumencie jako główną grupę docelową wskazano ogół mieszkańców kraju. Mając na uwadze, iż cele Programu Regionalnego w zakresie obszaru zdrowia są zbieżne z programem FENiKS wydaje się iż może wystąpić ryzyko ubiegania się o wsparcie na realizację tej samej inwestycji w dwóch programach. 3. (dot. 2.6.1.4) W kontekście aktualnej sytuacji, wynikającej z pandemii COVID-19 rodzi się pytanie, czy i jak zmieni się konstrukcja map potrzeb zdrowotnych.	dot. uwagi nr 1.: Sugerujemy rozważenie propozycji wskazania sposobu rozumienia obu pojęć (opieki koordynowanej i przeniesienia akcentów z hospitalizacji na POZ/AOS), czy też wskazania, jakie działania będą wchodziły w opiekę koordynowaną, a jakie będą służyć przenoszeniu akcentów. dot. uwagi nr 2.: Zasadnym wydaje się doprecyzowanie jakie podmioty i na jakich zasadach, w którym programie mogą ubiegać się o wsparcie. dot. uwagi nr 3.: Zasadnym wydaje się opublikowanie map w tym dziedzinowych z uwzględnieniem sytuacji COVID przed ogłaszaniem naborami celem uniknięcia ewentualnych opóźnień czy wykluczeń wnioskodawców.	odrzucona	Zakres wsparcia zostanie doprecyzowany w dokumencie Szczegółowy Opis Priorytetów.
1158	Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego	2.6 PRIORYTET VI: Zdrowie s. 116		Dotyczyfragmentu: Interwencja funduszy będzie wspierać realizację modelu włączenia społecznego i opieki nad osobami potrzebującymi wsparcia w codziennym funkcjonowaniu, w tym osobami starszymi i przewlekle chorymi. Realizowane działania będą wzmacniać systemową zmianę w ochronie zdrowia w kierunku rozwijania zdeinstytucjonalizowanych form opieki nad osobami chorymi i potrzebującymi wsparcia w codziennym funkcjonowaniu. Szczególnie istotne będzie wspieranie opieki nad osobami starszymi oraz dotkniętymi chorobami i zaburzeniami psychicznymi. Fragment niezrozumiały.	Nie jest jasne jakie działania będą realizowane na poziomie krajowym. Opis powinien zostać rozszerzony o konkretne plany i działania. Ponadto infrastruktura placówek zapewniających całodobową opiekę osobom z niepełnosprawnościami, przewlekle chorym lub osobom w podeszłym wieku realizowana będzie na poziomie regionalnym.	częściowo przyjęta	Szczegółowy zakres wsparcia zostanie doprecyzowany w dokumencie Szczegółowy Opis Priorytetów
1159	Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego	2.6 PRIORYTET VI: Zdrowie Uwaga ogólna		Opis planowanych działań jest bardzo ogólnikowy, w zasadzie prezentuje tylko hasła zmian, przykładów konkretnych przedsięwzięć jest bardzo mało. Z opisu nie wynika czy i jakie przewidywane są np. działania budowlane, zakupy sprzętowe itp. Diagnoza na początku dokumentu też zbyt wiele informacji nie wnosi.	Propozycja uszczegółowienia zapisów o wyraźne przykłady działań.	częściowo przyjęta	Zapisy zostaną poprawione, jednocześnie większość szczegółowych informacji w zakresie konkretnych działań zostanie przedstawiona w dokumencie Szczegółowy Opis Priorytetów.
1160	Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego	Cel szczegółowy 2.8		Istniejący zapis nie uwzględnia interwencji dotyczącej zakupu autobusów zeroemisyjnych. Rozszerzenie zakresu wsparcia o tabor autobusowy.	Zeroemisyjny tabor autobusowy jest istotnym elementem gospodarki niskoemisyjnej miast. Istotne jest zatem umożliwienie wsparcia dla tego rodzaju inwestycji.	odrzucona	Rozumiemy potrzebę rozwijania tej formy przewozów, tym niemniej występuje tu demarkacja pomiędzy wsparciem autobusów w Krajowym Planie Odbudowy a transportu szynowego FENiKS. KPO jest instrumentem dla którego okres kwalifikowalności już się rozpoczął, jednocześnie reżim czasowy jest tam krótszy niż w ramach polityki spójności. Dublowanie w jednym czasie naborów z różnych źródeł na poziomie krajowym nie jest wskazane, z założenia więc te dwa instrumenty: KPO oraz FENiKS powinny się uzupełniać. Tabor autobusowy w pierwszej kolejności finansowany będzie więc ze środków KPO. Ewentualne zmiany FENiKS będą mogły zostać dokonane na późniejszym etapie wdrażania Programu, jeżeli będą występowały jeszcze potrzeby w zakresie wsparcia wymiany (zakupu) taboru autobusowego, a także będą dostępne wolne środki.
1161	Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego	2.6 PRIORYTET VI: Zdrowie Str.115		"Niemniej interwencje w ramach programu będą dążyły do zwiększenia potencjału opieki szpitalnej wyłącznie w sytuacjach, gdy nie ma możliwości zabezpieczenia odpowiedniej diagnostyki i leczenia na poziomie podstawowej opieki zdrowotnej i ambulatoryjnej opieki specjalistycznej (np. operacje, zabiegi wysokospecjalistyczne i inne, wymagające leczenia szpitalnego), jak również wyłącznie w przypadku, gdy identyfikuje się faktyczne – uzasadnione nieodpowiednim stanem infrastruktury – inwestycje i potrzeby." Zapis zbyt rygorystyczny, prosba o przeformułowanie, aby wsparcie szpitali było możliwe nie tylko w szczególnych wypadkach, ale zgodnie ze zdiagnozowaną potrzebą.	Nie można zmarginalizować roli i potrzeby wsparcia opieki szpitalnej w leczeniu pacjentów, zwłaszcza w czasie trwającej epidemii Covid.	odrzucona	Zapisy programu dotyczące ograniczenia wsparcia szpitali wynikają z rygorystycznego stanowiska KE, mającego na celu zmianą modelu świadczenia usług zdrowotnych i położenia większego akcentu na opieką podstawową.

1162	Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego	2.6 PRIORYTET VI: Zdrowie Uwaga ogólna		Brak komplementarności z innymi programami.	Ze względu na wsparcie infrastruktury podmiotów leczniczych, w tym POZ i AOS, działających w publicznym systemie ochrony zdrowia również z innych programów, istnieje potrzeba skonkretyzowania planowanych działań celem przejrzystości i nie powielenia przedsięwzięć.	odrzucona	Zapisy zostaną doprecyzowane w dokumencie Szczegółowy Opis Priorytetów
1163	Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego	2.4 Priorytet IV: Wsparcie sektora transportu		Powrót do zamierzeń uwzględniających realizację ze środków europejskich z poziomu krajowego inwestycji kolejowych o charakterze regionalnym, których dokumentacje techniczne lub pierwsze etapy finansowane były/będą z programów z perspektywy 2014-2020.	Zapisy projektu Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 nie wskazują wprost na możliwość wsparcia linii kolejowych o charakterze regionalnym i skupiają się wyłącznie na liniach o charakterze krajowym i ponadregionalnym oraz aglomeracyjnym. Należy zwrócić uwagę na fakt, że podjęcie przez Instytucję Zarządzającą regionalnymi programami operacyjnymi decyzji o dofinansowaniu w perspektywie 2014-2020 prac przygotowawczych (dokumentacyjnych) pod przyszłe inwestycje kolejowe, związane było z planowanym przez stronę rządową zapewnieniem możliwości realizacji etapów inwestycyjnych przedsięwzięć kolejowych w perspektywie 2021-2027 z poziomu krajowego.	odrzucona	Uwaga nie może być uwzględniona na obecnym etapie. Środki finansowe FENiKS alokowane na wsparcie transportu kolejowego pozwalają na realizację projektów fazowanych i etapowanych z perspektywy 2014-2020 oraz najważniejszych priorytetów wynikających ze Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030. Linia demarkacyjna nie przesądza o finansowaniu linii regionalnych na poziomie krajowym, czy regionalnym. Eventualne uszczegółowienie dotyczące kontynuacji/realizacji projektów kolejowych o znaczeniu regionalnym zostanie wprowadzone po uzgodnieniu odpowiednich zapisów w UP (przyjęciu przez Komisję Europejską).
1164	Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego	2.6 PRIORYTET VI: Zdrowie Str.115		Opis zmian w ambulatoryjnej opiece specjalistycznej. W zakresie zmian w ambulatoryjnej opiece specjalistycznej powielają się informacje.	Propozycja ujednoczenia zapisów w zakresie informacji o zmianach w ambulatoryjnej opiece specjalistycznej.	przyjęta	
1165	Urząd Miasta Bydgoszczy	2.1.2.4 Wskazanie konkretnych terytoriów objętych wsparciem, z uwzględnieniem planowanego wykorzystania narzędzi terytorialnych	39,4	1. - 2.1.2.4 Rekomendacja dodania zapisów, które akcentują możliwość wsparcia z FENiKS projektów wynikających ze Strategii ZIT dla jednostek samorządu terytorialnego (w tym ich związków i porozumień) oraz działających w ich imieniu jednostek organizacyjnych (w szczególności dla miast wojewódzkich i ich obszarów). 2. - 2.1.2.4 Dot. zapisów: „Działania przewidziane w ramach priorytetu będą miały w głównej mierze na celu realizację postanowień wynikających z właściwych strategii rozwojowych o charakterze krajowym – Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030 ... Będą uwzględniały specyficzne uwarunkowania terytorialne zawarte w tych dokumentach. Oznacza to podejmowanie inwestycji koniecznych do osiągnięcia celów strategicznych na poziomie krajowym i ponadregionalnym, co jest głównym celem Programu. Strategie i mechanizmy terytorialne będą miały charakter uzupełniający wobec podstawowego zakresu interwencji Programu oraz będą stosowane tam, gdzie będzie to uzasadnione charakterem inwestycji oraz istnieniem właściwych instrumentów wdrożeniowych. Natomiast w tabelach „Terytorialny mechanizm realizacji i ukierunkowanie terytorialne” przypisany jest kod: 33 – Brak ukierunkowania terytorialnego, co jest pewną niekonsekwencją. 3. - 2.1.2.2 grupę użytkowników należy doprecyzować/rozszerzyć o przedsiębiorstwa wodociągowo-kanalizacyjne. 3.- 2.1.2.7 Wskaźniki wskaźniki produktu należy uzupełnić/rozszerzyć o następujące wskaźniki: - Długość przebudowanej sieci kanalizacji deszczowej - Liczba wybudowanych urządzeń służących gospodarowaniu wodami opadowymi	ad. 1 - 2.1.2.4 Umożliwienie miastom wojewódzkim oraz ich obszarom funkcjonalnym ubiegania się o dofinansowanie z FENiKS w nowej perspektywie. ad. 2 - 2.1.2.4 Strategia Rozwoju Regionalnego 2030 jest ściśle ukierunkowana terytorialnie na obszary zagrożone trwałą marginalizacją, miasta średnie tracące funkcje społeczno-gospodarcze, wschodnią Polskę oraz Śląsk. ad. 3 - 2.1.2.2 Systemy gospodarowania wodami opadowymi są w zakresie działalności w/w przedsiębiorstw. ad. 4 - 2.1.2.7 Wskazany w dokumencie wskaźnik – „zielona infrastruktura...” nie odzwierciedla działań wykonanych w celu przystosowania do zmian klimatu.	częściowo przyjęta	Doprecyzowanie zapisów nastąpi na poziomie szczegółowego opisu osi, czyli SzOP.
1166	Urząd Miasta Bydgoszczy	2.1.3.4 Wskazanie konkretnych terytoriów objętych wsparciem, z uwzględnieniem planowanego wykorzystania narzędzi terytorialnych	44	1. - 2.1.3.4 Rekomendacja dodania zapisów, które akcentują możliwość wsparcia z FENiKS projektów wynikających ze Strategii ZIT dla jednostek samorządu terytorialnego (w tym ich związków i porozumień) oraz działających w ich imieniu jednostek organizacyjnych (w szczególności dla miast wojewódzkich i ich obszarów). 2. - 2.1.3.2 grupę użytkowników należy doprecyzować/rozszerzyć o przedsiębiorstwa wodociągowo-kanalizacyjne, a także o przedsiębiorstwa zajmujące się uzdatnianiem i dystrybucją wody oraz odprowadzaniem i oczyszczaniem ścieków	ad. 1 - 2.1.3.4 Umożliwienie miastom wojewódzkim oraz ich obszarom funkcjonalnym ubiegania się o dofinansowanie z FENiKS w nowej perspektywie. ad.2 - 2.1.3.2 Infrastruktura zapewniająca zbieranie i oczyszczanie ścieków komunalnych jest w zakresie działalności w/w przedsiębiorstw	częściowo przyjęta	Doprecyzowanie zapisów nastąpi na poziomie szczegółowego opisu osi, czyli SzOP.
1167	Urząd Miasta Bydgoszczy	2.1.4.7 WSKAŹNIKI	49,50-52	1. - 2.1.4.2 grupę użytkowników należy doprecyzować/rozszerzyć o przedsiębiorstwa wodociągowo-kanalizacyjne, a także o przedsiębiorstwa zajmujące się uzdatnianiem i dystrybucją wody oraz odprowadzaniem i oczyszczaniem ścieków 2. - 2.1.4.7 RCO 38 - Surface area of rehabilitated land supported – cel końcowy (2029) – 65 ha. 73 – Rewaloryzacja obszarów przemysłowych i rekultywacja skażonych gruntów – 30 000 000 EUR 74 – Rewaloryzacja obszarów przemysłowych i rekultywacja skażonych gruntów zgodnie z kryteriami efektywności – 20 000 000 EUR. Planowana powierzchnia rekultywowanych gruntów ok. 60 ha w całym kraju, a także kwota przeznaczona na ten cel w wysokości 50 mln EUR wydaje się za mała.	ad. 1 - 2.1.4.2 Obszary zdegradowane wymagające rekultywacji znajdują się również na terenie obiektów zarządzanych przez w/w przedsiębiorstwa. ad. 2 - 2.1.4.7 Sam teren zanieczyszczony na skutek działalności przemysłowej dawnych zakładów chemicznych ZACHEM to nawet 4500 ha, a koszt usunięcia zanieczyszczeń tylko z jednego strumienia wód podziemnych na powierzchni 26,9 ha migrujących z kompleksu składowisk „Zielona” w kierunku bydgoskiego osiedla Łęgnowo-Wieś i doliny Wisły to kwota 90 mln zł. Z tego względu zaplanowane działania i środki finansowe trzeba uznać za niewystarczające.	częściowo przyjęta	Ad.1.: Główne grupy docelowe interwencji dot. rekultywacji (przeniesionej zgodnie z oczekiwaniem KE do celu szczegółowego 2.7. I osi priorytetowej) to "Użytkownicy zasobów środowiska"; Ad. 2.: podział alokacji zdeteminowany jest przez uwarunkowania określone w UP, w tym wymagania dla programów dot. współczynników do obliczania wsparcia na cele związane ze zmianami klimatu. Przyjęty w programie podział alokacji prezentuje optymalny podział środków finansowych programu zapewniający wypełnienie wymagań w zakresie klimatu. Wskazane kwoty alokacji w podziale na kategorie interwencji mają charakter indykatorywny. W zależności od wyników wdrożeniowych istnieje możliwość zmiany wysokości alokacji (kosztem innych kategorii interwencji). Szacowana wartość docelowa wskaźnika RCO38 uwzględni koszty jednostkowe wdrażania projektów w perspektywie 2014-2020. Zwracamy też uwagę, że alokacja UE prezentowana w tabelach finansowych to kwoty w euro (wskazywane w uwadze koszty to kwoty w złotych), a alokacja UE stanowi część kosztów kwalifikowalnych projektu (finansowanie projektu oprócz alokacji UE obejmuje wkład krajowy/wkład własny beneficjenta).
1168	Urząd Miasta Bydgoszczy	2.2.5.6 Planowane wykorzystanie instrumentów finansowych	37, 47, 52, 86 itd. oraz 83	1. Uwaga do wielu priorytetów: W tabeli „Forma finansowania” w kolumnie „kod”, obok „01-dotacja” zamieszczanie innych możliwych form finansowania, zgodnie z informacjami w punkcie „Planowane wykorzystanie instrumentów finansowych”. 2. - 2.2.5.2 grupę użytkowników należy doprecyzować/rozszerzyć o przedsiębiorstwa wodociągowo-kanalizacyjne	ad. 1 Pomimo zamieszczenia takiej informacji: „W odniesieniu do wybranych obszarów w ramach celu szczegółowego rozważyć się wsparcie w formie instrumentów finansowych”, np. na str. 34, 45, 50, 84 itd., w tabelach „Forma finansowania” jest wpisana wyłącznie dotacja. Jeżeli na późniejszym etapie będą wprowadzone instrumenty finansowe, to dla wielu potencjalnych beneficjentów może to być dużym zaskoczeniem. ad.2 - 2.2.5.2 Infrastruktura służąca ujęciu, uzdatnianiu, magazynowaniu i dystrybucji wody jest w zakresie działalności w/w przedsiębiorstw	częściowo przyjęta	W aktualnej wersji Programu w sektorze wodno-kanalizacyjnym nie planowane są IF

1169	Urząd Miasta Bydgoszczy		wiele	1. Dokument wymaga korekty technicznej. Przykładowe błędy: • powtórzenia znaków interpunkcyjnych, czy całych wyrazów i zdań, niepotrzebne spacje; • Zawartość części tabel w j. angielskim lub częściowo po polsku i po angielsku. • znaki umowne bez wyjaśnienia, np. „*” przy nazwie wskaźnika „Szacowana emisja gazów cieplarnianych” na stronach, np.: 35; 60, 66. Wartość dla celu końcowego tego wskaźnika na różnych stronach jest odmienna. Wyjaśnienie znaczenia znaku „*” mogłoby uzasadnić przyjęcie różnych wartości dla tego samego wskaźnika. • Tabela „Wskaźniki rezultatu” na 55 str. Bez zawartości (pusty wiersz); • Układ dokumentu, a szczególnie celów utrudnia pracę z dokumentem i analizę jego treści. • Brak zbiorczego zestawienia alokacji na poszczególne interwencje. 2. Uzupełnienia wymaga wartość bazowa lub wartość odniesienia dla wielu wskaźników rezultatu, np. dla wskaźnika: Roczne zużycie energii pierwotnej (str.35) Waste collected separately (str. 51) Szacowana emisja gazów cieplarnianych (str. 60) 3. Kolumna „Źródło danych” – powinna zawierać informację o gestorze danych, konkretnej instytucji odpowiedzialnym za zbieranie takich danych, czy odpowiednim rejestrze.	ad.1 Poprawa czytelności dokumentu. ad.2 Wartości bazowe są możliwe do określenia i powinny być znane żeby móc oszacować efekt końcowy, a szczególnie żeby móc analizować efektywność podjętych działań. ad.3 Ten sam wskaźnik może przybierać różne wartości w zależności od metodologii liczenia i różnych źródeł. Zapis „Monitoring system” nie jest informacją o źródle danych.	częściowo przyjęta	Wszystkie nazwy wskaźników zostały uwzględnione w języku polskim (na podstawie oficjalnego tłumaczenia Załącznika 1 do Rozporządzenia 2021/1058 ws. EFRR i FS z dnia 24 czerwca 2021 r.), znaki “*” zostały usunięte z treści programu. Jeżeli chodzi o różne wartości tych samych wskaźników na różnych stronach programu, to rozwiązanie takie jest wymagane wzrotem programu określonych Rozporządzeniem 2021/1060 (wartości docelowe każdego wskaźnika muszą być określone odrębnie dla każdego celu szczegółowego i każdej osi priorytetowej, a w przypadku osi priorytetowych współfinansowanych ze środków EFRR, również odrębnie dla każdej kategorii regionu. Źródłem danych dla nich będą bowiem osiągnięcia projektów wdrażanych w poszczególnych celach szczegółowych i osiach priorytetowych). Uzupełniono również brakujące informacje o wskaźnikach i źródle danych (CST2021).
1170	Urząd Miasta Bydgoszczy	2.6.1.1 Powiązane rodzaje działań	114-120	Brak informacji, że dofinansowanie na infrastrukturę z poziomu krajowego, zgodnie z Linią demarkacyjną z 4 lutego 2021 r. MFIPR, może być przyznane tylko podmiotom leczniczym, dla których organem założycielskim lub prowadzącym jest minister lub wojewoda. Zapisy pomijają informację, że szpitale, POZ-y czy AOS-y samorządowe lub prywatne nie będą mogły korzystać ze wsparcia w ramach FENIKS.	Jasność przekazu, określenie kategorii podmiotów, które mogą być objęte wsparciem, (jak w celach związanych z kulturą).	częściowo przyjęta	Zakres wsparcia zostanie szczegółowo doprecyzowany w SzOP
1171	Urząd Miasta Bydgoszczy	2.1.5.2 Główne grupy docelowe	54	Uwaga ogólna - dot. grup docelowych (we wszystkich priorytetach) opis wymaga doprecyzowania. Grupy zostały opisane bardzo ogólnie. Brakuje odniesienia do beneficjentów oraz odbiorców rezultatów pośrednich i bezpośrednich.	Taki stopień ogólności przy określaniu grup docelowych, bez wskazania beneficjentów uniemożliwia ocenę możliwości uzyskania wsparcia.	częściowo przyjęta	Grupa docelowa nie oznacza beneficjentów wsparcia. Typ beneficjenta zostanie doprecyzowany w dokumentach uszczegóławiających
1172	Urząd Miasta Bydgoszczy	2.2.2.1 Powiązane rodzaje działań	62	Doprecyzowanie mocy instalacji przewidzianych do dofinansowania w ramach programu FENIKS.	Uzyskanie spójności z dokumentem Linia demarkacyjna.	częściowo przyjęta	Szczegółowy zakres projektów przewidzianych w c.s. 2.2. zostanie doprecyzowany w dokumentach szczegółowych.
1173	Urząd Miasta Bydgoszczy	2.4.1.1 Powiązane rodzaje działań	91-92	Propozycja by wykreślić sformułowanie „... zarządzanych przez krajowego zarządcę dróg” Wykreślenie zapisu umożliwiłoby miastom na prawach powiatu aplikować o środki na infrastrukturę drogową w drodze krajowej zlokalizowanej w mieście na prawach powiatu.	Zgodnie z Linią demarkacyjną drogi krajowe w miastach na prawach powiatu nie są przewidziane do wsparcia z poziomu krajowego jak i regionalnego.	częściowo przyjęta	W FENIKS przewiduje się finansowanie dróg zarządzanych przez GDDKiA, w celu wypełnienia zobowiązań dotyczących budowy sieci TEN-T w Polsce. Tym niemniej, biorąc pod uwagę zgłaszane postulaty, ale bez uszczerbku dla realizacji celu związanego z dokończeniem budowy spójnej sieci drogowej w Polsce, finansowane będą mogły być także projekty budowy dróg w miastach na prawach powiatu (o standardzie nośności 115 kN/oś) uwzględnione w zawartych Kontraktach Programowych.
1174	Urząd Miasta Bydgoszczy	2.5.1.1 Powiązane rodzaje działań	102	Propozycja by wykreślić sformułowanie „... zarządzanych przez krajowego zarządcę dróg” Wykreślenie zapisu umożliwiłoby miastom na prawach powiatu aplikować o środki na infrastrukturę drogową w drodze krajowej zlokalizowanej w mieście na prawach powiatu.	Zgodnie z Linią demarkacyjną drogi krajowe w miastach na prawach powiatu nie są przewidziane do wsparcia z poziomu krajowego jak i regionalnego.	częściowo przyjęta	W FENIKS przewiduje się finansowanie dróg zarządzanych przez GDDKiA, w celu wypełnienia zobowiązań dotyczących budowy sieci TEN-T w Polsce. Tym niemniej, biorąc pod uwagę zgłaszane postulaty, ale bez uszczerbku dla realizacji celu związanego z dokończeniem budowy spójnej sieci drogowej w Polsce, finansowane będą mogły być także projekty budowy dróg w miastach na prawach powiatu (o standardzie nośności 115 kN/oś) uwzględnione w zawartych Kontraktach Programowych.
1175	Urząd Miasta Bydgoszczy	2.1.1.4 Wskazanie konkretnych terytoriów objętych wsparciem, z uwzględnieniem planowanego wykorzystania narzędzi terytorialnych	33	1. - 2.1.1.4 Rekomendacja dodania zapisów, które akcentują możliwość wsparcia z FENIKS projektów wynikających ze Strategii ZIT dla jednostek samorządu terytorialnego (w tym ich związków i porozumień) oraz działających w ich imieniu jednostek organizacyjnych (w szczególności dla miast wojewódzkich i ich obszarów). 2. - 2.1.1.4 Dot. zapisów: „Działania przewidziane w ramach priorytetu będą miały w głównej mierze na celu realizację postanowień wynikających z właściwych strategii rozwojowych o charakterze krajowym – Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030 ... Będą uwzględniały specyficzne uwarunkowania terytorialne zawarte w tych dokumentach. Oznacza to podejmowanie inwestycji koniecznych do osiągnięcia celów strategicznych na poziomie krajowym i ponadregionalnym, co jest głównym celem Programu. Strategie i mechanizmy terytorialne będą miały charakter uzupełniający wobec podstawowego zakresu interwencji Programu oraz będą stosowane tam, gdzie będzie to uzasadnione charakterem inwestycji oraz istnieniem właściwych instrumentów wdrożeniowych. Natomiast w tabelach „Terytorialny mechanizm realizacji i ukierunkowanie terytorialne” przypisany jest kod: 33 – Brak ukierunkowania terytorialnego, co jest pewną niekonsekwencją. 3. - 2.1.1.2 grupę użytkowników należy doprecyzować/rozszerzyć o przedsiębiorstwa wodociągowo-kanalizacyjne, a także o przedsiębiorstwa zajmujące się uzdatnianiem i dystrybucją wody oraz odprowadzaniem i oczyszczaniem ścieków	ad. 1 - 2.1.1.4 Umożliwienie miastom wojewódzkim oraz ich obszarom funkcjonalnym ubiegania się o dofinansowanie z FENIKS w nowej perspektywie. ad. 2 - 2.1.1.4 Strategia Rozwoju Regionalnego 2030 jest ściśle ukierunkowana terytorialnie na obszary zagrożone trwałą marginalizacją, miasta średnie tracące funkcje społeczno-gospodarcze, wschodnią Polskę oraz Śląsk. ad. 3 - 2.1.1.2 Budynki użyteczności publicznej należą również do w/w przedsiębiorstw.	odrzucona	Szczegółowe zapisy odnośnie do realizacji wymiaru terytorialnego w FENIKS będą zawarte w dokumentach wdrożeniowych - SzOP i kryteriach wyboru projektów. Przesądzenia dokonane na poziomie dokumentu strategicznego i ogólnego jakim jest program nie byłyby wskazane, min. z uwagi na wiążący charakter takich zapisów (koniecznu do wynegocjowania z KE w przypadku ich zmiany), jak również formalne uwarunkowania związane ze wzorem programu (np. limit znaków). Dlatego planujemy włączenie zapisów odnośnie wymiaru terytorialnego do ww. dokumentów operacyjnych, które będą mogły być bardziej elastycznie kształtowane i doprecyzowywane np. w momencie finalizacji zapisów linii demarkacyjnej pomiędzy programami.
1176	Urząd Miasta Bydgoszczy	2.2.1.1 Powiązane rodzaje działań	57	Wydłużenie terminu na osiągnięcie statusu efektywnego systemu ciepłowniczego do końca perspektywy tj. do 31.12.2030 roku, lub możliwie wydłużony termin.	Proces inwestycyjny w przypadku budowy źródeł trwa od 4 do 6 lat od momentu złożenia wniosku o dofinansowanie do oddania źródła do eksploatacji. W związku z powyższym niewiele systemów ciepłowniczych osiągnie status efektywnych w proponowanych ramach czasowych. Dodatkowo komplikacje związane z epidemią COVID-19 również mogą spowodować wydłużenie terminów realizacji zadań inwestycyjnych.	odrzucona	Wskazany termin nie został ustalony na poziomie krajowym i MFIPR nie posiada kompetencji do jego zmiany.
1177	Urząd Miasta Bydgoszczy	2.3.1.4 Wskazanie konkretnych terytoriów objętych wsparciem, z uwzględnieniem planowanego wykorzystania narzędzi terytorialnych	88	Wpisano, że „Wsparcie obejmie inwestycje realizowane na obszarach ZIT miast wojewódzkich. Strategie i mechanizmy terytorialne będą miały charakter uzupełniający wobec podstawowego zakresu interwencji Programu oraz będą stosowane tam, gdzie będzie to uzasadnione charakterem inwestycji oraz istnieniem właściwych instrumentów wdrożeniowych”. Zapis ten nie jest spójny z Linią demarkacyjną, która mówi o projektach dużej skali i wartości realizowane na obszarach ZIT miast wojewódzkich, uzgodnione w kontraktach programowym.	Uzyskanie spójności z dokumentem Linia demarkacyjna.	odrzucona	Uwaga niejasna. Zapisy programu wskazujące, że "Strategie i mechanizmy terytorialne będą miały charakter uzupełniający wobec podstawowego zakresu interwencji Programu oraz będą stosowane tam, gdzie będzie to uzasadnione charakterem inwestycji oraz istnieniem właściwych instrumentów wdrożeniowych" nie są sprzeczne zapisami Linii demarkacyjnej. Podstawą realizacji projektu będzie jego ujęcie w przyjętej Strategii (Planie działania) ZIT miasta wojewódzkiego, z wyłączeniem miast wojewódzkich Polski Wschodniej. Tym samym klauzula w programie jak i zapisy linii demarkacyjnej są zbieżne.

1178	Urząd Miasta Bydgoszczy	2.2.3.2 Główne grupy docelowe	68	Uwaga do pkt. 2.2.3.1 Powiązane rodzaje działań (brak na liście rozwijanej). Ujęcie w ramach działań wymienionych w punkcie 2.2.3.1 również inteligentnych sieci ciepłowniczych	W celu szczegółowym pominięty został obszar ciepłownictwa. Inwestycje w inteligentne sieci ciepłownicze (inteligentne liczniki ciepła, rozwój inteligentnych systemów telemetrycznych, rozwój systemów optymalizacji sieci ciepłowniczych i węzłów) również mają wpływ na zmniejszenie zużycia energii przez odbiorców, zmniejszenie strat na przesył ciepła. W efekcie mają wpływ na redukcję gazów cieplarnianych, poprawę jakości powietrza.	odrzucona	Wsparcie dla sieci ciepłowniczych - w tym inteligentne rozwiązania dla nich - przewidziano w ramach Priorytetu II w c.s.2.1. Inteligentne rozwiązania w systemach ciepłowniczych będą mogły być wdrażane. Szczegółowe informacje o zakresie wsparcia znajdują się w dokumencie Szczegółowy Opis Priorytetów (SzOP)
1179	Urząd Miasta Bydgoszczy		wiele	1. Dokument wymaga korekty technicznej. Przykładowe błędy: • powtórzenia znaków interpunkcyjnych, czy całych wyrazów i zdań, niepotrzebne spacje; • Zawartość części tabel w j. angielskim lub częściowo po polsku i po angielsku. • znaki umowne bez wyjaśnienia, np. „**” przy nazwie wskaźnika „Szacowana emisja gazów cieplarnianych” na stronach, np.: 35; 60, 66. Wartość dla celu końcowego tego wskaźnika na różnych stronach jest odmienna. Wyjaśnienie znaczenia znaku „**” mogłoby uzasadnić przyjęcie różnych wartości dla tego samego wskaźnika. • Tabela „Wskaźniki rezultatu” na 55 str. Bez zawartości (pusty wiersz); • Układ dokumentu, a szczególnie celów utrudnia pracę z dokumentem i analizę jego treści. • Brak zbiorczego zestawienia alokacji na poszczególne interwencje. 2. Uzupełnienia wymaga wartość bazowa lub wartość odniesienia dla wielu wskaźników rezultatu, np. dla wskaźnika: Roczne zużycie energii pierwotnej (str.35) Waste collected separately (str. 51) Szacowana emisja gazów cieplarnianych (str. 60) 3. Kolumna „Źródło danych” – powinna zawierać informację o gestorze danych, konkretnej instytucji odpowiedzialnym za zbieranie takich danych, czy odpowiednim rejestrze.	ad.1 Poprawa czytelności dokumentu. ad.2 Wartości bazowe są możliwe do określenia i powinny być znane żeby móc oszacować efekt końcowy, a szczególnie żeby móc analizować efektywność podjętych działań. ad.3 Ten sam wskaźnik może przybierać różne wartości w zależności od metodologii liczenia i różnych źródeł. Zapis „Monitoring system” nie jest informacją o źródle danych.	przyjęta	
1180	Urząd Miasta Bydgoszczy	1.1 GŁÓWNE WYZWANIA PRZY UWZGLĘDNIENIU RÓŻNIC SPOŁECZNYCH, EKONOMICZNYCH I TERYTORIALNYCH	10	Prośba o uzupełnienie /dodanie zapisu w fragmencie: „Czynnikiem wpływającym na dostępność usług zdrowotnych jest postępujące starzenie się polskiego społeczeństwa objawiające się m.in. gwałtownym wzrostem liczby osób w wieku 80 lat i starszych oraz ograniczone zasoby kadry medycznej”ORAZ OGRANICZONE ZASOBY KADRY MEDYCZNEJ	Brak kadry medycznej (lekarzy, ratownicy, pielęgniarki) to obok czynników demograficznych najważniejszy problem polskiej służby zdrowia, który wymaga zaakcentowania w niniejszym Programie.	przyjęta	
1181	Urząd Miasta Gdyni	2.3.1.7 WSKAŹNIKI	89	Uzupełnienie zapisów o wskaźniki produktu: RCO 58 – Infrastruktura przeznaczona specjalnie dla rowerów objęta wsparciem RCO 59 – Infrastruktura paliw alternatywnych (punkty tankowania/ladowania)* oraz wskaźniki rezultatu: RCR 62 – Roczna liczba użytkowników nowego lub zmodernizowanego transportu publicznego RCR 64 – Roczna liczba użytkowników infrastruktury przeznaczonej specjalnie dla rowerów	Zmiana stanowi konsekwencję całościowego podejścia do kwestii równoważenia mobilności miejskiej w kontekście zastosowania w ramach celu szczegółowego 2.8. mechanizmu ZIT. Wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej oraz tworzenie nieprzerwanych możliwości przemieszczania się środkami transportu o jak najmniejszej presji na środowisko i realizacja zapisów strategii ponadlokalnych będą znacznie utrudnione w sytuacji, kiedy wydatkowanie środków w ramach celu szczegółowego 2.8 nakierowane będzie na uzyskanie wskaźników odnoszących się do tylko jednego systemu transportowego – transportu szynowego. Miejski transport szynowy funkcjonuje jedynie w miastach stanowiących rdzeń obszarów ZIT, a i to nie we wszystkich.	odrzucona	Program nie zakłada realizacji projektów dedykowanych stricte infrastrukturze rowerowej ani infrastrukturze paliw alternatywnych. Wsparcie infrastruktury rowerowej przewidywane jest jako element projektu, a nie dedykowany typ projektu. Wskaźnik RCR62 Annual users of new or modernised public transport obejmuje efekty niewykazywane we wskaźniku RCR63 Annual users of new or modernised tram and metro lines (wskaźniki nie pokrywają się). Z uwagi na fakt iż FENIKS nie obejmuje zakupu taboru autobusowego, wskaźnik nie ma zastosowania do celu szczegółowego 2.8. FENIKS.
1182	Urząd Miasta Gdyni	2.3.1.1 Powiązane rodzaje działań	87	Zamiana zapisu: „W związku z powyższym, w zakresie publicznego transportu zbiorowego w miastach wsparcie finansowe będzie przeznaczone dla inwestycji w infrastrukturę i tabor szynowy publicznego transportu zbiorowego, węzły przesiadkowe, miejskie systemy ITS dla uprzywilejowania, usprawnienia usług publicznego transportu miejskiego, rozwiązania IT. W ramach realizowanych projektów transportu publicznego możliwe będzie też sfinansowanie wydatków związanych z obsługą i integracją usług transportu publicznego dostosowanego do potrzeb wszystkich użytkowników (zapleczka techniczne dla taboru, dostosowanie infrastruktury miejskiej do obsługi transportu publicznego i pasażerów, infrastruktura wspierająca rozwój aktywnej mobilności i mikromobilności).” na: „W związku z powyższym, w zakresie transportu miejskiego wsparcie finansowe będzie dedykowane inwestycjom w infrastrukturę i tabor zeroemisyjnego publicznego transportu zbiorowego, infrastrukturę dla ruchu rowerowego i pieszego, węzły przesiadkowe, miejskie systemy ITS dla uprzywilejowania, usprawnienia usług transportu miejskiego, rozwiązania IT. W ramach realizowanych projektów transportu miejskiego możliwe będzie też sfinansowanie wydatków związanych z obsługą i integracją usług transportu publicznego dostosowanego do potrzeb wszystkich użytkowników (zapleczka techniczne dla taboru, budowa i przebudowa infrastruktury miejskiej do obsługi transportu publicznego i pasażerów, infrastruktura dla aktywnej mobilności i mikromobilności).”	Cel szczegółowy 2.8 jest jedynym celem programu FENIKS, w którym przewidziano zastosowanie mechanizmu ZIT. Ograniczenie możliwości finansowania zakupu taboru miejskiego transportu zbiorowego do taboru szynowego znacznie jednak ograniczy możliwość finansowania w ramach tego celu szczegółowego inwestycji zaplanowanych w strategiach terytorialnych. Transport tramwajowy funkcjonuje obecnie jedynie w miastach stanowiących rdzeń obszarów ZIT, a i to nie we wszystkich. W celu umożliwienia realizacji w ramach celu szczegółowego 2.8 inwestycji wskazanych jako istotne w strategiach ponadlokalnych i osiągnięcie w ten sposób zakładanego zrównoważenia opcji transportowych w obszarze funkcjonalnym miasta poprzez „tworzenie nieprzerwanych możliwości przemieszczania się środkami transportu o jak najmniejszej presji na środowisko”, niezbędne jest umożliwienie finansowania na obszarach ZIT inwestycji we wszystkie systemy zbiorowego i indywidualnego transportu miejskiego, które ograniczają presję transportu na środowisko – zarówno transport szynowy, jak i zeroemisyjny transport autobusowy i trolejbusowy wraz z dedykowaną mu infrastrukturą oraz transport rowerowy czy pieszy. W kontekście równoważenia mobilności i tworzenia warunków dla bezemisyjnego, a przy tym bezpiecznego z punktu widzenia pandemii transportu, nie można pominąć kwestii rozwoju transportu rowerowego. Większy udział rowerów w podróży wpisuje się wprost w przytoczony Cel szczegółowy 2.8 Wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej. W powiązaniu z założeniami inwestycji E1.1.2 KPO zgodnie z którymi w programie tym możliwe będzie wyłącznie uzyskanie dofinansowania na zakup taboru autobusowego lub, w części pożyczkowej, szynowego, ograniczenie działań finansowanych w ramach celu szczegółowego 2.8 do taboru szynowego wyklucza możliwość uzyskania w którymkolwiek z tych programów dofinansowania na zakup zeroemisyjnego taboru trolejbusowego.	odrzucona	Tabor autobusowy: Rozumiemy potrzebę rozwijania tej formy przewozów biorąc pod uwagę ilościowe cele dot. wielkości udziału taboru bezemisyjnego we flocie, wynikające z krajowych dokumentów. Tym niemniej występuje tu demarkacja pomiędzy wsparciem autobusów w KPO a transportu szynowego FENIKS. KPO jest instrumentem dla którego okres kwalifikowalności już się rozpoczął, jednocześnie reżim czasowy jest tam krótszy niż w ramach polityki spójności. Dublowanie w jednym czasie naborów z różnych źródeł na poziomie krajowym nie jest wskazane, z założenia więc te dwa instrumenty: KPO oraz FENIKS powinny się uzupełniać. Tabor autobusowy w pierwszej kolejności finansowany będzie więc ze środków KPO. Ewentualne zmiany FENIKS będą mogły zostać dokonane na późniejszym etapie wdrażania Programu, jeżeli będą występowały jeszcze potrzeby w zakresie wsparcia wymiany (zakupu) taboru autobusowego. Infrastruktura rowerowa: Z uwagi na dostępną alokację, Program FENIKS - jako interwencja z poziomu krajowego - koncentruje się na kluczowych wyzwaniach dla transportu zbiorowego w aglomeracjach (cel szczegółowy 2.8) i rozwoju podstawowej sieci transportowej kraju (cel szczegółowy 3.2) . Istnieje szereg innych programów pozwalających na budowę ścieżek rowerowych. Dodatkowo podkreślamy, że w ramach celu 2.8 kwalifikowane będą wydatki w ramach projektów służące tworzeniu infrastruktury pieszo-rowerowej. Nie zakładamy jednak oddzielnych projektów w tym zakresie z poziomu FENIKS. W transporcie miejskim, odpornym na niekorzystne zjawiska atmosferyczne i bardziej dostępnym dla szerszego grona odbiorców, w tym osób o ograniczonej mobilności, widzimy większy potencjał do przejęcia indywidualnego ruchu drogowego w miastach niż infrastruktura rowerowa. Podkreślamy, że brak oddzielnych inwestycji w infrastrukturę rowerową nie oznacza ignorowania tej formy transportu, a jest wyrazem zastosowania komplementarności wsparcia różnych elementów mobilności miejskiej z poszczególnych programów (nie tylko FENIKS finansuje aktywność mobilną), w której każdy program inaczej rozkłada akcenty, zgodnie ze swoim charakterem. Ta komplementarność ma służyć unikaniu
1183	Urząd Miasta Gorzowa Wlkp.	2.1.2.2 Główne grupy docelowe	39	Wnioskuje o określenie beneficjentów, w ramach poszczególnych priorytetów, z uwzględnieniem jednostek samorządu terytorialnego, spółek z udziałem jednostek samorządu terytorialnego oraz instytucji kultury. Wnioskuje o określenie trybu wyboru projektów w poszczególnych priorytetach (tryb konkursowy lub pozakonkursowy), a także zasad kwalifikowania projektów możliwych do dofinansowania w procedurze pozakonkursowej.	Brak identyfikacji beneficjentów na poziomie Programu FENIKS może w przyszłości uniemożliwić ww. podmiotom realizację zadań strategicznych wpisujących się w jego cele. Takie działania umożliwi odpowiednie przygotowanie beneficjentów do tworzenia dokumentów strategicznych i programowych na poziomie regionalnym i lokalnym, a także do aplikowania o dofinansowanie projektów.	częściowo przyjęta	W programie wskazano grupy docelowe wsparcia w ramach danego obszaru. Natomiast beneficjenci dla poszczególnych typów projektów zostaną wskazani w dokumentach uszczegóławiających tj. SzOP
1184	Urząd Miasta Gorzowa Wlkp.	2.1.3.1 Powiązane rodzaje działań	42	Wnioskuje o określenie beneficjentów, w ramach poszczególnych priorytetów, z uwzględnieniem jednostek samorządu terytorialnego, spółek z udziałem jednostek samorządu terytorialnego oraz instytucji kultury. Wnioskuje o określenie trybu wyboru projektów w poszczególnych priorytetach (tryb konkursowy lub pozakonkursowy), a także zasad kwalifikowania projektów możliwych do dofinansowania w procedurze pozakonkursowej.	Brak identyfikacji beneficjentów na poziomie Programu FENIKS może w przyszłości uniemożliwić ww. podmiotom realizację zadań strategicznych wpisujących się w jego cele. Takie działania umożliwi odpowiednie przygotowanie beneficjentów do tworzenia dokumentów strategicznych i programowych na poziomie regionalnym i lokalnym, a także do aplikowania o dofinansowanie projektów.	częściowo przyjęta	W programie wskazano grupy docelowe wsparcia w ramach danego obszaru. Natomiast beneficjenci dla poszczególnych typów projektów zostaną wskazani w dokumentach uszczegóławiających tj. SzOP.

1185	Urząd Miasta Gorzowa Wlkp.	2.1.4.1 Powiązane rodzaje działań	47	Wnioskuje o określenie beneficjentów, w ramach poszczególnych priorytetów, z uwzględnieniem jednostek samorządu terytorialnego, spółek z udziałem jednostek samorządu terytorialnego oraz instytucji kultury. Wnioskuje o określenie trybu wyboru projektów w poszczególnych priorytetach (tryb konkursowy lub pozakonkursowy), a także zasad kwalifikowania projektów możliwych do dofinansowania w procedurze pozakonkursowej.	Brak identyfikacji beneficjentów na poziomie Programu FENIKS może w przyszłości uniemożliwić ww. podmiotom realizację zadań strategicznych wpisujących się w jego cele. Takie działanie umożliwi odpowiednie przygotowanie beneficjentów do tworzenia dokumentów strategicznych i programowych na poziomie regionalnym i lokalnym, a także do aplikowania o dofinansowanie projektów.	częściowo przyjęta	Na poziomie zapisów FENIKS wskazuje się wyłącznie grupy docelowe zgodnie ze wzorem template programu. Szczegółowe informacje w zakresie typów beneficjentów, czy też trybu wyboru dla poszczególnych typów projektów będą określone na poziomie dokumentu będącego szczegółowym opisem priorytetów.
1186	Urząd Miasta Gorzowa Wlkp.	2.1.5.2 Główne grupy docelowe	54	Wnioskuje o określenie beneficjentów, w ramach poszczególnych priorytetów, z uwzględnieniem jednostek samorządu terytorialnego, spółek z udziałem jednostek samorządu terytorialnego oraz instytucji kultury. Wnioskuje o określenie trybu wyboru projektów w poszczególnych priorytetach (tryb konkursowy lub pozakonkursowy), a także zasad kwalifikowania projektów możliwych do dofinansowania w procedurze pozakonkursowej.	Brak identyfikacji beneficjentów na poziomie Programu FENIKS może w przyszłości uniemożliwić ww. podmiotom realizację zadań strategicznych wpisujących się w jego cele. Takie działanie umożliwi odpowiednie przygotowanie beneficjentów do tworzenia dokumentów strategicznych i programowych na poziomie regionalnym i lokalnym, a także do aplikowania o dofinansowanie projektów.	częściowo przyjęta	Grupa docelowa nie oznacza beneficjentów wsparcia. Uszczegółowienie typów beneficjentów i zakresu nastąpi na etapie szczegółowego opisu priorytetów (SzOP).
1187	Urząd Miasta Gorzowa Wlkp.	2.2.1.2 Główne grupy docelowe	58	Wnioskuje o określenie beneficjentów, w ramach poszczególnych priorytetów, z uwzględnieniem jednostek samorządu terytorialnego, spółek z udziałem jednostek samorządu terytorialnego oraz instytucji kultury. Wnioskuje o określenie trybu wyboru projektów w poszczególnych priorytetach (tryb konkursowy lub pozakonkursowy), a także zasad kwalifikowania projektów możliwych do dofinansowania w procedurze pozakonkursowej.	Brak identyfikacji beneficjentów na poziomie Programu FENIKS może w przyszłości uniemożliwić ww. podmiotom realizację zadań strategicznych wpisujących się w jego cele. Takie działanie umożliwi odpowiednie przygotowanie beneficjentów do tworzenia dokumentów strategicznych i programowych na poziomie regionalnym i lokalnym, a także do aplikowania o dofinansowanie projektów.	częściowo przyjęta	Katalog beneficjentów, tryb wyboru oraz doprecyzowany zakres wsparcia zostaną określone na poziomie SzOP.
1188	Urząd Miasta Gorzowa Wlkp.	2.2.2.2 Główne grupy docelowe	63	Wnioskuje o określenie beneficjentów, w ramach poszczególnych priorytetów, z uwzględnieniem jednostek samorządu terytorialnego, spółek z udziałem jednostek samorządu terytorialnego oraz instytucji kultury. Wnioskuje o określenie trybu wyboru projektów w poszczególnych priorytetach (tryb konkursowy lub pozakonkursowy), a także zasad kwalifikowania projektów możliwych do dofinansowania w procedurze pozakonkursowej.	Brak identyfikacji beneficjentów na poziomie Programu FENIKS może w przyszłości uniemożliwić ww. podmiotom realizację zadań strategicznych wpisujących się w jego cele. Takie działanie umożliwi odpowiednie przygotowanie beneficjentów do tworzenia dokumentów strategicznych i programowych na poziomie regionalnym i lokalnym, a także do aplikowania o dofinansowanie projektów.	częściowo przyjęta	Katalog beneficjentów zostanie doprecyzowany w dokumencie Szczegółowy Opis Priorytetów (SzOP).
1189	Urząd Miasta Gorzowa Wlkp.	2.2.3.2 Główne grupy docelowe	70	Wnioskuje o określenie beneficjentów, w ramach poszczególnych priorytetów, z uwzględnieniem jednostek samorządu terytorialnego, spółek z udziałem jednostek samorządu terytorialnego oraz instytucji kultury. Wnioskuje o określenie trybu wyboru projektów w poszczególnych priorytetach (tryb konkursowy lub pozakonkursowy), a także zasad kwalifikowania projektów możliwych do dofinansowania w procedurze pozakonkursowej.	Brak identyfikacji beneficjentów na poziomie Programu FENIKS może w przyszłości uniemożliwić ww. podmiotom realizację zadań strategicznych wpisujących się w jego cele. Takie działanie umożliwi odpowiednie przygotowanie beneficjentów do tworzenia dokumentów strategicznych i programowych na poziomie regionalnym i lokalnym, a także do aplikowania o dofinansowanie projektów.	częściowo przyjęta	Katalog beneficjentów oraz instytucji pośredniczących i wdrażających, tryb wyboru oraz zakres wsparcia zostanie doprecyzowany w dokumencie Szczegółowy Opis Priorytetów (SzOP).
1190	Urząd Miasta Gorzowa Wlkp.	2.2.4.2 Główne grupy docelowe	76	Wnioskuje o określenie beneficjentów, w ramach poszczególnych priorytetów, z uwzględnieniem jednostek samorządu terytorialnego, spółek z udziałem jednostek samorządu terytorialnego oraz instytucji kultury. Wnioskuje o określenie trybu wyboru projektów w poszczególnych priorytetach (tryb konkursowy lub pozakonkursowy), a także zasad kwalifikowania projektów możliwych do dofinansowania w procedurze pozakonkursowej.	Brak identyfikacji beneficjentów na poziomie Programu FENIKS może w przyszłości uniemożliwić ww. podmiotom realizację zadań strategicznych wpisujących się w jego cele. Takie działanie umożliwi odpowiednie przygotowanie beneficjentów do tworzenia dokumentów strategicznych i programowych na poziomie regionalnym i lokalnym, a także do aplikowania o dofinansowanie projektów.	częściowo przyjęta	Grup docelowych (czyli odbiorców efektów wsparcia) nie należy utożsamiać z listą potencjalnych beneficjentów (projektodawców). Typy beneficjentów zostaną wskazane w dokumencie szczegółowym tj. szczegółowym opisie priorytetów.
1191	Urząd Miasta Gorzowa Wlkp.	2.2.5.2 Główne grupy docelowe	83	Wnioskuje o określenie beneficjentów, w ramach poszczególnych priorytetów, z uwzględnieniem jednostek samorządu terytorialnego, spółek z udziałem jednostek samorządu terytorialnego oraz instytucji kultury. Wnioskuje o określenie trybu wyboru projektów w poszczególnych priorytetach (tryb konkursowy lub pozakonkursowy), a także zasad kwalifikowania projektów możliwych do dofinansowania w procedurze pozakonkursowej.	Brak identyfikacji beneficjentów na poziomie Programu FENIKS może w przyszłości uniemożliwić ww. podmiotom realizację zadań strategicznych wpisujących się w jego cele. Takie działanie umożliwi odpowiednie przygotowanie beneficjentów do tworzenia dokumentów strategicznych i programowych na poziomie regionalnym i lokalnym, a także do aplikowania o dofinansowanie projektów.	częściowo przyjęta	W FENIKS podane są tylko Główne grupy docelowe, natomiast typy beneficjentów zostaną podane w SzOP.
1192	Urząd Miasta Gorzowa Wlkp.	2.8.1.1 Powiązane rodzaje działań	127	Wnioskuje o określenie beneficjentów, w ramach poszczególnych priorytetów, z uwzględnieniem jednostek samorządu terytorialnego, spółek z udziałem jednostek samorządu terytorialnego oraz instytucji kultury. Wnioskuje o określenie trybu wyboru projektów w poszczególnych priorytetach (tryb konkursowy lub pozakonkursowy), a także zasad kwalifikowania projektów możliwych do dofinansowania w procedurze pozakonkursowej.	Brak identyfikacji beneficjentów na poziomie Programu FENIKS może w przyszłości uniemożliwić ww. podmiotom realizację zadań strategicznych wpisujących się w jego cele. Takie działanie umożliwi odpowiednie przygotowanie beneficjentów do tworzenia dokumentów strategicznych i programowych na poziomie regionalnym i lokalnym, a także do aplikowania o dofinansowanie projektów.	częściowo przyjęta	Beneficjenci wsparcia i tryb wyboru zostaną określone na etapie opracowania dokumentu Szczegółowy Opis Priorytetów
1193	Urząd Miasta Gorzowa Wlkp.	2.4.1.1 Powiązane rodzaje działań	91-93	Wnioskuje o rozszerzenie „katalogu” możliwych do dofinansowania dróg o drogi kategorii niższej od krajowych jednak istotnych dla funkcjonowania sieci. Wnioskuje o określenie beneficjentów, w ramach poszczególnych priorytetów, z uwzględnieniem jednostek samorządu terytorialnego, spółek z udziałem jednostek samorządu terytorialnego oraz instytucji kultury. Wnioskuje o określenie trybu wyboru projektów w poszczególnych priorytetach (tryb konkursowy lub pozakonkursowy), a także zasad kwalifikowania projektów możliwych do dofinansowania w procedurze pozakonkursowej.	Drogi wojewódzkie oraz powiatowe będące obwodnicami miast komunikują je z siecią autostrad i dróg ekspresowych. Brak identyfikacji beneficjentów na poziomie Programu FENIKS może w przyszłości uniemożliwić ww. podmiotom realizację zadań strategicznych wpisujących się w jego cele. Takie działanie umożliwi odpowiednie przygotowanie beneficjentów do tworzenia dokumentów strategicznych i programowych na poziomie regionalnym i lokalnym, a także do aplikowania o dofinansowanie projektów.	częściowo przyjęta	Drogi: w FENIKS przewiduje się finansowanie dróg zarządzanych przez GDDKiA, w celu wypełnienia zobowiązań dotyczących budowy sieci TEN-T w Polsce. Tym niemniej, biorąc pod uwagę zgłaszane postulaty, ale bez uszczerbku dla realizacji celu związanego z dokończeniem budowy spójnej sieci drogowej w Polsce, finansowane będą mogły być także projekty budowy dróg w miastach na prawach powiatu (o standardzie nośności 115 kN/oś) uwzględnione w zawartych Kontraktach Programowych. Tryb wyboru projektów, zasady kwalifikowania wydatków: proponowane kwestie do ujęcia w Programie, z uwagi na ich charakter wdrożeniowy, znajdują się w innych dokumentach krajowych .
1194	Urząd Miasta Gorzowa Wlkp.	2.5.1.2 Główne grupy docelowe	103	Wnioskuje o rozszerzenie „katalogu” możliwych do dofinansowania dróg o drogi kategorii niższej od krajowych jednak istotnych dla funkcjonowania sieci. Wnioskuje o określenie beneficjentów, w ramach poszczególnych priorytetów, z uwzględnieniem jednostek samorządu terytorialnego, spółek z udziałem jednostek samorządu terytorialnego oraz instytucji kultury. Wnioskuje o określenie trybu wyboru projektów w poszczególnych priorytetach (tryb konkursowy lub pozakonkursowy), a także zasad kwalifikowania projektów możliwych do dofinansowania w procedurze pozakonkursowej.	Drogi wojewódzkie oraz powiatowe będące obwodnicami miast komunikują je z siecią autostrad i dróg ekspresowych. Brak identyfikacji beneficjentów na poziomie Programu FENIKS może w przyszłości uniemożliwić ww. podmiotom realizację zadań strategicznych wpisujących się w jego cele. Takie działanie umożliwi odpowiednie przygotowanie beneficjentów do tworzenia dokumentów strategicznych i programowych na poziomie regionalnym i lokalnym, a także do aplikowania o dofinansowanie projektów.	częściowo przyjęta	Drogi: Priorytetem w zakresie inwestycji drogowych w programie FENIKS są inwestycje na sieci TEN-T, do której w Polsce są zaliczone co do zasady drogi krajowe. Drogi wojewódzkie i niższych kategorii są możliwe do finansowania w programach regionalnych. Tym niemniej, biorąc pod uwagę zgłaszane postulaty, ale bez uszczerbku dla realizacji celu związanego z dokończeniem budowy spójnej sieci drogowej w Polsce, finansowane będą mogły być także projekty budowy dróg w miastach na prawach powiatu (o standardzie nośności 115 kN/oś) uwzględnione w zawartych Kontraktach Programowych. Beneficjenci: w odróżnieniu do perspektywy 2014-2020 w programie nie określa się beneficjentów a grupy docelowe, którymi są odbiorcy korzystający z efektów zrealizowanych projektów. Beneficjenci zostaną określone w krajowym dokumencie wykonawczym w stosunku do programu, tj. w Szczegółowym Opisie Priorytetów. Tryb wyboru projektów, zasady kwalifikowania wydatków: proponowane kwestie do ujęcia w Programie, z uwagi na ich charakter wdrożeniowy, znajdują się w innych dokumentach krajowych o charakterze wdrożeniowym, których opracowanie i aktualizacja nie będzie wymagała zaangażowania takich środków i czasu jak w przypadku Programu.

1195	Urząd Miasta Gorzowa Wlkp.	2.5.2.2 Główne grupy docelowe	109	Wnioskuje o rozszerzenie „katalogu” możliwych do dofinansowania dróg o drogi kategorii niższej od krajowych jednak istotnych dla funkcjonowania sieci. Wnioskuje o określenie beneficjentów, w ramach poszczególnych priorytetów, z uwzględnieniem jednostek samorządu terytorialnego, spółek z udziałem jednostek samorządu terytorialnego oraz instytucji kultury. Wnioskuje o określenie trybu wyboru projektów w poszczególnych priorytetach (tryb konkursowy lub pozakonkursowy), a także zasad kwalifikowania projektów możliwych do dofinansowania w procedurze pozakonkursowej.	Drogi wojewódzkie oraz powiatowe będące obwodnicami miast komunikują je z siecią autostrad i dróg ekspresowych. Brak identyfikacji beneficjentów na poziomie Programu FENIKS może w przyszłości uniemożliwić ww. podmiotom realizację zadań strategicznych wpisujących się w jego cele. Takie działanie umożliwi odpowiednie przygotowanie beneficjentów do tworzenia dokumentów strategicznych i programowych na poziomie regionalnym i lokalnym, a także do aplikowania o dofinansowanie projektów.	częściowo przyjęta	Drogi: Priorytetem w zakresie inwestycji drogowych w programie FENIKS są inwestycje na sieci TEN-T, do której w Polsce są zaliczone co do zasady drogi krajowe. Drogi wojewódzkie i niższych kategorii są możliwe do finansowania w programach regionalnych. Tym niemniej, biorąc pod uwagę zgłaszane postulaty, ale bez uszczerbku dla realizacji celu związanego z dokończeniem budowy spójnej sieci drogowej w Polsce, finansowane będą mogły być także projekty budowy dróg w miastach na prawach powiatu (o standardzie nośności 115 kN/oś) uwzględnione w zawartych Kontraktach Programowych. Grupy docelowe/beneficjenci: W odróżnieniu do perspektywy 2014-2020, szablon programu nie przewiduje wskazywania w nim beneficjentów, a jedynie grup docelowych, czyli podmiotów/osób, które będą korzystały z efektów zrealizowanego projektu. Beneficjenci natomiast zostaną wskazani w innym dokumencie krajowym, tj. Szczegółowym opisie priorytetów. Tryb wyboru projektów, zasady kwalifikowania projektów: Proponowane kwestie do ujęcia w Programie, z uwagi na ich charakter wdrożeniowy, znajdują się w innych dokumentach krajowych.
1196	Urząd Miasta Gorzowa Wlkp.		141-142	1. Wnioskuje o rozszerzenie, w zapisie dotyczącym projektów transportowych, wykazu planowanych operacji o znaczeniu strategicznym (załącznik Projektu Programu, str. 141) o kolejną grupę, która będzie obejmować „grupę projektów dotyczących realizacji działań wynikających z planów zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP)”. 2. Wnioskuje o ujęcie w dokumencie zadania polegającego na modernizacji i elektryfikacji linii kolejowej nr 203.	1. Plany zrównoważonej mobilności miejskiej mają przyczynić się do poprawy bezpieczeństwa, wydajności, efektywności kosztowej transportu osób i towarów, zwiększenia atrakcyjności i jakości środowiska oraz spójności i dostępności komunikacyjnej, ze szczególnym uwzględnieniem dojazdu do miejsc pracy i nauki, stref aktywności gospodarczej, produkcyjnej, usługowej i handlowej, obszarów rekreacyjno-sportowych oraz funkcjonowania komunikacji zbiorowej. Plany zrównoważonej mobilności miejskiej to dokumenty o charakterze strategicznym, które mają stanowić podstawę decyzji inwestycyjnych w zakresie rozwoju i rozbudowy systemu transportowego w miastach i obszarach funkcjonalnych. 2. W projektach transportowych wykazu operacji o znaczeniu strategicznym (str. 142) wymieniane są m.in.: „Prace na linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk na odcinku Warszawa – Otwock – Dęblin – Lublin, etap II - faza II (odcinek realizacyjny: Warszawa Wawer – Otwock)”. Z punktu widzenia mieszkańców północno zachodniej części Polski ww. zadanie ma również znaczenie strategiczne.	odrzucona	Na obecnym etapie nie można wskazać inwestycji wynikających ze Strategii ZIT (SUMP), które będą mogły być określone po podziale alokacji na poszczególne Związki ZIT. Z drugiej strony lista projektów o znaczeniu strategicznym ma inny charakter niż Wykaz Dużych Projektów z perspektywy 2014-2020 i jest zestawieniem dobrych przykładów inwestycji, co do których zgodnie z Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 będą miały zastosowanie dodatkowe obowiązki o charakterze informacyjno-promocyjnym. Ponadto, rozszerzenie wykazu operacji lub dodawanie do projektu FENIKS w innej formie informacji o nowych projektach lub działaniach będzie wymagać rozważenia, czy nie jest konieczne odpowiednie rozszerzenie strategicznej prognozy oddziaływania na środowisko, zgodnie z wymogiem prawnym zachowania jej adekwatności do ocenianego projektu oraz powtórzenie etapów opiniowania i konsultacji sooś.
1197	Urząd Miasta Gorzowa Wlkp.	2.1.1.2 Główne grupy docelowe	33	Wnioskuje o określenie beneficjentów, w ramach poszczególnych priorytetów, z uwzględnieniem jednostek samorządu terytorialnego, spółek z udziałem jednostek samorządu terytorialnego oraz instytucji kultury. Wnioskuje o określenie trybu wyboru projektów w poszczególnych priorytetach (tryb konkursowy lub pozakonkursowy), a także zasad kwalifikowania projektów możliwych do dofinansowania w procedurze pozakonkursowej.	Brak identyfikacji beneficjentów na poziomie Programu FENIKS może w przyszłości uniemożliwić ww. podmiotom realizację zadań strategicznych wpisujących się w jego cele. Takie działanie umożliwi odpowiednie przygotowanie beneficjentów do tworzenia dokumentów strategicznych i programowych na poziomie regionalnym i lokalnym, a także do aplikowania o dofinansowanie projektów.	odrzucona	Treść programu określa grupy docelowe, natomiast typy beneficjentów, tryb wyboru oraz zakres projektów zostaną określone na poziomie SzOP.
1198	Urząd Miasta Gorzowa Wlkp.	2.3.1.2 Główne grupy docelowe	88	Wnioskuje o określenie beneficjentów, w ramach poszczególnych priorytetów, z uwzględnieniem jednostek samorządu terytorialnego, spółek z udziałem jednostek samorządu terytorialnego oraz instytucji kultury. Wnioskuje o określenie trybu wyboru projektów w poszczególnych priorytetach (tryb konkursowy lub pozakonkursowy), a także zasad kwalifikowania projektów możliwych do dofinansowania w procedurze pozakonkursowej.	Brak identyfikacji beneficjentów na poziomie Programu FENIKS może w przyszłości uniemożliwić ww. podmiotom realizację zadań strategicznych wpisujących się w jego cele. Takie działanie umożliwi odpowiednie przygotowanie beneficjentów do tworzenia dokumentów strategicznych i programowych na poziomie regionalnym i lokalnym, a także do aplikowania o dofinansowanie projektów.	odrzucona	W odróżnieniu do perspektywy 2014-2020, szablon programu nie przewiduje określenia w nim beneficjentów, a a jedynie grup docelowych, czyli podmiotów/osób, które będą korzystały z efektów zrealizowanego projektu. Beneficjenci natomiast zostaną wskazani w innym dokumencie krajowym, tj. Szczegółowym opisie priorytetów.
1199	Urząd Miasta Gorzowa Wlkp.	2.6.1.2 Główne grupy docelowe	117	Wnioskuje o określenie beneficjentów, w ramach poszczególnych priorytetów, z uwzględnieniem jednostek samorządu terytorialnego, spółek z udziałem jednostek samorządu terytorialnego oraz instytucji kultury. Wnioskuje o określenie trybu wyboru projektów w poszczególnych priorytetach (tryb konkursowy lub pozakonkursowy), a także zasad kwalifikowania projektów możliwych do dofinansowania w procedurze pozakonkursowej.	Brak identyfikacji beneficjentów na poziomie Programu FENIKS może w przyszłości uniemożliwić ww. podmiotom realizację zadań strategicznych wpisujących się w jego cele. Takie działanie umożliwi odpowiednie przygotowanie beneficjentów do tworzenia dokumentów strategicznych i programowych na poziomie regionalnym i lokalnym, a także do aplikowania o dofinansowanie projektów.	odrzucona	Zapisy zostaną doszczegółowione na poziomie SzOP

1200	Urząd Miasta Gorzowa Wlkp.	2.4.2.1 Powiązane rodzaje działań	98-99	Wnioskuje o uwzględnienie MDW E-70 wśród dróg wodnych, które mają zostać wyposażone w system informacji rzecznej RIS. Wnioskuje o rozszerzenie „katalogu” możliwych do dofinansowania dróg o drogi kategorii niższej od krajowych jednak istotnych dla funkcjonowania sieci. Wnioskuje o określenie beneficjentów, w ramach poszczególnych priorytetów, z uwzględnieniem jednostek samorządu terytorialnego, spółek z udziałem jednostek samorządu terytorialnego oraz instytucji kultury. Wnioskuje o określenie trybu wyboru projektów w poszczególnych priorytetach (tryb konkursowy lub pozakonkursowy), a także zasad kwalifikowania projektów możliwych do dofinansowania w procedurze pozakonkursowej.	Droga MDW E-70 jest istotna ze względu na rozwój transportu wodnego śródlądowego w Polsce. Jest to arteria o znaczeniu strategicznym dla północno-zachodniej Polski i ze względu na swój potencjał transportowy powinna być wyposażona w odpowiednią infrastrukturę. Drogi wojewódzkie oraz powiatowe będące obwodnicami miast komunikują je z siecią autostrad i dróg ekspresowych. Brak identyfikacji beneficjentów na poziomie Programu FENIKS może w przyszłości uniemożliwić ww. podmiotom realizację zadań strategicznych wpisujących się w jego cele. Takie działanie umożliwi odpowiednie przygotowanie beneficjentów do tworzenia dokumentów strategicznych i programowych na poziomie regionalnym i lokalnym, a także do aplikowania o dofinansowanie projektów.	odrzucona	MDW E-70: Finansowanie zadań w obszarze ODW stanowić ma kontynuację działań realizowanych dotychczas w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ). ODW jest szlakiem wodnym w ciągłej eksploatacji, wymagającym zarówno bieżącego utrzymania jak i modernizacji istniejącej infrastruktury w celu powstrzymania jej dalszej degradacji i przywrócenia parametrów żeglowności. Inwestycje w ramach FENIKS, w tym rozbudowa systemu RIS, mają na celu kontynuację działań zrealizowanych w poprzednich perspektywach w celu realizacji docelowych rozwiązań transportowych, umożliwiających osiągnięcie planowanego celu transportowego, zwiększenie efektywności ekonomicznej transportu oraz jego dostępności na całym szlaku żegludowym ODW. Z tego względu nie jest planowane prowadzenie inwestycji na innych szlakach wodnych, szczególnie na których nie odbywa się regularna żegluga towarowa. Drogi: W FENIKS przewiduje się finansowanie dróg zarządzanych przez GDDKiA, wchodzących w skład sieci TEN-T, jak i poza siecią. Priorytetem są drogi zaliczone do sieci TEN-T w celu wypełnienia zobowiązań dotyczących jej budowy w Polsce. Tym niemniej, biorąc pod uwagę zgłaszane postulaty, ale bez uszczerbku dla realizacji celu związanego z dokończeniem budowy spójnej sieci drogowej w Polsce, finansowane będą mogły być także projekty budowy dróg w miastach na prawach powiatu (o standardzie nośności 115 kN/oś) uwzględnione w zawartych Kontraktach Programowych. Beneficjenci: W odróżnieniu do perspektywy 2014-2020, w programie nie przewiduje się wskazania beneficjentów, a ostatecznych odbiorców, rozumianych jako osoby/podmioty korzystające z efektów zrealizowanych projektów. Beneficjenci zostaną określani w innym dokumencie o charakterze wdrożeniowym, tj. w Szczegółowym Opisie Priorytetów. Tryb wyboru i zasady kwalifikowania projektów: proponowane kwestie do ujęcia w Programie, z uwagi na ich charakter wdrożeniowy, znajdują się w innych dokumentach krajowych
1201	Urząd Miasta Gorzowa Wlkp.	2.7.1.1 Powiązane rodzaje działań	121	Wnioskuje o określenie trybu wyboru projektów w poszczególnych priorytetach (tryb konkursowy lub pozakonkursowy), a także zasad kwalifikowania projektów możliwych do dofinansowania w procedurze pozakonkursowej.	Takie działanie umożliwi odpowiednie przygotowanie beneficjentów do tworzenia dokumentów strategicznych i programowych na poziomie regionalnym i lokalnym, a także do aplikowania o dofinansowanie projektów.	odrzucona	Szczegółowe informacje w tym zakresie zostaną zawarte w SzOP.
1202	Urząd Miasta Inowrocławia	2.3.1.4 Wskazanie konkretnych terytoriów objętych wsparciem, z uwzględnieniem planowanego wykorzystania narzędzi terytorialnych	88	w przypadku celu 2.8 wsparcie powinno obejmować, poza inwestycjami realizowanymi na obszarach ZIT miast wojewódzkich, także obszary ZIT miast regionalnych.	w przypadku celu 2.8 wsparcie powinno obejmować, poza inwestycjami realizowanymi na obszarach ZIT miast wojewódzkich, także obszary ZIT miast regionalnych.	częściowo przyjęta	Program FENIKS realizuje zapisy Umowy Partnerstwa i Linii Demarkacyjnej określające podział interwencji. Oznacza to realizację projektów transportu miejskiego określonych w ZIT wojewódzkich i ZIT innych miast objętych w okresie programowania 2014-2020 instrumentem ZIT z wyłączeniem obszaru Polski Wschodniej. Inne inwestycje (w ramach tych samych ZIT wojewódzkich, jak i w pozostałych ZIT) będą mogły być finansowane w innych programach Polityki Spójności: programach regionalnych, w programie dla Polski Wschodniej, a także ze środków Krajowego Planu Odbudowy. Tym samym, nie ma tu luki wsparcia, a jego komplementarność oparta o różne źródła finansowania. Zmiany wynikające z niniejszej uwagi będą podstawą doprecyzowania brzmienia linii demarkacyjnej w związku z rozszerzeniem zakresu wsparcia FENIKS na miasta wojewódzkie i inne miasta objęte w okresie programowania 2014-2020 instrumentem ZIT z wyłączeniem obszaru Polski Wschodniej.
1203	Urząd Miasta Jelenia Góra	2.3.1.4 Wskazanie konkretnych terytoriów objętych wsparciem, z uwzględnieniem planowanego wykorzystania narzędzi terytorialnych	88	Wsparcie powinno objąć oprócz miast wojewódzkich oraz ich obszarów funkcjonalnych, również miasta subregionalne i ich obszary funkcjonalne (obszar ZITów subregionalnych)	Jakość infrastruktury transportowej należy do najważniejszych czynników wzrostu i kryteriów oceny poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego obszarów ZITów subregionalnych. Kwestią kluczową do rozwiązania jest stworzenie na ww. obszarach nowoczesnej, spójnej sieci infrastruktury transportowej, poprawa sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym, jego bezpieczeństwa i niezawodności. W celu zapewnienia równości, włączenia społecznego oraz niedyskryminacji wsparciem w ramach celu 2.8 powinny być objęte nie tylko miasta wojewódzkie wraz z obszarami funkcjonalnymi, ale również obszar ZITów subregionalnych wraz z znajdującymi się na ich terenach miastami tracącymi funkcję społeczno – gospodarcze. Wdrożenie działań mających na celu realizację projektów zorientowanych na budowę spójnej sieci transportowej wzmocni możliwości rozwojowe obszarów funkcjonalnych, a przede wszystkim przyczyni się do rozwijania konkurencyjności i ożywienia przedsiębiorczości tych obszarów.	częściowo przyjęta	Program FENIKS realizuje zapisy Umowy Partnerstwa i Linii Demarkacyjnej określające podział interwencji. Oznacza to realizację projektów transportu miejskiego określonych w ZIT wojewódzkich i ZIT innych miast objętych w okresie programowania 2014-2020 instrumentem ZIT z wyłączeniem obszaru Polski Wschodniej. Inne inwestycje (w ramach tych samych ZIT wojewódzkich, jak i w pozostałych ZIT) będą mogły być finansowane w innych programach Polityki Spójności: programach regionalnych, w programie dla Polski Wschodniej, a także ze środków Krajowego Planu Odbudowy. Tym samym, nie ma tu luki wsparcia, a jego komplementarność oparta o różne źródła finansowania. Zmiany wynikające z niniejszej uwagi będą podstawą doprecyzowania brzmienia linii demarkacyjnej w związku z rozszerzeniem zakresu wsparcia FENIKS na miasta wojewódzkie i inne miasta objęte w okresie programowania 2014-2020 instrumentem ZIT z wyłączeniem obszaru Polski Wschodniej.
1204	Urząd Miasta Katowice		32, 32, 33, 33, od str. 34	1. Doprecyzowanie zakresu wymiany oświetlenia (zewnątrzne i wewnętrzne). 2. Z zapisów wynika, że systemy grzewcze zasilane gazem ziemnym będą możliwe tylko do końca 2025 – zmiana zapisu. 3. Wykreślenie ograniczenia czasowego wsparcia na wymianę systemów grzewczych zasilanych stałymi paliwami kopalnymi na systemy grzewcze zasilane gazem ziemnym jako możliwego tylko do końca 2025 r. i tylko w połączeniu z inwestycjami w efektywność energetyczną (renowacją) budynków. 4. Brak jednostek samorządu terytorialnego. 5. Doprecyzowanie wskaźników (np. RCO 19 - Budynki publiczne o lepszej udoskonalonej charakterystyce energetycznej), jak i jednostek miar.	1. Doprecyzowanie zapisu. 2. Zapis ten nie wydaje się zasadny, skoro FENIKS przewiduje rozwój sieci przesyłu gazu. 3. Przedmiotowe zapisy ograniczają liczbę możliwych do realizacji inwestycji, zwłaszcza przy braku możliwości podłączenia budynków do sieci ciepłowniczej. Jednocześnie ważną kwestią jest likwidacja źródeł niskiej emisji, na co obecny w dokumencie zapis może mieć negatywny wpływ. 4. Brak wpisanych tutaj jest nie przesądza, że w opisach szczegółowych osi priorytetowych nie będą one dopuszczone, jednak wydaje się zasadnym ujęcie już na tym etapie jest, jako jednej z grup docelowych. 5. Dla wskaźnika RCO 123 brak jednostki, dla pozostałych wskaźników wskazane doprecyzowanie czy wpisane jednostki są odpowiednie. Ponadto, np. w przypadku wskaźnika RCO 19 nasuwa się również pytanie co dokładnie należy rozumieć przez określenie „lepszej”.	częściowo przyjęta	Interwencja w obszarze transportu nie przewiduje realizacji projektów dotyczących wymiany oświetlenia, w tym oświetlenia ulicznego, którego nie można zakwalifikować do infrastruktury bezpośrednio (wyłącznie) służącej publicznemu transportowi zbiorowemu w miastach. Zakres wsparcia w odniesieniu do oświetlenia oraz katalog beneficjentów zostanie uzupełniony w Szop. Ograniczenia związane z wsparciem gazu ziemnego oraz katalog wskaźników wynikają z zapisów rozporządzenia ERDF/CF.

1205	Urząd Miasta Katowice		107, 107-108	1. W ramach powiązanych rodzajów działań przewiduje się wsparcie transportu drogowego i kolejowego poza TEN-T. „Wsparcie transportu drogowego będzie realizowane poprzez budowę kluczowych obojętń miejscowości obciążonych ruchem tranzytowym. Finansowane będą projekty budowy obwodnic na sieci dróg krajowych (w tym dróg ekspresowych) poza siecią TEN-T, zarządzanych przez krajowego zarządcę tych dróg. Finansowane będą również przebudowy wybranych odcinków istniejących dróg krajowych do parametrów naciskowych 11,5 tony/oś (115 kN/oś).” Przedmiotowe zapisy wykluczają możliwość skorzystania przez część Miast wnioskowania o dofinansowanie w tym zakresie. 2. W opisie inwestycji dot. wsparcia transportu drogowego proponuje się dodać również zakres związany z drogami lokalnymi, zgodnie z opisem celu. Analogiczna sytuacja dot. sektora kolejowego (dodanie przewozów regionalnych a nie tylko ponadregionalnych).	1. Na terenie miast na prawach powiatu zarządcą dróg krajowych (poza drogami ekspresowymi oraz autostradami) jest Prezydent Miasta, w związku z czym wprowadzenie zapisu o drogach krajowych zarządzanych przez krajowego zarządcę tych dróg wyklucza miasta na prawach powiatu do uzyskania dofinansowania na ewentualne zadania realizowane na drogach będących w zarządzie tych miast. Zapisy w dalszej części mówiące o finansowaniu przebudowy wybranych odcinków dróg również wprowadzają ograniczenie dla możliwości uzyskania dofinansowania. Jednocześnie nie jest sprecyzowane na jakim poziomie będą podejmowane decyzje o wskazywaniu tych wybranych odcinków. 2. Rozszerzenie katalogu działań w celu umożliwienia ich realizacji w sposób kompleksowy.	częściowo przyjęta	W FEnKS przewiduje się finansowanie dróg zarządzanych przez GDDKiA, w celu wypełnienia zobowiązań dotyczących budowy sieci TEN-T w Polsce. Tym niemniej, biorąc pod uwagę zgłaszane postulaty, ale bez uszczerbku dla realizacji celu związanego z dokończeniem budowy spójnej sieci drogowej w Polsce, finansowane będą mogły być także projekty budowy dróg w miastach na prawach powiatu (o standardzie nośności 115 kN/oś) uwzględnione w zawartych Kontraktach Programowych.
1206	Urząd Miasta Katowice		15	W tekście konieczny jest do podkreślenia aspekt dotyczący stworzenia uproszczonego systemu informatycznego do składania wniosków o dofinansowanie oraz na późniejszym etapie realizacji - do składania wniosków o płatność pośrednią/końcową.	Doprecyzowanie zapisu.	częściowo przyjęta	Zawarcie w tekście programu szczegółowych informacji jest uzależnione od zakresu i ilości informacji przewidzianych w zapisach rozporządzenia. W miarę możliwości zapisy takie zostaną wprowadzone do tekstu programu.
1207	Urząd Miasta Katowice		119-120	Brak doprecyzowania Funduszu, z którego docelowo może być finansowany priorytet w spisie treści. Wskaźniki na str. 119-120 sugerują, iż priorytet będzie finansowany wyłącznie z EFRR.	Doprecyzowanie zapisu.	częściowo przyjęta	Priorytet dot. zdrowia będzie wspierany ze środków EFRR, na co jednoznacznie wskazują informacje zawarte w treści programu.
1208	Urząd Miasta Katowice		39	W przewidzianych działaniach dla miast posiadających MPA brakuje ujęcia rozwoju monitoringu środowiska i systemów zarządzania ryzykiem poprzez rozwijanie systemów prognozowania i ostrzegania środowiskowego oraz wsparcia służb ratowniczych, których obecność jest niezbędna w przypadku występowania zjawisk katastrofalnych zarówno tych spowodowanych czynnikiem naturalnym jak i ludzkim? Brak również możliwości realizacji działań związanych z rozwojem powierzchni terenów pokrytych zielenią w miastach.	Rozszerzenie katalogu działań dla miast posiadających MPA, w celu umożliwienia ich realizacji w sposób kompleksowy.	częściowo przyjęta	Rozwój monitoringu środowiska i systemów zarządzania ryzykiem poprzez rozwijanie systemów prognozowania i ostrzegania środowiskowego oraz wsparcia służb ratowniczych, których obecność jest niezbędna w przypadku występowania zjawisk katastrofalnych zarówno tych spowodowanych czynnikiem naturalnym jak i ludzkim będzie wspierany w ramach FEnKS.
1209	Urząd Miasta Katowice		121, 122, 125	1. Brak w treści zapisów odnoszących się do wykluczenia cyfrowego, które nadal występuje w społeczeństwie. 2. Proponuje się rozszerzenie katalogu beneficjentów o pozostałe instytucje kultury chociażby w zakresie rozwoju usług cyfrowych, bez ograniczania zapisów tylko do Państwowych instytucji czy obiektów jst wpisanych na listę UNESCO, czy obiektów zabytkowych – z zapisów dot. grup docelowych wynika, że wsparcie przewidziane jest ogólnie dla jednostek samorządu terytorialnego oraz instytucji kultury. 3. Proponuje się doprecyzowanie zapisu o rewitalizacji, tj. (...) Poprzez realizację inwestycji związanych z renowacją, konserwacją, rewaloryzacją, rewitalizacją i restauracją obiektów zabytkowych (...). 4. Brak doprecyzowania Funduszu, z którego docelowo może być finansowany priorytet oraz jednoznacznego wskazania obligatoryjnego powiązania z projektem finansowanym z EFS w spisie treści. Wskaźniki na str. 125 sugerują, iż priorytet będzie finansowany wyłącznie z EFRR.	1. Doprecyzowanie zapisu. 2. Życie społecznie nie ogranicza się wyłącznie do instytucji wymienionych w katalogu podmiotów, które będą mogły otrzymać wsparcie w ramach FEnKS. 3. Doprecyzowanie i zmiana zapisów. 4. Doprecyzowanie zapisu.	odrzucona	Ad. 1 W programie wskazano, że interwencja będzie wspierała procesy transformacji cyfrowej. Dzięki podjętym działaniom nastąpi rozszerzenie grup odbiorców realizowanej oferty (zwiększenie dostępności kultury poprzez umożliwienie korzystania z niej grupom dotychczas wykluczonym np. niepełnosprawni; zwiększenie zasięgu oferty - upowszechnianie oferty on-line). Ad.2 Ograniczona wielkość środków finansowych oraz konieczność zapewnienia demarkacji wsparcia z programami regionalnymi uniemożliwiają rozszerzenie katalogu podmiotów, do których będzie skierowane wsparcie, poza obiekty położone na obszarach wpisanych na listy UNESCO lub PH. Ad. 3 W ramach programu nie przewiduje się działań w obszarze rewitalizacji, zapisy o rewitalizacji zostały usunięte w nowej wersji programu. Ad. 4 Zgoda na uzasadnienie WKW
1210	Urząd Miasta Katowice		87, 87, 89, 89-91	1. W planowanych inwestycjach proponuje się dodać również zakup autobusów niskoemisyjnych (nie tylko tabor szynowy, ITS centra przesiadkowe). 2. Dopisanie do kluczowych założeń budowy transportu w miastach : - wzrost efektywności systemu transportu zbiorowego (np. poprzez optymalizację oferty przewozowej transportu miejskiego); - rozwój transportu miejskiego opartego na nowoczesnych technologiach w tym poprawa bezpieczeństwa i jakości transportu miejskiego oraz upowszechnienie środków transportu przyjaznych dla ludzi i środowiska naturalnego; - integracja transportu zbiorowego i podniesienie jakości usług szczególnie dla osób o ograniczonej mobilności. 3. Wskazanie „cities and towns” jako jednostka miary wskaźnika RCO 60 Cities and towns with new or modernised digitised urban transport systems. Ustalenie celu końcowego dla w/w wskaźnika jako 9. 4. Brak doprecyzowania Funduszu, z którego docelowo może być finansowany priorytet w spisie treści. Wskaźniki na str. 89-91 sugerują, iż priorytet będzie finansowany wyłącznie z FS.	1. Rozszerzenie katalogu działań w celu umożliwienia ich realizacji w sposób kompleksowy. 2. Doprecyzowanie zapisu. 3. Wymagane będzie doprecyzowanie jak należy rozumieć granicę, od której uznaje się, że system transportowy spełnia kryterium wskaźnika. Jednocześnie wartość celu końcowego wpisaną jako 9 można odbierać jako duże ograniczenie liczby miast, które mogą skorzystać z dofinansowania w ramach przedmiotowego celu szczegółowego. 4. Doprecyzowanie zapisu.	odrzucona	Tabor autobusowy: Rozumiemy potrzebę rozwijania tej formy przewozów biorąc pod uwagę wskazywane ilościowe cele dot. wielkości udziału taboru bezemisyjnego we flocie, wynikające z krajowych dokumentów. Tym niemniej występuje tu demarkacja pomiędzy wsparciem autobusów w KPO a transportu szynowego FEnKS. KPO jest instrumentem dla którego okres kwalifikowalności już się rozpoczął, jednocześnie reżim czasowy jest tam krótszy niż w ramach polityki spójności. Dublowanie w jednym czasie naborów z różnych źródeł na poziomie krajowym nie jest wskazane, z założenia więc te dwa instrumenty: KPO oraz FEnKS powinny się uzupełniać. Tabor autobusowy w pierwszej kolejności finansowany będzie więc ze środków KPO. Ewentualne zmiany FEnKS będą mogły zostać dokonane na późniejszym etapie wdrażania Programu, jeżeli będą występowały jeszcze potrzeby w zakresie wsparcia wymiany (zakupu) taboru autobusowego, a także będą dostępne wolne środki. Doprecyzowanie zapisów: Odniesienie do efektywnego i inteligentnego transportu zbiorowego znajduje się w pierwszym akapicie pkt. 2.3.1.1. Wspierane inwestycje uwzględniały będą zasady mające na celu zapewnienie równości, włączenia społecznego i niedyskryminacji co zostało wskazano w pkt. 2.3.1.3. Wskaźnik ITS: Dla wskaźników opracowywane są fiszki w których wskazana jest definicja i metodologia pomiaru wskaźnika. Fiszki udostępnione zostaną w ramach Wspólnej Listy Wskaźników Kluczowych. Wartość docelowa wskaźnika określona została w oparciu o wyniki ankiety badania potrzeb inwestycyjnych przeprowadzonej przez IZ POIIŚ w 2019 r. Możliwa jest zmiana wartości docelowej wskaźnika na późniejszym etapie (naboru projektów). Wskazana w chwili obecnej wartość docelowa nie stanowi ograniczenia liczby miast, które mogą ubiegać się o wsparcie. Źródło finansowania: Cel szczegółowy 2.8 (transport miejski) w całości będzie finansowany z Funduszu Spójności.
1211	Urząd Miasta Katowice	2.6.1.2 Główne grupy docelowe	117	Brak jednostek samorządu terytorialnego	Brak wpisanych tutaj jst nie przesądza, że w opisach szczegółowych osi priorytetowych nie będą one dopuszczone, jednak wydaje się zasadnym ujęcie już na tym etapie jst, jako jednej z grup docelowych	odrzucona	Zapisy zostaną doszczegółowione na poziomie SzOP

1212	Urząd Miasta Katowice		93	W opisie inwestycji dot. lotnictwa proponuje się również dodanie inwestycji mających na celu szeroko rozumiany rozwój lotnictwa (budowa infrastruktury mającej na celu przeprowadzania szkoleń personelu lotniczego, mechaników itd) - nie tylko w portach lotniczych.	Rozszerzenie katalogu działań w celu umożliwienia ich realizacji w sposób kompleksowy.	odrzucona	Zakres wsparcia określony został w Rozporządzeniu PE i Rady (UE) 2021/1058 z dnia 24 czerwca 2021 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności. Zgodnie z art. 7 ww. rozporządzenia w sektorze lotniczym możliwe jest wsparcie istniejących regionalnych portów lotniczych zdefiniowanych w art. 2 pkt 153 rozporządzenia (UE) nr 651/2014. Zakres wsparcia obejmuje inwestycje w środki łagodzące oddziaływanie na środowisko lub inwestycje w ochronę, bezpieczeństwo, jak i systemy zarządzania ruchem lotniczym wynikające z badań nad systemem zarządzania ruchem lotniczym w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej. Proponowane rozszerzenie katalogu działań sprzeczne jest z zakresem wsparcia określonym w ww. rozporządzeniu.
1213	Urząd Miasta Katowice	2.7.1.1 Powiązane rodzaje działań	123	Zakres wsparcia w ramach celu szczegółowego obejmuje także działania infrastrukturalne mające na celu ochronę i zachowanie otoczenia zabytkowych obiektów. Niejednokrotnie inwestycje będą realizowane w bliskim sąsiedztwie lub na terenie objętym planem rewitalizacji.	Sugeruje się doprecyzowanie zapisu dot. „planu rewitalizacji” – czy chodzi o obszary rewitalizacji, wyznaczone w Lokalnych i/lub Gminnych Programach Rewitalizacji, czy chodzi o miejscowe plany rewitalizacji oraz doprecyzowanie czy przy ocenie projektów będzie miało znaczenie, że projekt wynika z GPR .	odrzucona	Zapisy odnośnie wsparcia działań rewitalizacyjnych zostały usunięte z treści dokumentu.
1214	Urząd Miasta Katowice		142	Brak harmonogramu realizacji w zakresie Kultury.	Uzupełnienie zapisu.	odrzucona	uwaga niejasna. Harmonogramy realizacji programu będą określane po zatwierdzeniu dokumentu przez KE, we współpracy z właściwymi instytucjami.
1215	Urząd Miasta Katowice	wskaźniki		Uwaga ogólna do całego dokumentu: Większość wskaźników opisana jest w języku angielskim, brakuje również większości informacji o wskaźnikach jak również są błędnie określone jednostki miary (np. dla Lokali mieszkalne o lepszej udoskonalonej charakterystyce energetycznej są – lokale mieszkalne a przy takim samym wskaźniku dot. budynków publicznych są – m2.	Doprecyzowanie i zmiana zapisów.	przyjęta	Wszystkie nazwy wskaźników zostały uwzględnione w języku polskim (na podstawie oficjalnego tłumaczenia Załącznika 1 do Rozporządzenia 2021/1058 ws. EFRR i FS); uzupełniono również wszystkie brakujące informacje dot. wskaźników. Informujemy jednocześnie, że jednostki wskaźników wspólnych, w tym RCO18 i RCO19, o których mowa w uwadze, określają wytyczne Komisji Europejskiej.
1216	Urząd Miasta Katowice	2.8.1	130	Brak doprecyzowania Funduszu, z którego docelowo może być finansowany priorytet w spisie treści. Wskaźniki na str. 130 sugerują, iż priorytet będzie finansowany wyłącznie z FS.	Doprecyzowanie zapisu.	przyjęta	
1217	Urząd Miasta Katowice		59	Brak wskazanej kategorii regionu	Uzupełnienie zapisu	przyjęta	Wartości wskaźników wszystkich celów szczegółowych osi współfinansowanych ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego zostały wyodrębnione w podziale na kategorie regionów.
1218	Urząd Miasta Katowice			dotyczy całego programu		przyjęta	
1219	Urząd Miasta Kielce	2.3.1.1 Powiązane rodzaje działań	87	1. Uzupełnienie zakresu wsparcia finansowego o infrastrukturę i tabor autobusowy publicznego transportu zbiorowego. 2. Uzupełnienie zakresu wsparcia o zapis: "W ramach interwencji planuje się również wsparcie rozwoju infrastruktury drogowej w celu zapewnienia obsługi transportem zbiorowym terenów dotychczas nieobsługiwanych lub obsługiwanych w sposób niewystarczający oraz w celu poprawy jakości funkcjonowania komunikacji zbiorowej. Działania te mogłyby być realizowane w połączeniu z inwestycjami w nowoczesny zeroemisyjny tabor kołowy." 3. Uzupełnienie zakresu wsparcia o zapis: "Interwencja skierowana będzie również na inwestycje w infrastrukturę i urządzenia służące poprawie jakości funkcjonowania komunikacji miejskiej (np. pętle autobusowe, dojeżdża do przystanków, systemy informacji pasażerskiej, systemy informatyczne do zarządzania operacyjnego dworcami autobusowymi)." 4. Zrównoważenie opcji transportowych w mieście powinno odbywać się poprzez tworzenie nieprzerwanych możliwości przemieszczania się środkami transportu, o jak najmniejszej presji na środowisko. Wymaga to rozwoju (budowy, rozbudowy i poprawy jakości) systemów inteligentnego transportu publicznego w miastach, w szczególności ich integracji funkcjonalnej i przestrzennej (obejmującej miasta i ich obszary funkcjonalne). Inwestycje w transport publiczny będą tworzyć uprzywilejowane warunki dla jego funkcjonowania, w tym – wszędzie gdzie to możliwe i uzasadnione – będzie on posiadał priorytet w ruchu miejskim, dzięki czemu uzyska przewagę konkurencyjną i zachęci do jego większego wykorzystania przez użytkowników pojazdów indywidualnych. Uzupełnienie zakresu wsparcia o zapis: W ramach inwestycji dla transportu publicznego możliwe jest wspieranie i rozbudowa infrastruktury pieszej, rowerowej oraz UTO. 5. W związku z powyższym, w zakresie publicznego transportu zbiorowego w miastach wsparcie finansowe będzie przeznaczane dla inwestycji w infrastrukturę i tabor szynowy publicznego transportu zbiorowego, Uzupełnienie zakresu wsparcia o zapis: infrastrukturę i tabor autobusów elektryczny transportu zbiorowego, węzły przesiadkowe, miejskie systemy ITS dla uprzywilejowania, usprawnienia usług publicznego transportu miejskiego, rozwiązania IT. W ramach realizowanych projektów transportu publicznego możliwe będzie też sfinansowanie wydatków związanych z obsługą i integracją usług transportu publicznego dostosowanego do potrzeb wszystkich użytkowników (zaplecza techniczne dla taboru, dostosowanie infrastruktury miejskiej do obsługi transportu publicznego i pasażerów, infrastruktura wspierająca rozwój aktywnej mobilności i mikromobilności). 6. We wszystkich projektach, w których będzie to zasadne i możliwe zostaną zastosowane rozwiązania w zakresie obiegu cyrkularnego (w tym efektywności energetycznej i użycia energii ze źródeł odnawialnych) jak również elementy sprzyjające adaptacji do zmiany klimatu i łagodzeniu jej skutków (w szczególności zielona i niebieska infrastruktura). Dodatkowe elementy mogą być uwzględniane, jeżeli realizują szersze cele Polityki Spójności, Uzupełnienie zakresu wsparcia o zapis (:np. infrastruktura piesza, infrastruktura rowerowa i UTO, zieleni, usuwanie barier architektonicznych, elementy budownictwa wynikające ze zmian klimatu).	1. Komunikacja zbiorowa oparta o tabor autobusowy funkcjonuje we wszystkich miastach wojewódzkich, natomiast transport szynowy jest elementem komunikacji publicznej tylko w kilku miastach. Ograniczenie zakresu wsparcia w projekcie Programu FEnIKS wyłącznie do infrastruktury i taboru szynowego jest działaniem dyskryminującym miasta, w których nie funkcjonuje metro i tramwaj. Przeczy to zdefiniowanemu celowi wsparcia, który określono jako "dążenie do stworzenia warunków dla zrównoważonej mobilności poprzez zapewnienie sprawnego, efektywnego, inteligentnego i bezpiecznego systemu transportu publicznego w miastach dostępnego dla wszystkich użytkowników (w tym osób z ograniczoną mobilnością)" 2. Transport zbiorowy w miastach, w których funkcjonuje wyłącznie komunikacja autobusowa, ściśle uzależniony jest od infrastruktury drogowej. Jej stan często nie pozwala na uruchomienie komunikacji publicznej w danym rejonie bądź zwiększenie intensywności obsługi komunikacją publiczną. Uzupełnienie zakresu wsparcia o te działania pozwoli na realizację kompleksowych projektów w zakresie transportu niskoemisyjnego i mobilności miejskiej. Warunkiem realizacji działania dotyczącego infrastruktury drogowej byłby zakup zeroemisyjnego taboru autobusowego, który kursowałby również wybudowaną/przebudowaną infrastrukturą drogową w ramach projektu. 3. Nowoczesna, funkcjonalna i bezpieczna infrastruktura służąca komunikacji publicznej pozytywnie wpływa na komfort podróżowania komunikacją miejską. Do sprawnego funkcjonowania komunikacji publicznej niezbędne są również systemy służące informowaniu pasażerów, jak również systemy informatyczne wykorzystywane w komunikacji zbiorowej. Uzupełnienie zakresu wsparcia o te działania pozwoli na realizację kompleksowych projektów w zakresie transportu zeroemisyjnego i mobilności miejskiej. 4. Kluczowym obszarem w mobilności miejskiej są centra miast, gdzie podstawową rolę odgrywa ruch pieszy i rowerowy (również z wykorzystaniem UTO) oraz powinna odgrywać komunikacja zbiorowa. Dlatego tak ważne jest wsparcie dla infrastruktury dla tych grup odbiorców oraz osób z ograniczonymi możliwościami poruszania się (starzenie się społeczeństwa). Nie wszędzie istnieje możliwość wprowadzenia tramwajów do centrum miasta oraz nie wszystkie miasta posiadają komunikację zbiorową stworzoną na bazie transportu szynowego, a wyzwania związane z mobilnością są we wszystkich. 5. Kluczowym obszarem w mobilności miejskiej są centra miast, gdzie podstawową rolę odgrywa ruch pieszy i rowerowy (również z wykorzystaniem UTO) oraz powinna odgrywać komunikacja zbiorowa. Dlatego tak ważne jest wsparcie dla infrastruktury dla tych grup odbiorców oraz osób z ograniczonymi możliwościami poruszania się (starzenie się społeczeństwa). Nie wszędzie istnieje możliwość wprowadzenia tramwajów do centrum miasta oraz nie wszystkie miasta posiadają komunikację zbiorową stworzoną na bazie transportu szynowego, a wyzwania związane z mobilnością są we wszystkich.	odrzucona	Tabor autobusowy: Rozumiemy potrzebę rozwijania tej formy przewozów biorąc pod uwagę ilościowe cele dot. wielkości udziału taboru bezemisyjnego we flocie, wynikające z krajowych dokumentów. Tym niemniej występuje tu demarkacja pomiędzy wsparciem autobusów w KPO a transportu szynowego FEnIKS. KPO jest instrumentem dla którego okres kwalifikowalności już się rozpoczął, jednocześnie reżim czasowy jest tam krótszy niż w ramach polityki spójności. Dublowanie w jednym czasie naborów z różnych źródeł na poziomie krajowym nie jest wskazane, z założenia więc te dwa instrumenty: KPO oraz FEnIKS powinny się uzupełniać. Tabor autobusowy w pierwszej kolejności finansowany będzie więc ze środków KPO. Ewentualne zmiany FENIKS będą mogły zostać dokonane na późniejszym etapie wdrażania Programu, jeżeli będą występowały jeszcze potrzeby w zakresie wsparcia wymiany (zakupu) taboru autobusowego. Infrastruktura rowerowa: Z uwagi na dostępną alokację, Program FEnIKS - jako interwencja z poziomu krajowego - koncentruje się na kluczowych wyzwaniach dla transportu zbiorowego w aglomeracjach (cel szczegółowy 2.8) i rozwoju podstawowej sieci transportowej kraju (cel szczegółowy 3.2) . Istnieje szereg innych programów pozwalających na budowę ścieżek rowerowych. Dodatkowo podkreślamy, że w ramach celu 2.8 kwalifikowane będą wydatki w ramach projektów służące tworzeniu infrastruktury pieszo-rowerowej. Nie zakładamy jednak oddzielnych projektów w tym zakresie z poziomu FEnIKS. W transporcie miejskim, odpornym na niekorzystne zjawiska atmosferyczne i bardziej dostępnym dla szerszego grona odbiorców, w tym osób o ograniczonej mobilności, widzimy większy potencjał do przejęcia indywidualnego ruchu drogowego w miastach niż infrastruktura rowerowa. Podkreślamy, że brak oddzielnych inwestycji w infrastrukturę rowerową nie oznacza ignorowania tej formy transportu, a jest wyrazem zastosowania komplementarności wsparcia różnych elementów mobilności miejskiej z poszczególnych programów (nie tylko FEnIKS finansuje aktywność mobilną), w której każdy program inaczej rozkłada akcenty, zgodnie ze swoim charakterem. Ta komplementarność ma służyć unikaniu
1220	Urząd Miasta Krosna	2.5.1.1 Powiązane rodzaje działań	102	Proponujemy uszczegółwić zapisy dotyczące transportu intermodalnego: „W ramach budowy i przebudowy infrastruktury terminali intermodalnych finansowane będą inwestycje polegające na budowie/przebudowie terminali przeładunkowych kolejowych z możliwością przeładunków na transport drogowy wraz z budową/przebudową dróg dojazdowych”. Istotne jest, by możliwe do dofinansowania były w/w inwestycje zlokalizowane poza siecią TEN-T.	Doszczegółowienie zapisu Programu.	częściowo przyjęta	Nie negując zasadności proponowanego ukierunkowania wsparcia dla transportu intermodalnego, to z uwagi na ogólny charakter programu, w tym ograniczenia liczby znaków, to takie zapisy, określające szczegółowe zasady wsparcia, w tym typy projektów zostaną sprecyzowane w SzOP oraz programie pomocowym dla transportu intermodalnego. Jednocześnie potwierdzamy, że możliwe będą inwestycje realizowane poza siecią TEN-T.

1221	Urząd Miasta Krosna	2.4.1.1 Powiązane rodzaje działań	93	Proponujemy, aby podobnie jak jest to ujęte w rozdziale 2.5.1.1. w zakresie dotyczącym transportu intermodalnego, również w rozdziale 2.4.1.1. istniała możliwość finansowania inwestycji dotyczących portów lotniczych nie tylko na sieci TEN-T, ale również poza siecią TEN-T. Proponujemy poniższy zapis: „W celu zapewnienia sprawnej realizacji interwencji dla portów lotniczych, w ramach tego celu szczegółowego finansowane będą zadania na sieci i poza siecią TEN-T, przy zachowaniu na poziomie wdrożeniowym monitorowania jej podziału względem TEN-T.”	Poprawa dostępności komunikacyjnej kraju wymaga także wspierania rozwoju połączeń do sieci TEN-T obszarów od niej oddalonych, dlatego inwestycje w lotniska lokalne poza siecią TEN-T są ważne. Na przykładzie lotniska w Krośnie można stwierdzić, że jako lokalne lotnisko służy ono szerokiemu gronu odbiorców, w tym przede wszystkim jako: – baza dla ośrodków szkolenia lotniczego, w tym szkolenia pilotów, mechaników – lotniczych i pracowników obsługi naziemnej, – centrum sportów lotniczych, lotnictwa aeroklubowego i rekreacyjnego, – infrastruktura niezbędna dla producentów branży lotniczej, w tym firm produkujących – lekkie i ultralekkie statki powietrzne, a także oferujących serwis lotniczy, – baza dla małej komunikacji pasażerskiej (air taxi, ruch biznesowy i turystyczny), – baza usług transportu lotniczego towarów (cargo). Na lotnisku w Krośnie działa certyfikowana stacja paliw lotniczych, a planowane do opracowania i zatwierdzenia są procedury nawigacji satelitarnej GNSS, które pozwolą na korzystanie z lotniska w trudnych warunkach atmosferycznych. Należy zaznaczyć, że lokalizacja krośnieńskiego lotniska w obszarze znajdującym się pod głównymi korytarzami powietrznymi pozwala na to, by w sytuacjach awaryjnych lotnisko to służyło jako lotnisko awaryjne, w tym dla portów lotniczych znajdujących się w sieci TEN-T.	odrzucona	Zgodnie z linią demarkacyjną, na poziomie krajowym wspierane będą inwestycje w portach lotniczych położonych w sieci TEN-T. Transport lotniczy poza TEN-T możliwy jest do wsparcia w programach regionalnych. Zachęcamy do zgłoszenia takiej uwagi do właściwego terytorialnie programu regionalnego. Dodatkowo zwracamy uwagę na ograniczenia w finansowaniu portów lotniczych wynikające z art. 7 rozporządzenia ws. Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (zakaz finansowania inwestycji w portach lotniczych, z wyjątkiem portów regionalnych (w rozumieniu art. 2 pkt 153 rozporządzenia (UE) nr 651/2014) i w zakresie: bezpieczeństwa i ochrony ruchu lotniczego, systemów zarządzania ruchem lotniczym wynikającego z SESAR, łagodzenia oddziaływania sektora lotniczego jego negatywnego oddziaływania na środowisko naturalne). Zgodnie ze stanowiskiem KE nie mogą być finansowane inwestycje, których skutkiem będzie zwiększenie (rozbudowa) zdolności operacyjnych lotnisk.
1222	Urząd Miasta Lublin	2.1.2.1 Powiązane rodzaje działań	38, 39, 41	- Ad 2.1.2.1 Ujęcie wśród powiązanych rodzajów zadań również zadań związanych z rozwojem systemów zarządzania ryzykiem poprzez rozwijanie systemów prognozowania i ostrzegania środowiskowego celem skutecznej ochrony obywateli oraz ich mienia. Ujęcie wśród	- Ad.2.1.2.1 Zasadnym jest rozszerzenie zakresu interwencji dla 44 miast, które uczestniczyły w realizacji projektu „Opracowanie planów adaptacji do zmian klimatu w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców” w taki sposób aby w pełni umożliwić im realizację z	częściowo przyjęta	Doprecyzowanie zapisów nastąpi na poziomie szczegółowego opisu osi, czyli SzOP.
1223	Urząd Miasta Lublin	2.5.2.1 Powiązane rodzaje działań	107	Rozszerzenie zakresu interwencji o możliwość realizacji przez zarządców dróg wojewódzkich na terenie miast, inwestycji pozwalających na ułatwieniu dostępu do sieci TEN-T oraz usprawniających wyprowadzenie ruchu z centrów miast.	Wprowadzenie zaproponowanego rozwiązania pozwoli na kompleksowe podejście do dostępności komunikacyjnej regionów i stworzy z planowanymi inwestycjami GDDKiA spójną całość.	częściowo przyjęta	Priorytetem w zakresie inwestycji drogowych w programie FEnIKS są inwestycje na sieci TEN-T, do której w Polsce są zaliczone co do zasady drogi krajowe. Drogi wojewódzkie i niższych kategorii są możliwe do finansowania w programach regionalnych. Tym niemniej, biorąc pod uwagę zgłaszane postulaty, ale bez uszczerbku dla realizacji celu związanego z dokończeniem budowy spójnej sieci drogowej w Polsce, finansowane będą mogły być także projekty budowy dróg w miastach na prawach powiatu (o standardzie nośności 115 kN/oś) uwzględnione w zawartych Kontraktach Programowych.
1224	Urząd Miasta Lublin	2.2.1.6 Planowane wykorzystanie instrumentów finansowych	59	Wprowadzenie zapisu: „W ramach celu szczegółowego nie rozważa się wsparcia w formie instrumentów finansowych”.	Wydaje się, że w kontekście realizacji założeń CS 2.1 inwestycja w nieefektywne systemy ciepła i chłodu powinna być realizowana w formie dotacyjnej. Forma dotacyjna powinna stanowić zachętę do ich modernizacji sieci skutkującej ich efektywnością i zmniejszeniem presji na środowisko.	częściowo przyjęta	Kwestia formy i modelu wsparcia sektora ciepłownictwa będzie rozważana na etapie konstruowania szczegółowych parametrów produktów finansowych.
1225	Urząd Miasta Lublin	2.2.1.6 Planowane wykorzystanie instrumentów finansowych	59	Wprowadzenie zapisu: „W ramach celu szczegółowego nie rozważa się wsparcia w formie instrumentów finansowych”.	Wydaje się, że w kontekście realizacji założeń CS 2.1 inwestycja w nieefektywne systemy ciepła i chłodu powinna być realizowana w formie dotacyjnej. Forma dotacyjna powinna stanowić zachętę do ich modernizacji sieci skutkującej ich efektywnością i zmniejszeniem presji na środowisko.	częściowo przyjęta	Zgodnie ze zmienionymi zapisami, w celu szczegółowym 2.1, w przypadku inwestycji realizowanych w systemach spełniających wymóg efektywnego systemu ciepłowniczego, rozważane jest (w oparciu o wyniki analizy) wsparcie w formie instrumentów finansowych. Wsparcie dotacyjne planowane jest w przypadku nieefektywnych systemów ciepłowniczych, mających utrudniony dostęp do środków publicznych ze względu na brak spełniania kryterium efektywnego systemu ciepłowniczego.
1226	Urząd Miasta Lublin	2.7.1.1 Powiązane rodzaje działań	122	Doprecyzowanie, w treści opisu zakresu inwestycji, że w przypadku realizacji projektów przez JST zapis dotyczący zlokalizowania inwestycji na obszarze wpisanym na listę UNESCO, na listę Pomników Historii czy posiadających tytuł Znak Dziedzictwa Europejskiego nie będzie dotyczył budowy nowej infrastruktury kultury.	Wprowadzenie takiego zapisu będzie zgodne z zapisami na s. 124 gdzie elementy dziedzictwa kulturowego i ich powiązania z powyższymi listami jest oddzielony od elementów związanych z rozwojem nowoczesnej infrastruktury kulturalnej. Należy zatem dokonać podziału wsparcia tak aby zakres jak również wymagania w jasny sposób odnosiły się do planowanych obszarów.	odrzucona	Zakres wsparcia (w tym zasady związane z budową nowych obiektów) zostaną doprecyzowane w dokumentach szczegółowych
1227	Urząd Miasta Lublin	2.1.1.2 Główne grupy docelowe	33	Ujęcie JST wśród głównych grup docelowych wsparcia w ramach celu szczegółowego	Z uwagi na fakt, że wśród powiązanych rodzajów działań na s. 32 wymienione zostały budynki użyteczności publicznej zasadnym wydaje się ujęcie wśród głównych grup docelowych CS 2.1 również JST, które są jednym z głównych podmiotów posiadających w swoim zasobie budynki użyteczności publicznej. Dodatkowo m.in. w pkt. 2.1.1.7 wskazane są wskaźniki odnoszące się do budynków publicznych zapis ten potwierdza konieczność ujęcia także JST jako odbiorców wsparcia w tym CS.	odrzucona	Treść programu określa grupy docelowe, natomiast typy beneficjentów zostaną określone na poziomie SzOP.
1228	Urząd Miasta Lublin	2.8.1.1 Powiązane rodzaje działań	128	Rozszerzenie zakresu wsparcia w ramach project pipeline, oprócz wcześniejszej weryfikacji dokumentacji projektów o charakterze strategicznym, także o elementy związane z wcześniejszym przygotowaniem dokumentacji.	Zaproponowane rozwiązanie jest o tyle istotne, że w zasadniczy sposób może przyspieszyć realizację tych projektów a jednocześnie może zmniejszyć obciążenia budżetowe potencjalnych wnioskodawców zwłaszcza samorządów.	odrzucona	W dalszej części Programu jest zapis "co do zasady koszty przygotowania dokumentacji projektowej i przetargowej dla projektów realizowanych w ramach Programu finansowane będą w ramach poszczególnych priorytetów Programu." Objęcie finansowaniem z pomocy technicznej przygotowaniadokumentacji oznaczałoby podwójne finansowanie
1229	Urząd Miasta Łodzi	2.2.2.2 Główne grupy docelowe	63	Wniosek o uwzględnienie JST w docelowej grupie wsparcia.	Biorąc pod uwagę, że rozwój OZE powinien opierać się na uwarunkowaniach lokalnych oraz potencjale dostępnych zasobów, działania związane z inwestycjami w odnawialne źródła energii swoim zasięgiem powinny obejmować również działania JST, których realizacja przyczyni się do realizacji celu szczegółowego 2.2.	częściowo przyjęta	Katalog beneficjentów zostanie doprecyzowany w dokumencie Szczegółowy Opis Priorytetów (SzOP).
1230	Urząd Miasta Łodzi	2.1.5.2 Główne grupy docelowe	54	Wniosek o uwzględnienie JST w docelowej grupie wsparcia.	Do przeciwdziałania czynnikom i zjawiskom negatywnie oddziałującym na wzmocnienie ochrony i zachowania przyrody oraz stan różnorodności biologicznej kraju przyczyniają się również doświadczenia i wyniki działań podejmowanych przez JST uwzględniających uwarunkowania terytorialne z uwagi na unikalny charakter tego typu działań.	częściowo przyjęta	Grupa docelowa nie oznacza beneficjentów wsparcia. Typ beneficjenta zostanie doprecyzowany w dokumentach uszczegóławiających

1231	Urząd Miasta Łodzi	2.4.1.2 Główne grupy docelowe	93	Wniosek o uwzględnienie JST w docelowej grupie wsparcia.	Drogi krajowe w granicach miast generują duży ruch tranzytowy i tym samym stanowią istotne wyzwanie w zakresie krajowej infrastruktury drogowej. Projekty budowy/przebudowy obwodnic miast na sieci dróg krajowych w granicach miast, dla których zarządcami są prezydenci miast wchodzą w zakres interwencji celu szczegółowego 3.1.	częściowo przyjęta	Drogi w miastach: W FEnKS przewiduje się finansowanie dróg zarządzanych przez GDDKiA, w celu wypełnienia zobowiązań dotyczących budowy sieci TEN-T w Polsce. Tym niemniej, biorąc pod uwagę zgłaszane postulaty, ale bez uszczerbku dla realizacji celu związanego z dokończeniem budowy spójnej sieci drogowej w Polsce, finansowane będą mogły być także projekty budowy dróg w miastach na prawach powiatu (o standardzie nośności 115 kN/oś) uwzględnione w zawartych Kontraktach Programowych. Beneficjenci: W odróżnieniu do perspektywy 2014-2020, w programie nie przewiduje się wskazania beneficjentów, a ostatecznych odbiorców, rozumianych jako osoby/podmioty korzystające z efektów zrealizowanych projektów. Beneficjenci zostaną określani w innym dokumencie o charakterze wdrożeniowym, tj. w Szczegółowym Opisie Priorytetów.
1232	Urząd Miasta Łodzi	2.1.5.1 Powiązane rodzaje działań	53	Realizacja tego celu wymaga działań w infrastrukturę lasów, parków, terenów zieleni na obszarach miejskich, a nie tylko na terenach parków narodowych, rezerwatów przyrody i obszarów Natura 2000. Jako działanie uzupełniające należy wskazać projekty edukacyjne dla mieszkańców oraz przedsiębiorców dotyczące zielonej transformacji miasta w zakresie adaptacji do zmian klimatu.	Jako element budowania odporności miast konieczne jest wprowadzenie zapisów dotyczących rozwiązań w zakresie zachowania przyrody i bioróżnorodności na otwartych przestrzeniach publicznych, eliminujących wyspy ciepła.	częściowo przyjęta	Projekty edukacyjne dot. przyrody i różnorodności biologicznej są przewidziane w FEnKS, w tym jako komponent w MPA już opracowanych i planowanych. Większość miast prowadzi wspólne z PGL LP działania edukacyjne, jak wykazał Raport podsumowujący Analizę miejskich planów adaptacji do zmian klimatu (opracowania wykonane przez IOŚ na zlecenie EBI w ramach prac JASPERS) i zgodnie z rekomendacjami tego Raportu, ekologiczne działania edukacyjne będą rozwijane.
1233	Urząd Miasta Łodzi	1.3 WYZWANIA ZIDENTYFIKOWANE W ZALECENIACH UE I STRATEGIACH	14	Rewizji wymagają zapisy dot. identyfikacji wyzwań dla Polski na perspektywę 2021-2027 ze względu na fakt, że 15 lipca 2021 r., Komisja Europejska ogłosiła szczegóły planowanych zmian – pakiet „Fit for 55” jako konsekwencji przyjętego w 2019 roku Zielonego Ładu.	Pakiet „Fit for 55” jako zbiór dyrektyw, które obejmą podstawowe gałęzie gospodarki: elektroenergetyka, budynki, ciepłownictwo, transport, przemysł, rolnictwo będzie miała wpływ na zakres wsparcia w ramach programu Feniks.	częściowo przyjęta	Fragment został przeformułowany z odniesieniem do Europejskiego Zielonego Ładu. Należy podkreślić, że Pakiet "Fit for 55" obecnie posiada status projektu dokumentu, wokół którego toczą się negocjacje.
1234	Urząd Miasta Łodzi	2.5.1.2 Główne grupy docelowe	103	Wniosek o uwzględnienie JST w docelowej grupie wsparcia.	Projekty budowy/przebudowy obwodnic miast na sieci dróg krajowych w granicach miast, dla których zarządcami są prezydenci miast wchodzą w zakres interwencji celu szczegółowego 3.1., ich realizacja przyczyni się do powiązania głównych multimodalnych węzłów komunikacyjnych z istniejącą siecią drogową oraz zwiększenia przepustowości istniejącej sieci na niewrażliwych odcinkach.	częściowo przyjęta	W FEnKS przewiduje się finansowanie dróg zarządzanych przez GDDKiA, w celu wypełnienia zobowiązań dotyczących budowy sieci TEN-T w Polsce. Tym niemniej, biorąc pod uwagę zgłaszane postulaty, ale bez uszczerbku dla realizacji celu związanego z dokończeniem budowy spójnej sieci drogowej w Polsce, finansowane będą mogły być także projekty budowy dróg w miastach na prawach powiatu (o standardzie nośności 115 kN/oś) uwzględnione w zawartych Kontraktach Programowych. Dodatkowo należy wyjaśnić, że w odróżnieniu do perspektywy 2014-2020 w programie nie określa się beneficjentów (np. JST) a grupy docelowe, którymi są odbiorcy korzystający z efektów zrealizowanych projektów. Beneficjenci zostaną określani w krajowym dokumencie wykonawczym w stosunku do programu, tj. w Szczegółowym Opisie Priorytetów.
1235	Urząd Miasta Łodzi	2.5.2.2 Główne grupy docelowe	109	Wniosek o uwzględnienie JST w docelowej grupie wsparcia.	Projekty budowy/przebudowy obwodnic miast na sieci dróg krajowych w granicach miast, dla których zarządcami są prezydenci miast wchodzą w zakres interwencji celu szczegółowego 3.2. Zgodnie z zapisami programu budowa kluczowych odcinków miejscowości obciążonych ruchem tranzytowym i poprawa dostępności komunikacyjnej kraju wymaga także wspierania rozwoju połączeń do sieci TEN-T ośrodków miejskich. Rozszerzenie wsparcia o projekty budowy obwodnic w granicach miast w istotny sposób przyczyni się do rozwoju i udoskonalania zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej i intermodalnej mobilności na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawę dostępu do TEN-T.	częściowo przyjęta	Drogi: Priorytetem w zakresie inwestycji drogowych w programie FEnKS są inwestycje na sieci TEN-T, do której w Polsce są zaliczone co do zasady drogi krajowe. Drogi wojewódzkie i niższych kategorii są możliwe do finansowania w programach regionalnych. Tym niemniej, biorąc pod uwagę zgłaszane postulaty, ale bez uszczerbku dla realizacji celu związanego z dokończeniem budowy spójnej sieci drogowej w Polsce, finansowane będą mogły być także projekty budowy dróg w miastach na prawach powiatu (o standardzie nośności 115 kN/oś) uwzględnione w zawartych Kontraktach Programowych. Grupy docelowe/beneficjenci: W odróżnieniu do perspektywy 2014-2020, szablon programu nie przewiduje wskazywania w nim beneficjentów, a jedynie grup docelowych, czyli podmiotów/osób, które będą korzystały z efektów zrealizowanego projektu. Beneficjenci natomiast zostaną wskazani w innym dokumencie krajowym, tj. Szczegółowym opisie priorytetów.
1236	Urząd Miasta Łodzi	3.1	132	W całym dokumencie są bardzo ogólne zapisy dotyczące opisu działań, grup docelowych, terytorium objętych wsparciem, brak wskazania linii demarkacyjnej pomiędzy Programem Feniks a Krajowym Planem Odbudowy oraz programami regionalnymi.	Ze względu na zdefiniowany zakres wsparcia infrastruktura, transport, energia i środowisko czy zdrowie konieczne jest określenie kto? kiedy? na jakim poziomie? będzie mógł korzystać ze wsparcia na realizację planowanych inwestycji infrastrukturalnych w ramach: - Programu Feniks, - Krajowego Planu Odbudowy, - programów regionalnych.	częściowo przyjęta	Zapisy będą sukcesywnie uzupełniane, w miarę postępów prac nad dokumentem. Jednocześnie nie byłoby wskazane umieszczać w programie zbyt wielu szczegółowych informacji np.. Niezbędnych do aplikowania przez beneficjentów, ponieważ taką rolę pełni SzOP. Ponadto, program byłby narażony na częste i długotrwałe procedury zmian i negocjacji z KE.
1237	Urząd Miasta Łodzi	2.1.1.2 Główne grupy docelowe	33	Wniosek o uwzględnienie JST w docelowej grupie wsparcia.	Efektywność energetyczna jedno z podstawowych działań na rzecz gospodarki niskoemisyjnej, swoim zasięgiem powinno obejmować również wsparcie działań JST z uwagi na ponadregionalne oddziaływanie wszystkich działań wspierających efektywność.	odrzucona	Treść programu określa grupy docelowe, natomiast typy beneficjentów zostaną określone na poziomie SzOP.

1238	Urząd Miasta Łodzi	2.1.5.7 WSKAŹNIKI	55	Uzupełnienie listy wskaźników: Powierzchnia parków, zieleńców i terenów zieleni w miastach	Jako element budowania odporności miast konieczne jest wprowadzenie zapisów dotyczących rozwiązań w zakresie zachowania przyrody i bioróżnorodności na otwartych przestrzeniach publicznych, eliminujących wyspy ciepła.	odrzucona	Zgodnie z oczekiwaniami KE cele szczegółowe w programach perspektywy 2021-2027 powinny być owskaźnikowane przede wszystkim za pomocą wskaźników określonych w Rozporządzeniu 1058 z 2021 ws. Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności. Proponowany wskaźnik nie należy do wskaźników określonych w tym dokumencie. Biorąc pod uwagę oczekiwania KE ograniczenia w programach wskaźników nie pochodzących z przedmiotowego Rozporządzenia, uwaga zostaje odrzucona. Nie wyklucza się jednak ewentualności dodania uzasadnionych zakresem wsparcia wskaźników w krajowym uszczegółowieniu do programu (odpowiednik szczegółowego opisu osi priorytetowych z perspektywy 2014-2020), które będzie przygotowywane po zatwierdzeniu programu przez KE.
1239	Urząd Miasta Łodzi	2.7.1.1 Powiązane rodzaje działań	122	Biorąc pod uwagę cele priorytetu zakres interwencji powinien zostać poszerzony o inwestycje uzgodnione w ramach Kontraktu Programowego.	Projekty uzgodnione w ramach Kontraktu Programowego powinny otrzymać wsparcie z zachowaniem zasad interwencji określonych w FEnIKS. Niektóre obiekty mimo wykazującego się wysokim dorobkiem kulturalnym oraz bogatą ofertą kulturalną nie znajdują się na obszarze wpisanych na listę UNESCO lub Pomników Historii.	odrzucona	Zgodnie z KSRR, uozppr oraz linią demarkacyjną, przedsięwzięcia wynikające z priorytetów lub potrzeb regionu i uwzględnione w kontrakcie programowym, są planowane do wsparcia w ramach PR.
1240	Urząd Miasta Łodzi		142	Nie przewidziano do realizacji przedsięwzięć o charakterze strategicznym w ramach priorytetu VII Kultura.	Wybrane projekty uzgodnione w ramach Kontraktów Programowych powinny otrzymać wsparcie z zachowaniem zasad interwencji określonych w FEnIKS.	odrzucona	W zał. Nr 8 do projektu FEnIKS został umieszczony „Wykaz planowanych operacji o znaczeniu strategicznym wraz z harmonogramem” z adnotacją, że wykaz ten nie stanowi listy zamkniętej projektów przewidzianych do wsparcia oraz, że są to przykłady projektów podlegających szczególnym środkom dot. monitorowania i komunikacji. Tego wykazu nie należy utożsamiać z listą projektów wybieranych w trybie indywidualnym, czy projektów dużych, jak np. w POIiŚ 2014-2020. Ten wykaz i operacje w nim zawarte mają inne znaczenie i funkcje. Zgodnie z definicją zawartą w rozporządzeniu ogólnym, „operacja o znaczeniu strategicznym” oznacza operację, która wnosi znaczący wkład w osiąganie celów programu i która z tego względu podlega szczególnym środkom dotyczącym monitorowania i komunikacji. Może to być pojedynczy projekt lub też wiązka projektów. Biorąc pod uwagę powyższe, nie ma obowiązku wynikającego z rozporządzenia, aby do każdego priorytetu programu przypisana była lista operacji o znaczeniu strategicznym. Jest to decyzja pozostawiona Państwu członkowskiemu. Decyzja o umieszczeniu projektu z danego obszaru jako operacji o strategicznym znaczeniu powinna mieć na uwadze przede wszystkim to, czym jest taka operacja i jaka rolę odgrywa w programie, o czym jest mowa powyżej.
1241	Urząd Miasta Łodzi	2.3.1.7 WSKAŹNIKI	89	Podniesienie wartości wskaźników docelowych: Length of new tram and metro lines Length of reconstructed or modernised tram and metro lines	Ze względu na wymagane cele w zakresie dekarbonizacji transportu należy zwiększyć zakres i poziom alokacji na rozwój transportu niskoemisyjnego w miastach	odrzucona	Z uwagi na rozliczeniowy - dla beneficjentów - charakter wskaźników, szacowane wartości docelowe określone zostały ostrożnościowo. Ostrożnościowy szacunek nie pozostaje w sprzeczności z ambitnymi celami w zakresie dekarbonizacji transportu. Szacunki opierają się na danych historycznych z podobnych projektów wdrażanych w POIiŚ 2014-2020. Wartości prezentowane w projekcie programu będą przedmiotem negocjacji z Komisją Europejską. Wiążące do osiągnięcia będą wartości docelowe w wersji programu zatwierdzonego decyzją KE.
1242	Urząd Miasta Łodzi	2.3.1.8 INDYKATYWNY PODZIAŁ ALOKACJI UE WEDŁUG RODZAJU INTERWENCJI	90	Należy zwiększyć poziom alokacji na rozwój transportu niskoemisyjnego jako krytyczny element transformacji miast w kierunku gospodarki niskoemisyjnej.	Ze względu na wymagane cele w zakresie dekarbonizacji transportu należy zwiększyć zakres i poziom alokacji na rozwój transportu niskoemisyjnego w miastach	odrzucona	W odniesieniu do wielkości alokacji przeznaczonej na wsparcie rozwoju transportu miejskiego w Programie FEnIKS należy wyjaśnić, że przyznana Polsce przez KE alokacja FS (po obowiązkowym transferze do CEF) została w perspektywie 2021-2027 zmniejszona o prawie 60% w porównaniu z perspektywą 2014-2020. Mimo to, udało się utrzymać finansowanie transportu miejskiego z Funduszu Spójności, utrzymano również relatywnie na zbliżonym poziomie alokację z przeznaczeniem na ten obszar, z uwzględnieniem ograniczenia zakresu interwencji wyłącznie do transportu szynowego. MFIPR wnioskuje do KE na poziomie Umowy Partnerstwa o dokonanie transferu środków z EFS+ do FS. Projekt Programu FEnIKS uwzględnia pełną dopuszczalną kwotę transferu (20%, tj. 2,98 mld euro), przy czym należy podkreślić, że utrzymanie takiej wysokości transferu jest w dalszym ciągu przedmiotem rozmów z KE, która dotychczas prezentuje nieprzychylnie stanowisko do tej kwestii, w szczególności DG EMPL. Tym samym wysokość alokacji Programu FEnIKS w zakresie FS może ulec redukcji. Ostateczna wysokość alokacji na poszczególne obszary wsparcia uzależniona będzie od ostatecznej alokacji FS, określonej na poziomie UP. Istotny jest również fakt, że sektor transportu (w tym miejskiego) będzie dodatkowo wspierany w okresie 2021-2026 ze środków UE w ramach Krajowego Planu Odbudowy (w kwocie ok. 6,4 mld euro).

1243	Urząd Miasta Łodzi	2.8.1	127	Mając na uwadze zakres i rodzaj działań w ramach Priorytetu, uszczegółowienia wymaga zapis dotyczący wsparcia "instytucji mających znaczący wpływ na wdrażanie Programu lub potencjał beneficjentów Programu"	Zapisy powinny w sposób jasny określać jakie podmioty i instytucje będą wspierane w ramach pomocy technicznej w ramach wdrażanego programu.	odrzucona	Instytucje mające znaczący wpływ na wdrażanie Programu lub potencjał beneficjentów Programu zostały wymienione na stronach 127-128. tj. służby nadzoru budowlanego na szczeblu centralnym i wojewódzkim oraz służby konserwatorów zabytków
1244	Urząd Miasta Łodzi		136	Brak danych w tabeli.	Brak danych w tabeli.	przyjęta	
1245	Urząd Miasta Opola	2.5.2.1 Powiązane rodzaje działań	107	Planowane w ramach FEnIKS wsparcie transportu drogowego nie powinno dotyczyć budowy obwodnic na sieci dróg krajowych poza siecią TEN-T zarządzanych wyłącznie przez krajowego zarządcę tych dróg. Interwencja powinna dotyczyć wszystkich zarządców dróg krajowych. W granicach miast na prawach powiatu zarządcami wszystkich dróg publicznych, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych, są prezydenci miast. Należy rozszerzyć katalog beneficjentów o prezydentów miast bądź usunąć zapisy ograniczające wsparcie dróg krajowych do zarządzanych przez krajowego zarządcę tych dróg.	Pomimo wcześniejszych zapowiedzi wsparcia wszystkich dróg krajowych, w programie FEnIKS dokonano ograniczenia wsparcia do dróg krajowych zarządzanych wyłącznie przez krajowego zarządcę tych dróg. W ramach konsultacji społecznych Umowy Partnerstwa przeprowadzonych w woj. opolskim w dniu 12 lutego br., Miasto Opole uzyskało informacje ze strony Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej, że budowa dróg krajowych i obwodnic będzie elementem programu krajowego. Tymczasem projekt programu FEnIKS nie uwzględnił wsparcia dla dróg krajowych zarządzanych przez prezydentów miast na prawach powiatów. W dalszej kolejności projekt linii demarkacyjnej także wyklucza wsparcie dróg krajowych zarządzanych przez prezydentów miast zarówno z programów krajowych jak i regionalnych. Miasto Opole w ramach konsultacji społecznych zgłosiło uwagę do projektu Krajowego Planu Odbudowy aby jednoznacznie wskazać w programie, że interwencja skierowana będzie także na drogi krajowe w miastach na prawach powiatu. Niestety w projekcie KPO przekazanym do KE doprecyzowano, że zadania z zakresu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym budowy obwodnic realizowane będą wyłącznie przez GDDKiA na sieci dróg będących w zarządzie tego podmiotu oraz przez GITD (strona 327). Tym samym łącznie ze środków europejskich na budowę i modernizację ok. 290 km dróg krajowych zarządzanych przez GDDKiA planuje się przeznaczyć ok. 1 250 mln Euro (ok. 550 mln Euro w ramach FEnIKS oraz ok. 700 mln Euro w ramach KPO), natomiast na drogi krajowe zarządzane przez prezydentów miast nie przeznaczono żadnych środków i uniemożliwiono ich dofinansowanie z jakichkolwiek programów unijnych w nowej perspektywie. W żadnym z programów nie znajdujemy uzasadnienia merytorycznego do takiego podejścia. Dążąc do spełnienia i poszanowania fundamentalnych zasad, na których zbudowana została Unia Europejska, takich jak zasada równych szans dla wszystkich czy zakaz dyskryminacji, zwracamy się z prośbą o umożliwienie miastom na prawach powiatu aplikowania do programów FEnIKS i KPO w zakresie budowy i modernizacji dróg krajowych będących w zarządzie prezydentów miast.	częściowo przyjęta	Priorytetem w zakresie inwestycji drogowych w programie FEnIKS są inwestycje na sieci TEN-T, do której w Polsce są zaliczone co do zasady drogi krajowe. Drogi wojewódzkie i niższych kategorii są możliwe do finansowania w programach regionalnych. Tym niemniej, biorąc pod uwagę zgłaszane postulaty, ale bez uszczerbku dla realizacji celu związanego z dokończeniem budowy spójnej sieci drogowej w Polsce, finansowane będą mogły być także projekty budowy dróg w miastach na prawach powiatu (o standardzie nośności 115 kN/oś) uwzględnione w zawartych Kontraktach Programowych.
1246	Urząd Miasta Opola	2.7.1.2 Główne grupy docelowe	123	Brak informacji czy w katalogu beneficjentów znajdują się również inne instytucje, które zgodnie z zakresem kompetencji realizują zadania kulturalne, np. placówki oświatowe i wychowawcze takie jak młodzieżowe domy kultury. Proponujemy doprecyzować katalog beneficjentów tak aby uwzględniał placówki oświatowe np. młodzieżowe domy kultury.	Wsparcie placówek oświatowych i wychowawczych realizujących zadania kulturalne przyczyni się do osiągnięcia efektów założonych w projekcie programu FEnIKS tj. wzrostu udziału społeczeństwa w życiu kulturalnym oraz włączenia społecznego, w szczególności dzieci i młodzieży. Ponadto placówki te z własnych środków nie są w stanie sprostać wyzwaniom, które stoją obecnie przed nimi, w szczególności dotyczy to możliwości tworzenia infrastruktury nowoczesnej, innowacyjnej i odpowiadającej na potrzeby współczesnych odbiorców.	częściowo przyjęta	Typy beneficjentów zostaną doprecyzowane w dokumentach uszczegóławiających.
1247	Urząd Miasta Opola	2.1.1.8 INDYKATYWNY PODZIAŁ ALOKACJI UE WEDŁUG RODZAJU INTERWENCJI	41, 42	Planowane w ramach FEnIKS środki w wysokości 664 mln Euro, przeznaczone na wdrażanie miejskich planów adaptacji do zmian klimatu w 45 miastach, w których natężenie negatywnych efektów zmian klimatu jest największe, są nieadekwatne do potrzeb oszacowanych w ww. dokumentach. Należy zwiększyć alokację co najmniej do poziomu, który został zaplanowany w odrębnym priorytecie dla pozostałych miast nie wchodzących w grupę 45 miast posiadających miejskie plany adaptacji tj. co najmniej do kwoty 1 406 mln Euro.	Pozytywnie opiniujemy rozwiązanie zastosowane w programie FEnIKS polegające na wydzieleniu odrębnego działania a tym samym alokacji dla 45 miast, które już mają miejskie plany adaptacji do zmian klimatu i gdzie natężenie negatywnych efektów zmian klimatu jest największe. Jednakże biorąc pod uwagę potrzeby tych 45 największych miast w Polsce oszacowane w miejskich planach, alokacja która została zaplanowana dla nich nie pozwala na kompleksowe wdrażanie planów. Osiągnięcie celów zapisanych w dokumentach uwarunkowane jest od możliwości realizacji wszystkich zaplanowanych zadań a nie jedynie wybiórczo wybranych inwestycji. Miasto Opole w ramach konsultacji społecznych zgłosiło również uwagę do projektu Krajowego Planu Odbudowy aby rozszerzyć katalog beneficjentów o duże miasta dla wsparcia zaplanowanego w tym zakresie. Niestety w projekcie KPO przekazanym do KE cały obszar dot. inwestycji na rzecz kompleksowej zielonej transformacji miast został przesunięty z części grantowej do części pożyczkowej. Skala wydatków koniecznych do poniesienia przez miasta na przystosowanie do zmian klimatu nie jest możliwa do ponoszenia w formie pożyczek.	odrzucona	Zapisy projektu Programu FEnIKS stanowią, z jednej strony, wyraz realizacji celów rozwojowych kraju, a z drugiej uwzględniają uwarunkowania zewnętrzne związane z wymogami programowania Polityki Spójności na lata 2021-2027. Kształt Polityki Spójności na nowy okres, w tym priorytety realizacyjne, uwzględniają założenia Europejskiego Zielonego Ładu wyznaczającego długofalowy cel całkowitej neutralności klimatycznej UE do 2050 r. Biorąc pod uwagę powyższe czynniki, zaproponowany w projekcie Programu FEnIKS podział alokacji wynika z konieczności wypełnienia określonych poziomów wydatków na cele klimatyczne dla poszczególnych funduszy: FS i EFRR, a także koncentracji tematycznej (EFRR na realizację Celu Polityki 2), na podstawie pakietu rozporządzeń unijnych dot. Polityki Spójności oraz projektu Umowy Partnerstwa. W związku z tymi wymogami co najmniej 40% środków EFRR w Programie FEnIKS musi zostać przeznaczona na realizację Celu Polityki 2 – pro-klimatycznego i pro-środowiskowego. Dodatkowo, co najmniej 40,4% środków EFRR oraz 37% środków FS, a także cała kwota transferu środków z EFS+ do FS (zgodnie z wymogiem KE wyrażonym w ramach negocjacji Umowy Partnerstwa) musi zostać przeznaczona na cele klimatyczne. W świetle powyższego, w porównaniu do obecnego POiŚ 2014-2020, w projekcie Programu FEnIKS zwiększono alokację na wsparcie obszarów związanych z energią, klimatem i środowiskiem, w tym na działania związane z adaptacją do zmian klimatu. W tym miejscu należy wyjaśnić, że przyznana Polsce przez KE alokacja FS (po obowiązkowym transferze do CEF) została w perspektywie 2021-2027 zmniejszona o prawie 60% w porównaniu z perspektywą 2014-2020. MFIPR wnioskuje do KE na poziomie Umowy Partnerstwa o dokonanie transferu środków z EFS+ do FS. Projekt Programu FEnIKS uwzględnia pełną dopuszczalną kwotę transferu (20%, tj. 2,98 mld euro), przy czym należy podkreślić, że utrzymanie takiej wysokości transferu jest w dalszym ciągu przedmiotem rozmów z KE, która dotychczas prezentuje nieprzychylny stanowisko do tej kwestii, w szczególności DG

1248	Urząd Miasta Opola	2.3.1.1 Powiązane rodzaje działań	87	Planowane w ramach FEnKS wsparcie systemu transportu publicznego realizowane na obszarach ZIT miast wojewódzkich nie powinno wykluczać inwestycji w zero- i nisko- emisyjny tabor autobusowy. Środki w wysokości 1 131 mln Euro, przeznaczone na tabor autobusowy miejski i podmiejski w ramach Krajowego Planu Odbudowy są nieadekwatne do potrzeb miast. Biorąc pod uwagę, że miejska flota autobusowa w Polsce w 2018 r. zgodnie z zapisami KPO liczyła ok. 12 tys. autobusów, wymiana ok. 1,6 tys. autobusów stanowi dopiero 13% floty. Należy zwiększyć alokację na cel szczegółowy 2.8 i umożliwić zakup taboru autobusowego.	Zgodnie z zapisami projektu Krajowego Planu Odbudowy przekazanego do KE ze względu na skalę potrzeb w sektorze transportu oraz znaczne koszty ich realizacji w ramach komponentu transportowego nie będzie wdrażana sztywna demarkacja pomiędzy RRF a innymi unijnymi źródłami wsparcia projektów (np. polityką spójności). Co do zasady, podobny typ przedsięwzięć będzie finansowany zarówno w ramach KPO jak i w ramach programów operacyjnych (Polityka Spójności) (strony 316, 317 KPO). Tymczasem w programie FEnKS nie ma możliwości finansowania zakupu taboru autobusowego a jedynie pozostawiono tabor szynowy. Tym samym zapisy te wprowadzają ścisłą demarkację pomiędzy Polityką Spójności a RRF. Realizacja projektów kompleksowych w obszarze zrównoważonej mobilności wymaga uwzględnienia potrzeby zakupu taboru autobusowego.	odrzucona	Rozumiemy potrzebę rozwijania tej formy przewozów biorąc pod uwagę ilościowe cele dot. wielkości udziału taboru bezemisyjnego we flocie, wynikające z krajowych dokumentów. Tym niemniej występuje tu demarkacja pomiędzy wsparciem autobusów w KPO a transportu szynowego FEnKS. KPO jest instrumentem dla którego okres kwalifikowalności już się rozpoczął, jednocześnie reżim czasowy jest tam krótszy niż w ramach polityki spójności. Dublowanie w jednym czasie naborów z różnych źródeł na poziomie krajowym nie jest wskazane, z założenia więc te dwa instrumenty: KPO oraz FEnKS powinny się uzupełniać. Tabor autobusowy w pierwszej kolejności finansowany będzie więc ze środków KPO. Ewentualne zmiany FENIKS będą mogły zostać dokonane na późniejszym etapie wdrażania Programu, jeżeli będą występowały jeszcze potrzeby w zakresie wsparcia wymiany (zakupu) taboru autobusowego.
1249	Urząd Miasta Płocka	2.4.1.1 Powiązane rodzaje działań	91	Zapis „Dodatkowo, w odniesieniu do sieci kompleksowej, wsparcie Funduszu Spójności zostanie ograniczone do budowy nowych dróg w regionach przejściowych i lepiej rozwiniętych.” Wymaga usunięcia zapisu: „, w regionach przejściowych i lepiej rozwiniętych.”	Nowe drogi w zakresie sieci kompleksowej i bazowej planowane są do budowy na obszarze całego kraju. Jedną z pilnych, podstawowych dróg jest S10 na terenie województwa mazowieckiego, która ma obsługiwać m.in. strategiczny zakład produkcyjny PKN Orlen.	częściowo przyjęta	Usunięto przedmiotowy zapis. Wsparcie z Funduszu Spójności będzie dotyczyło dróg na sieci bazowej TEN-T w całym kraju (w każdej kategorii regionu). Natomiast drogi w sieci kompleksowej TEN-T i poza siecią będą finansowane z EFRR.
1250	Urząd Miasta Płocka	2.5.2.1 Powiązane rodzaje działań	107	Zapis „Finansowane będą również przebudowy wybranych odcinków istniejących dróg krajowych do parametrów naciskowych 11,5 tony/oś (115 kN/oś).” Proponuję rozwinąć jako: „Finansowane będą również przebudowy wybranych odcinków istniejących dróg krajowych z uwzględnieniem bezpieczeństwa i poprawy ruchu oraz zapewnienia parametrów naciskowych 11,5 tony/oś (115 kN/oś) przez zarządców dróg krajowych.”	Przebudowy dróg krajowych wymagają oprócz zapewnienia parametrów nośności uwzględnienia BRD oraz zapewnienia ciągłości ich przebiegu niezależnie od zarządcy. Stąd wnosimy o zapewnienie spójności zapisów dla tej interwencji z uwzględnieniem miast na prawach powiatu.	częściowo przyjęta	Priorytetem w zakresie inwestycji drogowych w programie FEnKS są inwestycje na sieci TEN-T, do której w Polsce są zaliczone co do zasady drogi krajowe. Drogi wojewódzkie i niższych kategorii są możliwe do finansowania w programach regionalnych. Tym niemniej, biorąc pod uwagę zgłaszane postulaty, ale bez uszczerbku dla realizacji celu związanego z dokończeniem budowy spójnej sieci drogowej w Polsce, finansowane będą mogły być także projekty budowy dróg w miastach na prawach powiatu (o standardzie nośności 115 kN/oś) uwzględnione w zawartych Kontraktach Programowych.
1251	Urząd Miasta Płocka	1.1 GŁÓWNE WYZWANIA PRZY UWZGLĘDNIENIU RÓŻNIC SPOŁECZNYCH, EKONOMICZNYCH I TERYTORIALNYCH	8	Dokument zawiera określenia, które nie zostały zdefiniowane np: Grunty zdewastowane, grunty zdegradowane	Rekomendacja wyjaśnienia pojęć, aby sposób interpretacji był jednoznaczny.	częściowo przyjęta	Ze względu na ograniczenia w liczbie znaków w tej części programu uwaga jest odrzucona. Ewentualne doprecyzowanie zapisów nastąpi na poziomie szczegółowego opisu priorytetów (SzOP)
1252	Urząd Miasta Płocka	2.2.2.2 Główne grupy docelowe	63	Rekomenduję doprecyzowanie katalogu grup docelowych. CO oznacza określenie „(...) użytkownicy z korzystające ze wspartej infrastruktury”	Rekomenduję ujednoczenie zapisów dokumentu w zakresie „głównych grup docelowych” i uwzględnienie zarówno uprawnionych Beneficjentów jak i użytkowników/interesariuszy.	częściowo przyjęta	Zapis został zmieniony. Katalog beneficjentów zostanie doprecyzowany w dokumencie Szczegółowy Opis Priorytetów (SzOP)
1253	Urząd Miasta Płocka	2.2.3.2 Główne grupy docelowe	69	Zapis: „Wsparcie sektora dystrybucji gazu, rozumianego jako sieć dystrybucyjna na wszystkich rodzajach ciśnień oraz sieci lokalne zasilane z lokalnych stacji regazyfikacji LNG, będzie udzielane z uwypukleniem takich kwestii jak: rozwój cywilizacyjny niezgazyfikowanych terenów wiejskich i Polski Wschodniej, ograniczenie niskiej emisji (w tym pyłów zawieszonych PM2,5 i PM10), promowanie gazu jako paliwa niskoemisyjnego w kontekście emisji CO2 czy stabilizacja pracy odnawialnych źródeł energii.” – w nieuzasadniony sposób dyskryminuje miasta średnie oraz tracące funkcje społeczno-gospodarcze. Na terenie Polski jest wiele obszarów miejskich wymagających gazyfikacji i mieszkańców zainteresowanych przyłączeniem do sieci gazowej.	Rekomenduję usunięcie określenia „wiejskich” lub dodanie „miejskich”, wsparcie winno dotyczyć całego kraju.	częściowo przyjęta	Treść programu została zmodyfikowana bez wskazywania na tereny wiejskie, czy miejskie.
1254	Urząd Miasta Płocka	2.1.2.1 Powiązane rodzaje działań	40	Uwaga do całego dokumentu W poszczególnych priorytetach użyto następującego określenia „Strategie i mechanizmy terytorialne będą miały charakter uzupełniający wobec podstawowego zakresu interwencji Programu oraz będą stosowane tam, gdzie będzie to uzasadnione charakterem inwestycji oraz istnieniem właściwych instrumentów wdrożeniowych.” – które jest niedookreślone	Stopień ogólności dokumentu nie pozwala na ocenę intencji autora przywołanego określenia. Powstaje pytanie co ozn. określenie, że „(...)będzie uzasadnione charakterem interwencji oraz istnieniem właściwych instrumentów wdrożeniowych” – tzn. jakich instrumentów wdrożeniowych.	częściowo przyjęta	Doprecyzowanie zapisów nastąpi na poziomie szczegółowego opisu osi, czyli SzOP.
1255	Urząd Miasta Płocka	2.3.1.1 Powiązane rodzaje działań	88	Zapis „Wsparcie będzie dedykowane miastom wojewódzkim i ich obszarom funkcjonalnym z wyłączeniem obszaru Polski Wschodniej.” Proponuję usunąć.	Zapis „Wsparcie będzie dedykowane miastom wojewódzkim i ich obszarom funkcjonalnym z wyłączeniem obszaru Polski Wschodniej.” Proponuję usunąć. Istniejące zapisy dyskryminują większość miast Polski ograniczając możliwość finansowania tylko dla miast wojewódzkich. Oprócz ZIT miast wojewódzkich istnieją i są planowane do rozwoju obszary współpracy miast regionalnych i subregionalnych.	częściowo przyjęta	Program FEnKS realizuje zapisy Umowy Partnerstwa i Linii Demarkacyjnej określające podział interwencji. Oznacza to realizację projektów transportu miejskiego określonych w ZIT wojewódzkich i ZIT innych miast objętych w okresie programowania 2014-2020 instrumentem ZIT z wyłączeniem obszaru Polski Wschodniej. Inne inwestycje (w ramach tych samych ZIT wojewódzkich, jak i w pozostałych ZIT) będą mogły być finansowane w innych programach Polityki Spójności: programach regionalnych, w programie dla Polski Wschodniej, a także ze środków Krajowego Planu Odbudowy. Tym samym, nie ma tu luki wsparcia, a jego komplementarność oparta o różne źródła finansowania. Zmiany wynikające z niniejszej uwagi będą podstawą doprecyzowania brzmienia linii demarkacyjnej w związku z rozszerzeniem zakresu wsparcia FEnKS na miasta wojewódzkie i inne miasta objęte w okresie programowania 2014-2020 instrumentem ZIT z wyłączeniem obszaru Polski Wschodniej.
1256	Urząd Miasta Płocka	2.1.1.2 Główne grupy docelowe	33	Dopisanie w pkt. 2.1.1.2., że grupą docelową będą także jednostki samorządu terytorialnego.	Zgodnie z opisem zawartym na str. 32 wsparciu w ramach programu będą podlegała działania w zakresie podniesienia efektywności energetycznej budynków mieszkalnych i użyteczności publicznej..... Właścicielami takich budynków są także gminy i w związku z powyższym wskazaną grupą docelową powinny być także jednostki samorządu terytorialnego.	częściowo przyjęta	Treść programu określa grupy docelowe, natomiast typy beneficjentów zostaną określone na poziomie SzOP.

1257	Urząd Miasta Płocka	2.3.1.1 Powiązane rodzaje działań	87	W związku z powyższym, w zakresie publicznego transportu zbiorowego w miastach wsparcie finansowe będzie przeznaczone dla inwestycji w infrastrukturę i tabor szynowy publicznego transportu zbiorowego, węzły przesiadkowe, miejskie systemy ITS dla uprzywilejowania, usprawnienia usług publicznego transportu miejskiego, rozwiązania IT. Zakres inwestowania został ograniczony jedynie to transportu miejskiego typu tramwaj czy pociąg.	Rekomenduję rozszerzenie zakresu o możliwość inwestycji również w tabor autobusowy o napędzie alternatywnym (elektrycznym, wodorowym) oraz przebudowę pętli autobusowych, związanych z wprowadzeniem do eksploatacji pojazdów o napędzie elektrycznym. Dostosowanie do eksploatacji pojazdów elektrycznych tzn. budowy odpowiedniej infrastruktury zasilającej (ładowarki). Dodatkowo możliwość budowy na pętlach punktów socjalnych dla kierowców, by stworzyć odpowiednie warunki oczekiwania, z toaletami, które zastąpiły by toalety przenośne typu toy toy.	odrzucona	Rozumiemy potrzebę rozwijania tej formy przewozów biorąc pod uwagę ilościowe cele dot. wielkości udziału taboru bezemisyjnego we flocie, wynikające z krajowych dokumentów. Tym niemniej występuje tu demarkacja pomiędzy wsparciem autobusów w KPO a transportu szynowego FEnIKS. KPO jest instrumentem dla którego okres kwalifikowalności już się rozpoczął, jednocześnie reżim czasowy jest tam krótszy niż w ramach polityki spójności. Dublowanie w jednym czasie naborów z różnych źródeł na poziomie krajowym nie jest wskazane, z założenia więc te dwa instrumenty: KPO oraz FEnIKS powinny się uzupełniać. Tabor autobusowy w pierwszej kolejności finansowany będzie więc ze środków KPO. Ewentualne zmiany FENIKS będą mogły zostać dokonane na późniejszym etapie wdrażania Programu, jeżeli będą występowały jeszcze potrzeby w zakresie wsparcia wymiany (zakupu) taboru autobusowego. Dodatkowo, należy wyjaśnić, że w zakresie transportu miejskiego, wzorem perspektywy 2014-2020 (Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko) nie wchodzi kolej, w tym kolej aglomeracyjna . Kolej miejska/aglomeracyjna, jako specyficzna forma kolei, funkcjonuje na terenie miast i służy zapewnieniu komunikacji na obszarach miast i obszarów z nimi powiązanych funkcjonalnie, tym niemniej jest traktowana jako element systemu kolejowego. Dlatego całość wsparcia dla kolei (w tym dla kolei miejskiej/aglomeracyjnej) jest przewidziana w innym celach szczegółowych: w celu szczegółowym 3.1 (kolej w TEN-T) oraz w celu szczegółowym 3.2 (kolej poza TEN-T oraz kolej miejska/aglomeracyjna).
1258	Urząd Miasta Płocka	2.1.1.2 Główne grupy docelowe	33	Wśród głównych grup docelowych nie wymieniono jednostek samorządu terytorialnego Generalnie można założyć, iż użycie określenia główne grupy docelowe” odnosi się do ostatecznych odbiorców wsparcia – użytkowników/interesariuszy. Jednak brak spójności w całym dokumencie w tym aspekcie, gdyż w innych priorytetach wskazano zarówno Beneficjentów jak i użytkowników np.: pkt. 2.1.3.2	Rekomenduję ujednolicenie zapisów dokumentu w zakresie „głównych grup docelowych” i uwzględnienie zarówno uprawnionych Beneficjentów jak i użytkowników/interesariuszy.	odrzucona	Treść programu określa grupy docelowe, natomiast typy beneficjentów zostaną określone na poziomie SzOP.
1259	Urząd Miasta Płocka	2.3.1.1 Powiązane rodzaje działań	87	Dlaczego przewiduje się, że w zakresie publicznego transportu zbiorowego w miastach wsparcie finansowe będzie przeznaczone dla inwestycji w infrastrukturę i jedynie w tabor szynowy publicznego transportu zbiorowego. Zapis „W związku z powyższym, w zakresie publicznego transportu zbiorowego w miastach wsparcie finansowe będzie przeznaczone dla inwestycji w infrastrukturę i tabor szynowy publicznego transportu zbiorowego, węzły przesiadkowe, ...” zmienić na „W związku z powyższym, w zakresie publicznego transportu zbiorowego w miastach wsparcie finansowe będzie przeznaczone dla inwestycji w infrastrukturę i tabor szynowy publicznego transportu zbiorowego, tabor transportu autobusowego, węzły przesiadkowe, ...”.	W wielu jednostkach samorządu terytorialnego nie będzie, z różnych powodów brane pod uwagę takie rozwiązanie aby miejski transport publiczny był obsługiwany przez tramwaje. Dlatego prosba o rozszerzenie zakresu o możliwość inwestycji również w tabor autobusowy o napędzie alternatywnym (elektrycznym, wodorowym). Istniejące zapisy dyskryminują transport publiczny w większości miast Polski ograniczając możliwość finansowania transportu zbiorowego do nielicznych miast. Autobusy to również tabor czystego transportu ekologicznego.	odrzucona	Rozumiemy potrzebę rozwijania tej formy przewozów biorąc pod uwagę ilościowe cele dot. wielkości udziału taboru bezemisyjnego we flocie, wynikające z krajowych dokumentów. Tym niemniej występuje tu demarkacja pomiędzy wsparciem autobusów w KPO a transportu szynowego FEnIKS. KPO jest instrumentem dla którego okres kwalifikowalności już się rozpoczął, jednocześnie reżim czasowy jest tam krótszy niż w ramach polityki spójności. Dublowanie w jednym czasie naborów z różnych źródeł na poziomie krajowym nie jest wskazane, z założenia więc te dwa instrumenty: KPO oraz FEnIKS powinny się uzupełniać. Tabor autobusowy w pierwszej kolejności finansowany będzie więc ze środków KPO. Ewentualne zmiany FENIKS będą mogły zostać dokonane na późniejszym etapie wdrażania Programu, jeżeli będą występowały jeszcze potrzeby w zakresie wsparcia wymiany (zakupu) taboru autobusowego.
1260	Urząd Miasta Płocka	2.3.1.1 Powiązane rodzaje działań	87	inwestycji w infrastrukturę i jedynie w tabor szynowy publicznego transportu zbiorowego – taki zapis ogranicza możliwość rozwoju zeroemisyjnego transportu publicznego w miastach w których nie funkcjonuje publiczny transport szynowy. Zapis „Wwsparcie będzie dedykowane miastom wojewódzkim i ich obszarom funkcjonalnym z wyłączeniem obszaru Polski Wschodniej.” Rekomenduję usunąć.	W wielu jednostkach samorządu terytorialnego nie będzie, z różnych powodów brane pod uwagę takie rozwiązanie aby miejski transport publiczny był obsługiwany przez tramwaje. Rekomenduję rozszerzenie zakresu o możliwość inwestycji również w tabor autobusowy o napędzie alternatywnym (elektrycznym, wodorowym). Zapis dyskryminuje część miast Polski ograniczając możliwość finansowania tylko dla miast wojewódzkich. Oprócz ZIT miast wojewódzkich istnieją i są planowane do rozwoju obszary współpracy miast regionalnych i subregionalnych.	odrzucona	Rozumiemy potrzebę rozwijania tej formy przewozów biorąc pod uwagę ilościowe cele dot. wielkości udziału taboru bezemisyjnego we flocie, wynikające z krajowych dokumentów. Tym niemniej występuje tu demarkacja pomiędzy wsparciem autobusów w KPO a transportu szynowego FEnIKS. KPO jest instrumentem dla którego okres kwalifikowalności już się rozpoczął, jednocześnie reżim czasowy jest tam krótszy niż w ramach polityki spójności. Dublowanie w jednym czasie naborów z różnych źródeł na poziomie krajowym nie jest wskazane, z założenia więc te dwa instrumenty: KPO oraz FEnIKS powinny się uzupełniać. Tabor autobusowy w pierwszej kolejności finansowany będzie więc ze środków KPO. Ewentualne zmiany FENIKS będą mogły zostać dokonane na późniejszym etapie wdrażania Programu, jeżeli będą występowały jeszcze potrzeby w zakresie wsparcia wymiany (zakupu) taboru autobusowego.
1261	Urząd Miasta Płocka	2.7.1.1 Powiązane rodzaje działań	121	Zapis: „Ponadto o wsparcie mogą ubiegać się jednostki samorządu terytorialnego, ngo oraz kościoły i związki wyznaniowe w zakresie prowadzonej działalności kulturalnej, zlokalizowane na obszarach wpisanych na listę UNESCO lub Pomników Historii.” Proponuję usunąć zapis: „zlokalizowane na obszarach wpisanych na listę UNESCO lub Pomników Historii.” Lub zmodyfikować do jst na których występują obszary wpisane na listę UNESCO lub Pomniki Historii”	Zapis w projekcie dokumentu eliminuje wszystkie jst z uwagi na to że żadne z nich nie jest w całości wpisane na listę UNESCO lub jako Pomnik Historii. A zgodnie z dalszą treścią wynika wzmocnienie potencjału jst.	odrzucona	Planowany zakres wsparcia umożliwi jst ubieganie się o dofinansowanie wyłącznie prac przy obiektach, położonych na obszarach wpisanych na listę UNESCO lub PH - pozostałe obiekty kultury (zlokalizowane poza obszarem wpisanym na ww. listy), podległe jst mogą zgodnie z linią demarkacyjną ubiegać się o wsparcie z programów regionalnych.

1262	Urząd Miasta Płocka	2.7.1.1 Powiązane rodzaje działań	121	Zapis: „Ponadto o wsparcie mogą ubiegać się jednostki samorządu terytorialnego, ngo oraz kościoły i związki wyznaniowe w zakresie prowadzonej działalności kulturalnej, zlokalizowane na obszarach wpisanych na listę UNESCO lub Pomników Historii.” Rekomenduję usunąć zapis: „zlokalizowane na obszarach wpisanych na listę UNESCO lub Pomników Historii.”	Zapis w projekcie dokumentu eliminuje wszystkie jst z uwagi na to że żadne z nich nie jest w całości wpisane na listę UNESCO lub jako Pomnik Historii. A zgodnie z dalszą treścią wynika wzmocnienie potencjału jst. Wsparcie powinno obejmować nie tylko obiekty zabytkowe oraz ich otoczenie, ale także powinno zostać skierowane do podmiotów, w tym jednostek samorządu terytorialnego, instytucji kultury realizujących inwestycje na obszarach rewitalizacji. Pozwoli to wzmocnić oddziaływanie na rozwój gospodarczy oraz zwiększy dostępność do kultury osobom wykluczonym lub zagrożonym takim wykluczeniem. Zapewni także rozwój kontaktów społecznych na obszarach, gdzie występuje kumulacja problemów społecznych, gospodarczych i przestrzennych.	odrzucona	Należy zauważyć, że nie jest możliwe objęcie wsparciem wszystkich obiektów zabytkowych znajdujących się w Polsce, dlatego propozycja FENIKS ma na celu priorytetyzację i wyodrębnienie tylko tych, które mają największy potencjał i najwyższą wartość, tak z uwagi na cele i wartości krajowe (Pomniki Historii Prezydenta), europejskie (EZD) oraz światowe (UNESCO). Ponadto należy wskazać, że istnieje konieczność zapewnienia demarkacji wsparcia pomiędzy poziomem krajowym a regionalnym, a pula dostępnych środków jest ograniczona. Poza tym pamiętać należy, że wspieranie zabytków nie może być celem samym w sobie, ale wykorzystanie bazy zabytkowej do prowadzenia działalności kulturalnej i społecznej oraz przyczynianie się do rozwoju gospodarczego.
1263	Urząd Miasta Płocka	2.7.1.1 Powiązane rodzaje działań	122	Wykreślenie w pkt. 2.7.1.1 akapit 4, zdanie 2: „zlokalizowane na obszarach wpisanych na listę UNESCO lub Pomników Historii” oraz dopisanie, iż rozwój infrastruktury kultury w celu wzmocnienia jej potencjału w zakresie oddziaływania na rozwój gospodarczy i włączenie społeczne powinien zostać wsparty zarówno w zakresie modernizacji, przebudowy istniejących obiektów jak i budowy nowych obiektów, o ile zlokalizowane zostaną one na obszarze rewitalizacji.	Zgodnie z opisem zawartym na str. 122, akapit 4, zdanie 2 o wsparcie mogą ubiegać się jednostki samorządu terytorialnego, ngo oraz kościoły i związki wyznaniowe w zakresie prowadzonej działalności kulturalnej, zlokalizowane na obszarach wpisanych na listę UNESCO lub Pomników Historii. Niniejszy zapis nie jest precyzyjny i ogranicza w znacznym stopniu dostępność do środków unijnych jednostki samorządu terytorialnego. Rozwój infrastruktury kultury w celu wzmocnienia jej potencjału w zakresie oddziaływania na rozwój gospodarczy i włączenie społeczne powinien zostać wsparty zarówno w zakresie budowy nowych obiektów jak i modernizacji istniejących. Wsparcie to powinno następować niezależnie od tego, czy obiekty te są lub będą zlokalizowane na obszarach wpisanych na listę UNESCO lub Pomników Historii. Wsparcie powinno obejmować nie tylko obiekty zabytkowe oraz ich otoczenie, ale także powinno zostać skierowane do podmiotów, w tym jednostek samorządu terytorialnego, instytucji kultury realizujących inwestycje na obszarach rewitalizacji. Pozwoli to wzmocnić oddziaływanie na rozwój gospodarczy oraz zwiększy dostępność do kultury osobom wykluczonym lub zagrożonym takim wykluczeniem. Zapewni także rozwój kontaktów społecznych na obszarach, gdzie występuje kumulacja problemów społecznych, gospodarczych i przestrzennych.	odrzucona	Nie jest możliwe wsparcie wszystkich instytucji kultury, ponieważ FENIKS bowiązuje podział wsparcia z RPO. To raczej z RPO powinny być wspierane inne instytucje kultury o znaczeniu regionalnym i lokalnym. To lokalne i regionalne społeczności mają najlepszą wiedzę odnośnie potencjału i potrzeb infrastrukturalnych tych instytucji. W ramach FENIKS nie przewiduje się wsparcia rewitalizacji.
1264	Urząd Miasta Płocka	1.1 GŁÓWNE WYZWANIA PRZY UWZGLĘDNIENIU RÓŻNIC SPOŁECZNYCH, EKONOMICZNYCH I TERYTORIALNYCH	18, 19, 21, 31,33	Błędy językowe – błędy graficzne (przestawiane lub „zjadane” litery) np. funkcjonować, ciepłownictwie	Rekomendacja korekt edytorskich	przyjęta	
1265	Urząd Miasta Płocka	2.1.2.7 WSKAŹNIKI		Wskaźniki w tabela w języku angielskim - uwaga dotyczy całego dokumentu	Rekomendacja, aby treść wskaźników była w języku polskim	przyjęta	Tabele wskaźnikowe w programie wypełnia się w języku polskim (nazwy wskaźników wspólnych pochodzą z oficjalnego tłumaczenia Rozporządzenia 2021/1058 - opublikowane 30 czerwca 2021 r.)
1266	Urząd Miasta Płocka	2.1.5.2 Główne grupy docelowe	54	Rekomenduję doprecyzowanie katalogu grup docelowych. CO oznacza określenie „(...) użytkownicy z zasobów środowiska”	Rekomenduję doprecyzowanie katalogu grup docelowych np.: jednostki samorządu terytorialnego, związki JST, przedsiębiorcy, organizacje pozarządowe, obywatele,	przyjęta	Błąd literowy (zbędą litera "z") zostanie poprawiony.
1267	Urząd Miasta Płocka	2.2.1.1 Powiązane rodzaje działań	62	Wprowadzanie różnych technologii wykorzystania OZE powoduje problem powstawania odpadów np. fotowoltaicznych	Należałoby zastanowić się już teraz co się będzie działo ze zużytymi bateriami wykorzystywanymi np. przy ogniwach fotowoltaicznych, czy samochodach elektrycznych. Problem z dużą ilością zużytych odpadów stanie się dużym wyzwaniem dla branży fotowoltaicznej w ciągu najbliższych 10-15 lat. Potrzebne będą instrumenty wspierające recykling OZE w Polsce.	odrzucona	Uwaga została zgłoszona do c.s. 2.2., niemniej zgłoszony problem dotyczy c.s. 2.6. w ramach którego nie przewiduje się wsparcia dla recyklingu OZE. Działania skierowane są na priorytety wskazane przez Komisję Europejską.
1268	Urząd Miasta Torunia, Wydział Rozwoju i Programowania Europejskiego	2.1.4.1 Powiązane rodzaje działań	47	1. Działania wspierane w ramach celu szczegółowego proponuje się uzupełnić o wspieranie ekoprojektowania. 2. Proponuje się podkreślenie wsparcia dla przygotowania i ponownego wykorzystania odpadów rozbiórkowych i budowlanych w budownictwie.	Ad 1. GOZ to nie tylko działania w zakresie odpadów, ale także w ramach całego cyklu życia produktów. Przede wszystkim zaś istotne jest projektowanie produktów z myślą o ich włączeniu do obiegu czyli m. in. ponownym wykorzystaniu ich samych lub ich elementów. Ad 2. Wykorzystanie odpadów rozbiórkowych i budowlanych w budownictwie oprócz przyczynienie się do realizacji celów GOZ, obniży koszty inwestycji budowlanych.	częściowo przyjęta	Ekoprojektowanie jest jednym z istotnych aspektów GOZ. Aspekt ten jest uwzględniony w projekcie FENIKS – w obszarze wsparcia dedykowanego producentom i przedsiębiorcom, gdzie wprost wskazano, iż „(...) wsparcie obejmować będzie również obszar racjonalizacji zasobochłonności prowadzonej działalności, w całym cyklu życia produktu lub usługi.”. Dodatkowo działania w tym względzie będą również prowadzone na większą skalę w ramach projektowanego programu Fundusze Europejskie na Nowoczesną Gospodarkę, gdzie na ekoprojektowanie oraz działania B+R związane z GOZ położony będzie dużo większy nacisk.
1269	Urząd Miasta Torunia, Wydział Rozwoju i Programowania Europejskiego	2.7.1.1 Powiązane rodzaje działań	121-124	1. W jaki sposób oceniana będzie "modelowość" nowych obiektów kultury? Jakimi kryteriami będzie kierować się IZ wyłaniając projekty/inwestując w takie instytucje? 2. Należy umożliwić ubieganie się o wsparcie w ramach programu również instytucjom kultury podlegającym jst zlokalizowanym na obszarach wpisanych na listę UNESCO lub Pomników Historii. Katalog beneficjentów nie będzie nadmiernie szeroki, jeśli również te podmioty będą musiały być zlokalizowane na wskazanych obszarach. W tym samym fragmencie warto podkreślić rolę edukacji kulturalnej - rozszerzając odpowiednio sformułowanie: "w zakresie prowadzonej działalności kulturalnej". Propozycja zapisu: "Ponadto o wsparcie mogą ubiegać się jednostki samorządu terytorialnego, samorządowe instytucje kultury, ngo oraz kościoły i związki wyznaniowe w zakresie prowadzonej działalności kulturalnej (w tym edukacji kulturalnej), zlokalizowane na obszarach wpisanych na listę UNESCO lub Pomników Historii." 3. Wskazane jest następujące przeformułowanie fragmentów mówiących o wsparciu obszarów wpisanych na listę UNESCO: na s. 124 - "Realizowane będą inwestycje związane ze wzmocnieniem potencjału zabytków/obszarów zabytkowych znajdujących się na Liście Światowego Dziedzictwa UNESCO, liście obiektów uznanych przez Prezydenta RP za Pomniki Historii (zarówno wpisy indywidualne, jak i obszarowe) oraz obiektów (zabytki ruchome/budynki) posiadających tytuł Znak Dziedzictwa Europejskiego" oraz na s. 124 - "Inwestycje w najważniejsze z punktu widzenia wartości historycznej obiekty, takie jak zabytki/obszary zabytkowe z listy UNESCO, Pomniki Historii..." 4. Należy zapewnić dostęp beneficjentom wymienionym na s. 122 do wszystkich typów projektów/rodzajów wsparcia przewidzianych w ramach Priorytetu VII.	Ad 1. Wsparcie w ramach Priorytetu VII ukierunkowane będzie na tworzenie modelowych instytucji kultury. Wczesna informacja na temat kryteriów wyboru projektów przyczyni się do lepszego ich przygotowania. Ad 2. Samorządy realizują zadania z zakresu kultury poprzez samorządowe instytucje kultury. Podmioty te, tak jak instytucje państwowe i współprowadzone, przyczynią się do osiągnięcia celów sformułowanych w rozdziale 2.7 FENIKS. Modyfikacja podkreśla również rolę edukacji kulturalnej, dzięki której następuje kształcenie odbiorcy działalności kulturalnej oraz integracja i aktywizacja społeczeństwa. Zmiana spowoduje ujednoczenie fragmentu oraz wzmocni uprawnienie ngo oraz kościołów i związków wyznaniowych, chętnie podejmujących funkcje edukacyjne, do ubiegania się o wsparcie w ramach Priorytetu VII. Ad 3. Zmiany spowodują ujednoczenie zapisów oraz zapobiegną ewentualnej zawężającej interpretacji, uniemożliwiającej wsparcie projektów dot. obiektów zabytkowych wpisanych na listę UNESCO obszarowo. Ad 4. Nie jest wskazane stawianie ograniczeń beneficjentom innym niż państwowe/współprowadzone instytucje kultury na poziomie SZOOP. Podmioty takie jak jst, samorządowe instytucje kultury, ngo oraz kościoły i związki wyznaniowe mają równie wysoki potencjał dla kreowania rozwoju społecznego oraz tworzenia i wprowadzania modelowych rozwiązań w zakresie kultury.	częściowo przyjęta	MKIDN Ad. 1 Kryteria wyboru i szczegóły dotyczące zakresu i zasad wsparcia zostaną doprecyzowane w dokumentach niższego rzędu. Ad.2 zapisy zostaną uzupełnione o samorządowe instytucje kultury, położone na obszarach wpisanych na listę UNESCO lub PH, a także w zakresie edukacji kulturalnej. Ad. 3 zapisy zostaną uzupełnione Ad. 4 w FENIKS przewiduje się możliwość aplikowania o wsparcie przez jst, samorządowe instytucje kultury, ngo oraz kościoły i związki wyznaniowe w zakresie prowadzonej działalności kulturalnej, zlokalizowane na obszarach wpisanych na listę UNESCO lub Pomników Historii. Natomiast podmioty prowadzone lub nadzorowane na poziomie regionalnym znajdujące się poza listą Światowego Dziedzictwa UNESCO, listą obiektów uznanych przez Prezydenta RP za Pomniki Historii (zarówno wpisy indywidualne, jak i obszarowe) nie posiadające tytuł Znak Dziedzictwa Europejskiego mogą uzyskać wsparcie z programów regionalnych

1270	Urząd Miasta Torunia, Wydział Rozwoju i Programowania Europejskiego	1.8 UZASADNIENIE WYBORU CELÓW POLITYKI I CELÓW SZCZEGÓŁOWYCH	Uwaga ogólna	Postuluje się żeby cele szczegółowe Programu uzupełnić o wskazanie, obok grup docelowych, przyszłych beneficjentów wsparcia.	Brak informacji o podmiotach będących beneficjentami programu uszczupla wartość informacyjną dokumentu o bardzo istotny element wiedzy niezbędnej dla przyszłych podmiotów realizujących projekty współfinansowane w ramach Programu.	częściowo przyjęta	Ze względu na ograniczenia, co do struktury i objętości programu, nie jest możliwe przedstąpienie kompletnej listy beneficjentów. Ponadto umieszczenie takiej listy w programie nie byłoby zasadne. Zapisy zostaną zawarte w SzOP.
1271	Urząd Miasta Torunia, Wydział Rozwoju i Programowania Europejskiego		107-108	2.5.2.1 Powiązane rodzaje działań: Postuluje się zmianę zapisu na umożliwiający realizację budowy dróg krajowych w ośrodkach miejskich poprawiających pośrednio lub bezpośrednio dostęp do sieci TENT. Przedostatni i ostatni akapit na str. 107 proponuje się zmodyfikować w następujący sposób (uzupełnienia pogrubioną czcionką): „Wsparcie transportu drogowego będzie realizowane poprzez budowę kluczowych odcinków obciążonych ruchem tranzytowym i dróg krajowych w miastach na prawach powiatu. Finansowane będą projekty budowy dróg i obwodnic na sieci dróg krajowych (w tym dróg ekspresowych) poza siecią TEN-T, zarządzanych przez krajowego zarządcę tych dróg lub zarządców dróg krajowych w miastach na prawach powiatu. Finansowane będą również przebudowy wybranych odcinków istniejących dróg krajowych do parametrów naciskowych 11,5 tony/oś (115 kN/oś). Poprawa dostępności komunikacyjnej kraju wymaga także wspierania rozwoju połączeń do sieci TENT obszarów od niej oddalonych, w tym ośrodków miejskich. Dlatego przewiduje się realizację (budowę i przebudowę) wybranych pozamiejskich i miejskich odcinków dróg krajowych poza siecią TEN-T (w tym dróg ekspresowych), stanowiących część szlaków łączących ośrodki miejskie z infrastrukturą sieci TEN-T lub poprawiających pośrednio lub bezpośrednio dostęp do sieci TENT.” 2.5.2.2 Główne grupy docelowe: Proponuje się dopisać do wymienionych: zarządcy dróg krajowych w miastach na prawach powiatu. 2.5.2.8 INDYKATYWNY PODZIAŁ ALOKACJI UE WEDŁUG RODZAJU INTERWENCJI: Postuluje się zwiększenie alokacji o co najmniej 100 proc. w pozycji „90 - Nowo wybudowane lub rozbudowane inne krajowe, regionalne i lokalne drogi dojazdowe”.	Drogi krajowe w miastach na prawach powiatu od lat są chronicznie niedoinwestowane, przez co ich stan systematycznie się pogarsza, powodując wzrost kongestii, zanieczyszczenia powietrza, a przede wszystkim spadek bezpieczeństwa na drogach. Sytuacja ta nie poprawiła się w perspektywie finansowej UE 2014-2020, w której przeznaczono zbyt mało środków w stosunku do potrzeb na remonty i przebudowę tej kategorii dróg, szczególnie tych położonych poza siecią TEN-T. Dlatego też w perspektywie finansowej UE 2021-2027 należy wydatnie zwiększyć możliwości finansowania remontów i inwestycji na drogach krajowych w miastach na prawach powiatu położonych poza siecią TEN-T, po to żeby m. in. zrekomensować brak takich możliwości dla wielu samorządów w poprzednim okresie.	częściowo przyjęta	W FENIKS przewiduje się finansowanie dróg zarządzanych przez GDDKiA, w celu wypełnienia zobowiązań dotyczących budowy sieci TEN-T w Polsce. Tym niemniej, biorąc pod uwagę zgłaszane postulaty, ale bez uszczerbku dla realizacji celu związanego z dokończeniem budowy spójnej sieci drogowej w Polsce, finansowane będą mogły być także projekty budowy dróg w miastach na prawach powiatu (o standardzie nośności 115 kN/oś) uwzględnione w zawartych Kontraktach Programowych.
1272	Urząd Miasta Torunia, Wydział Rozwoju i Programowania Europejskiego		92-97	2.4.1.1 Powiązane rodzaje działań: Proponuje się modyfikację treści zapisu na str. 92 o dopisanie zarządców ruchu, zarządców dróg oraz rozwiązania infrastrukturalne. W związku z powyższym proponuje się modyfikację drugiego akapitu w następujący sposób (uzupełnienia pogrubioną czcionką): „Przewiduje się też mniejsze projekty na rzecz poprawy stanu bezpieczeństwa na drogach, polegające na wyposażeniu służb drogowych (nadzoru ruchu i ratownictwa technicznego), 58 i zarządców ruchu, zarządców dróg w urzędzenia i rozwiązania infrastrukturalne zwiększające bezpieczeństwo ruchu oraz przedsięwzięcia o charakterze edukacyjnym, mające na celu zmianę postaw i zachowań uczestników ruchu drogowego.” 2.4.1.2 Główne grupy docelowe: Proponuje się dopisać do wymienionych zarządcy ruchu, zarządcy dróg 2.4.1.7 WSKAŹNIKI: Proponuje się dopisać wskaźnik: projekty na rzecz poprawy stanu bezpieczeństwa na drogach: 100 000 000 szt.	Ustawa o Drogach publicznych określa zarządców dróg, w tym dróg w granicach miast na prawach powiatu wskazując, że zarządcą wszystkich dróg publicznych, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych oraz dróg, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 5 ust. 2a, jest prezydent miasta Ustawa Prawo o ruch drogowym stanowi, że prezydent miasta zarządza ruchem na drogach publicznych położonych w miastach na prawach powiatu, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych. Pominiecie pomiotów zarządzających drogami oraz ruchem na nich w miastach spowoduje niewypełnienie celu programu w wzroście zakresie bezpieczeństwa na drogach.	częściowo przyjęta	W przypadku projektów z zakresu BRD nie przewiduje się projektów infrastrukturalnych (przebudowa infrastruktury drogowej), a mające charakter wyposażenia służb i edukacyjny. W przypadku projektów infrastrukturalnych, w FENIKS przewiduje się finansowanie dróg zarządzanych przez GDDKiA, w celu wypełnienia zobowiązań dotyczących budowy sieci TEN-T w Polsce. Tym niemniej, biorąc pod uwagę zgłaszane postulaty, ale bez uszczerbku dla realizacji celu związanego z dokończeniem budowy spójnej sieci drogowej w Polsce, finansowane będą mogły być także projekty budowy dróg w miastach na prawach powiatu (o standardzie nośności 115 kN/oś) uwzględnione w zawartych Kontraktach Programowych.
1273	Urząd Miasta Włocławek	2.5.2.1 Powiązane rodzaje działań	107	„Wsparcie transportu drogowego będzie realizowane poprzez budowę kluczowych odcinków obciążonych ruchem tranzytowym. Finansowane będą projekty budowy obwodnic na sieci dróg krajowych (w tym dróg ekspresowych) poza siecią TEN-T, zarządzanych przez zarządców tych dróg.”	Obecny zapis wyklucza możliwość ubiegania się o środki przez miasta na prawach powiatu, w których zarządcami dróg krajowych są prezydenci tych miast. Programy regionalne nie przewidują możliwości finansowania projektów na drogach krajowych. Tym samym powstaje luka w finansowaniu projektów tego typu realizowanych przez innych niż GDDKiA zarządców. Postuluje się o rozszerzenie kręgu uprawnionych zarządców we ww. sposób.	częściowo przyjęta	Priorytetem w zakresie inwestycji drogowych w programie FENIKS są inwestycje na sieci TEN-T, do której w Polsce są zaliczone co do zasady drogi krajowe. Drogi wojewódzkie i niższych kategorii są możliwe do finansowania w programach regionalnych. Tym niemniej, biorąc pod uwagę zgłaszane postulaty, ale bez uszczerbku dla realizacji celu związanego z dokończeniem budowy spójnej sieci drogowej w Polsce, finansowane będą mogły być także projekty budowy dróg w miastach na prawach powiatu (o standardzie nośności 115 kN/oś) uwzględnione w zawartych Kontraktach Programowych.
1274	Urząd Miasta Włocławek	2.7.1.1 Powiązane rodzaje działań	122	Z zawartych sformułowań wynika, że wsparcie dotyczyć będzie instytucji kultury, a to dopiero przyczyni się do rozwoju turystyki („Działanie będzie ograniczać się do obiektów, w których prowadzona jest działalność kulturalna i które mają potencjał do rozwoju turystyki kulturowej.” – strona 122). Proponuje się rozszerzenie zakresu wsparcia o turystykę (nie tylko kulturową) oraz grona beneficjentów o podmioty inne niż tylko instytucje kultury - np. jst.	Byłoby uzasadnione i potrzebne wsparcie dla innych obszarów związanych z turystyką, traktowaną jako ważną gałąź gospodarki, a nie tylko jedna z pochodnych działań z zakresu kultury. Konieczne jest wsparcie projektów z zakresu infrastruktury turystycznej, a także zapewnienie możliwości aplikowania o środki przez podmioty inne niż tylko instytucje kultury (jak np. jst).	odrzucona	Efektom programu będzie m.in. wzmocnienie atrakcyjności turystycznej kraju i jego regionów poprzez inwestycje w najważniejsze z punktu widzenia wartości historycznej obiekty, takie jak zabytki z listy UNESCO, Pomniki Historii, czy obiekty, którym przyznano tytuł Znak Dziedzictwa Europejskiego, będą wzmacniać związek Polski z europejskim i światowym dziedzictwem kulturowym. Nie przewidujemy wsparcia projektów stricte turystycznych - takie wsparcie będzie możliwe w ramach FEPW ora programów regionalnych.
1275	Urząd Miasta Włocławek	2.3.1.1 Powiązane rodzaje działań	87/88	Zgodnie z funkcjonującym zapisem, wsparcie finansowe ma być kierowane na infrastrukturę i tabor szynowy publicznego transportu zbiorowego w miastach wojewódzkich i ich obszarach funkcjonalnych.	Wskazane byłoby wykluczenie możliwości finansowania takich projektów w miastach wojewódzkich z programów regionalnych.	odrzucona	Uwaga nie dotyczy zakresu programu FENIKS. Zachęcamy do zgłoszenia takiej uwagi w ramach konsultacji społecznych programów regionalnych.
1276	Urząd Miejski w Bielsku-Białej	2.3.1.1 Powiązane rodzaje działań	88	W zakresie wsparcia mobilności miejskiej postuluje się rozszerzenie planowanego wsparcia (beneficjentów) również o subregionalne ośrodki wzrostu (miasta powyżej 50 tys. mieszkańców).	Obecnie przewiduje się ograniczenie wsparcia jedynie do miast wojewódzkich i ich obszarów funkcjonalnych, co powoduje, iż tacy beneficjenci będą mieć możliwość finansowania mobilności miejskiej zarówno z programu krajowego (FENIKS) jak i programów regionalnych. Tymczasem potrzeby mniejszych obszarów (miast powyżej 50 tys. mieszkańców) są w tym zakresie również ogromne. Mając na względzie powyższe, w przypadku utrzymania wsparcia w tym priorytecie tylko dla miast wojewódzkich - ośrodki takie nie powinny mieć możliwości wsparcia w programach regionalnych (stosując zasady linii demarkacyjnej), bądź należy rozszerzyć wsparcie w ramach FENIKS również o inne ośrodki miejskie powyżej 50 tys. mieszkańców.	częściowo przyjęta	Program FENIKS realizuje zapisy Umowy Partnerstwa i Linii Demarkacyjnej określające podział interwencji. Oznacza to realizację projektów transportu miejskiego określonych w ZIT wojewódzkich i ZIT innych miast objętych w okresie programowania 2014-2020 instrumentem ZIT z wyłączeniem obszaru Polski Wschodniej. Inne inwestycje (w ramach tych samych ZIT wojewódzkich, jak i w pozostałych ZIT) będą mogły być finansowane w innych programach Polityki Spójności: programach regionalnych, w programie dla Polski Wschodniej, a także ze środków Krajowego Planu Odbudowy. Tym samym, nie ma tu luki wsparcia, a jego komplementarność oparta o różne źródła finansowania. Zmiany wynikające z niniejszej uwagi będą podstawą doprecyzowania brzmienia linii demarkacyjnej w związku z rozszerzeniem zakresu wsparcia FENIKS na miasta wojewódzkie i inne miasta objęte w okresie programowania 2014-2020 instrumentem ZIT z wyłączeniem obszaru Polski Wschodniej.

1277	Urząd Miejski w Bielsku-Białej	2.2.1.1 Powiązane rodzaje działań	57	Postuluje się wprowadzenie wsparcia dla instalacji wysokosprawnej kogeneracji przy wykorzystaniu spalania odpadów resztkowych.	Tego typu instalacje (przy wykorzystaniu spalania odpadów resztkowych) nie są wspierane w żadnym z planowanych programów (KPO, FST, programy regionalne polityki spójności) - pomimo, iż ostatecznie przyjęte rozporządzenie dot. EFRR, FS nie zakazuje tego typu instalacji na potrzeby produkcji energii. Spalarnie odpadów z odzyskiem energii, spalające zmieszane odpady komunalne, pełnią istotną funkcję zarówno w systemie gospodarki odpadami jak i w systemie energetycznym. Spalarnie pozwalają na osiągnięcie wysokiej jakości recyklingu materiałowego (przetwarzanie odpadów nienadających się do recyklingu oraz pozostałości po procesie recyklingu) i zapobiegają składowaniu odpadów resztkowych na składowiskach. Spalanie jest higieniczną metodą przetwarzania odpadów resztkowych oraz zmniejszenia ich objętości. Wkład spalarni do systemu energetycznego to zapewnienie taniej, niskoemisyjnej (zastąpienie paliw kopalnych), wytworzonej lokalnie (z lokalnych surowców) energii w postaci energii elektrycznej i ciepła. Inwestycje tego typu mają pozytywny wpływ na osiągnięcie neutralności klimatycznej. Podczas spalania odpadów komunalnych w procesie kogeneracji uzyskiwana jest „zielona energia”, która zastąpi zużycie energii z mniej ekologicznych źródeł, w tym z rozproszonych źródeł niskiej emisji odpowiadających za znaczącą emisję CO2.	częściowo przyjęta	Doprecyzowany zakres wsparcia oraz preferowane rozwiązania zostaną określone na poziomie SzOP oraz kryteriów. W odniesieniu do odpadów resztkowych zakres wsparcia musi być zgodny z art. 7.1.g rozporządzenia ERDF/CF.
1278	Urząd Miejski w Radomiu; Wydział Funduszy Unijnych	1.8 UZASADNIENIE WYBORU CELÓW POLITYKI I CELÓW SZCZEGÓŁOWYCH		Brak informacji o możliwych beneficjentach w ramach poszczególnych Osi oraz celów szczegółowych	Informacja jest niezbędna, w celu wcześniejszego przygotowania odpowiednich dokumentów strategicznych, planistycznych itp.	częściowo przyjęta	Ze względu na ograniczenia, co do struktury i objętości programu, nie jest możliwe przedstawienie kompletnej listy beneficjentów. Ponadto umieszczenie takiej listy w programie nie byłoby zasadne. Zapisy zostaną zawarte w SzOP.
1279	Urząd Miejski w Radomiu; Wydział Funduszy Unijnych	2.3.1.2 Główne grupy docelowe	88	W katalogu podmiotów uprawnionych do dofinansowania powinny znaleźć się miasta ze względu na wielkość, liczbę ludności, a nie ze względu na pełnione funkcje administracyjne.	Radom jest największym po Warszawie ośrodkiem miejskim województwa mazowieckiego. Liczbą ludności przewyższa 7 spośród 18 miast pełniących funkcje miasta wojewódzkiego. W możliwościach udziału w dofinansowaniu przedsięwzięć dla miast i ich obszarów funkcjonalnych należy brać pod uwagę wielkość miasta, liczbę ludności i jego potencjał jako ważnego ośrodka w regionie, a nie pełnienie funkcji administracyjnych dla obszaru.	częściowo przyjęta	Program FENIKS realizuje zapisy Umowy Partnerstwa i Linii Demarkacyjnej określające podział interwencji. Oznacza to realizację projektów transportu miejskiego określonych w ZIT wojewódzkich i ZIT innych miast objętych w okresie programowania 2014-2020 instrumentem ZIT z wyłączeniem obszaru Polski Wschodniej. Inne inwestycje (w ramach tych samych ZIT wojewódzkich, jak i w pozostałych ZIT) będą mogły być finansowane w innych programach Polityki Spójności: programach regionalnych, w programie dla Polski Wschodniej, a także ze środków Krajowego Planu Odbudowy. Tym samym, nie ma tu luki wsparcia, a jego komplementarność oparta o różne źródła finansowania. Zmiany wynikające z niniejszej uwagi będą podstawą doprecyzowania brzmienia linii demarkacyjnej w związku z rozszerzeniem zakresu wsparcia FENIKS na miasta wojewódzkie i inne miasta objęte w okresie programowania 2014-2020 instrumentem ZIT z wyłączeniem obszaru Polski Wschodniej.
1280	Urząd Miejski w Słupsku	2.7.1.1 Powiązane rodzaje działań	122	Do ubiegania się o wsparcie w ramach celu 4.6 należy dopuścić wszystkie jednostki samorządu terytorialnego i instytucje kultury, a nie tylko te zlokalizowane na obszarach wpisanych na listę UNESCO lub Pomników Historii.	Ograniczenie listy beneficjentów do tych zlokalizowanych na obszarach wpisanych na listę UNESCO lub Pomników Historii wyklucza możliwość ubiegania się pozostałych JST i instytucji kultury o wsparcie na działania wpływające na rozwój infrastruktury kultury, kreowania nowej atrakcyjnej oferty kulturalno – edukacyjnej, tworzenia miejsc sprzyjających integracji społecznej w komfortowych i bezpiecznych warunkach. Wykluczenie to powoduje ograniczenie dostępnych źródeł finansowania przedsięwzięć ukierunkowanych w szczególności na modernizację istniejących obiektów kultury zlokalizowanych poza obszarami wpisanymi na listę UNESCO.	odrzucona	Mając na uwadze ograniczoną wielkość środków finansowych oraz konieczność zapewnienia podziału wsparcia z programami regionalnymi, do ubiegania się o wsparcie z FENIKS zostały dopuszczone jedynie jst oraz samorządowe instytucje kultury, zlokalizowane na obszarach UNESCO i PH. Pozostałe jst lub jst na rzecz instytucji położonych poza obrębem wpoisu na listę UNESCO lub PH będą mogły ubiegać się o wsparcie z programów regionalnych.
1281	Wydział Zarządzania ZIT Aglomeracji Jeleniogórskiej - Urząd Miasta Jelenia Góra	2.7.1.1 Powiązane rodzaje działań	121	W kontekście położenia dużego nacisku w PO Feniks na cyfryzację oferty kulturalnej oraz placówek kulturalnych zasadne wydaje się wskazanie demarkacji w odniesieniu do PO Fundusze Europejskie na Rozwój Cyfrowy 2021-2027.	Część rodzajów działań wymienionych w Programie Feniks dubluje się z rodzajami działań i typami beneficjentów opisanymi w projekcie O Fundusze Europejskie na Rozwój Cyfrowy 2021-2027.	częściowo przyjęta	Należy wskazać, że wsparcie procesów cyfryzacji będzie jedynie elementem projektów, nie celem odrębnym. Ograniczona ilość znaków nie pozwala na rozszerzenie opisu demarkacji z innymi programami operacyjnymi.
1282	Wydział Zarządzania ZIT Aglomeracji Jeleniogórskiej - Urząd Miasta Jelenia Góra	2.1.1.1 Powiązane rodzaje działań	32-33	Do rozważenia wprowadzenie zapisu odnoszącego się do ograniczenia ryzyka „kanibalizacji” programów adresowanych do tej samej grupy odbiorców na analogiczne działania np. poprzez wskazanie demarkacji między programami.	Istnieje ryzyko „kanibalizacji” wsparcia adresowanych do tej samej grupy odbiorców na wsparcie podobnych zadań w ramach różnych programów z innymi zasadami i poziomami wsparcia np. termomodernizacji budynków publicznych (ośrodki kultury i świetlice, dla których zaplanowano wsparcie z KPO) czy modernizację energetyczną budynków mieszkalnych (wsparcie z programu „Czyste powietrze”).	częściowo przyjęta	Postulowane doprecyzowanie dotyczące zakresu wsparcia zostanie uwzględnione w dokumencie Szczegółowy Opis Priorytetów (SzOP).

1283	Wydział Zarządzania ZIT Aglomeracji Jeleniogórskiej - Urząd Miasta Jelenia Góra	2.1.2.1 Powiązane rodzaje działań	38	Wsparcie będzie dedykowane 44 miastom, które uczestniczyły w realizacji projektu "Opracowanie planów adaptacji do zmian klimatu w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców" oraz m.st. Warszawy. – proponuje się rozszerzenie grupy docelowej o gminy i związki gmin, dla których został opracowany plan adaptacji do zmian klimatu przed terminem złożenia wniosku o dofinansowanie, bez ograniczenia wsparcia tylko dla miast uczestniczących w projekcie pilotażowym.	Jest to o tyle istotne, że wsparcie z FS (w ramach Priorytetu I Feniks) wymaga współfinansowania na poziomie 15% podczas, gdy wsparcie na działania dedykowane dla pozostałych miast nie biorących w projekcie pilotażowym (w ramach Priorytetu II Feniks) korzystać będą ze wsparcia EFRR z wyższym wymaganym poziomem wkładu własnego. Biorąc pod uwagę, że miasta spoza 44 miast objętych pilotażem, będą musiały samodzielnie zgromadzić środki na opracowanie planu do adaptacji do zmian klimatu, wydaje się sprawiedliwe dopuszczenie tych jednostek do aplikowania o środki z FS.	częściowo przyjęta	Pula środków europejskich jest ograniczona a potrzeby w danym obszarze ogromne. Ograniczony budżet środków UE determinuje konieczność nadania priorytetu wsparciu najbardziej strategicznych obszarów, kierując się zapisami dokumentów strategicznych, w tym przede wszystkim SPA 2020. Zgodnie z zapisami SPA 2020 miasta, w szczególności pow. 100 tys. mieszkańców zostały wskazane jako obszary szczególnie narażone na negatywne skutki zmian klimatu. Należy również podkreślić, że środki unijne nie mogą być postrzegane jako jedyne lub główne źródło finansowania dla wszystkich potrzeb, jakie zostały zidentyfikowane w poszczególnych sektorach. W świetle występowania szeregu niezwykle istotnych problemów zaplanowana w ramach FEnIKS kwota wsparcia na MPA z całą pewnością nie wystarczy zaspokojenie wszystkich potrzeb. Niemniej jednak należy podkreślić, że w stosunku do bieżącej perspektywy alokacja na dany cel została znacznie zwiększona oraz został rozszerzony zakres wsparcia o średnie miasta. Niezależnie od powyższego należy podkreślić, że w ramach Priorytetu II miasta będą mogły uzyskać wsparcie zarówno na opracowanie miejskich planów adaptacji oraz na ich wdrożenie. A zatem miasta nie będą musiały samodzielnie gromadzić dodatkowych środków na przygotowanie ww. dokumentów.
1284	Wydział Zarządzania ZIT Aglomeracji Jeleniogórskiej - Urząd Miasta Jelenia Góra	2.7.1.1 Powiązane rodzaje działań	122	Wsparciem zostaną objęte państwowe i współprowadzone instytucje kultury, biblioteki przechowujące Narodowy Zasób Biblioteczny oraz publiczne szkoły i uczelnie artystyczne. Ponadto o wsparcie mogą ubiegać się jednostki samorządu terytorialnego, ngo oraz kościoły i związki wyznaniowe w zakresie prowadzonej działalności kulturalnej, zlokalizowane na obszarach wpisanych na listę UNESCO lub Pomników Historii. – Do rozważenia poszerzenie katalogu o projekty powyżej wartości całkowitej spoza zamkniętego katalogu beneficjentów.	Katalog beneficjentów jest bardzo wąski i praktycznie nie dopuszcza większość JST do możliwości sięgnięcia po wsparcie.	częściowo przyjęta	Jst w większości będą mogły ubiegać się o wsparcie z programów regionalnych, niemniej zapisy programu zostaną uzupełnione o wsparcie dla samorządowych instytucji kultury zlokalizowanych na na obszarach wpisanych na listę UNESCO lub Pomników Historii.
1285	Wydział Zarządzania ZIT Aglomeracji Jeleniogórskiej - Urząd Miasta Jelenia Góra	2.1.1.1 Powiązane rodzaje działań	32	W Programie zapisano, że w ramach celu szczegółowego możliwa jest realizacja projektów o charakterze pilotażowym. Wybór realizatora projektu pilotażowego nastąpi w trybie niekonkurencyjnym. Proponuje się rozwinąć zapis o więcej informacji o założeniach możliwych projektów pilotażowych.	Nieprecyzyjny zapis, czy istnieją założenia, jaki może być zakres projektu pilotażowego, dla jakiej wielkości alokacji (%) dla celu szczegółowego?	częściowo przyjęta	Charakter projektów o charakterze pilotażowym zostanie doprecyzowany na etapie Szczegółowego opisu priorytetów. Planuje się wyselekcjonowanie ponadstandardowych projektów, które będą stanowiły dobrą praktykę.
1286	Wydział Zarządzania ZIT Aglomeracji Jeleniogórskiej - Urząd Miasta Jelenia Góra	2.1.1.1 Powiązane rodzaje działań	57	W Programie zapisano, że w ramach celu szczegółowego możliwa jest realizacja projektów o charakterze pilotażowym. Wybór realizatora projektu pilotażowego nastąpi w trybie niekonkurencyjnym. Proponuje się rozwinąć zapis o więcej informacji o założeniach możliwych projektów pilotażowych.	Nieprecyzyjny zapis, czy istnieją założenia, jaki może być zakres projektu pilotażowego, dla jakiej wielkości alokacji (%) dla celu szczegółowego?	częściowo przyjęta	Charakter projektów o charakterze pilotażowym zostanie doprecyzowany na etapie Szczegółowego opisu priorytetów. Planuje się wyselekcjonowanie ponadstandardowych projektów, które będą stanowiły dobrą praktykę. Projekty takie z uwagi na swoją złożoność oraz często wyższe koszty w procedurze konkurencyjnej często zajmują miejsca nie pozwalające na otrzymanie wsparcia.
1287	Wydział Zarządzania ZIT Aglomeracji Jeleniogórskiej - Urząd Miasta Jelenia Góra	2.2.2.1 Powiązane rodzaje działań	63	W Programie zapisano, że w ramach celu szczegółowego możliwa jest realizacja projektów o charakterze pilotażowym. Wybór realizatora projektu pilotażowego nastąpi w trybie niekonkurencyjnym. Proponuje się rozwinąć zapis o więcej informacji o założeniach możliwych projektów pilotażowych.	Nieprecyzyjny zapis, czy istnieją założenia, jaki może być zakres projektu pilotażowego, dla jakiej wielkości alokacji (%) dla celu szczegółowego?	częściowo przyjęta	Charakter projektów o charakterze pilotażowym zostanie doprecyzowany na etapie Szczegółowego opisu priorytetów. Planuje się wyselekcjonowanie ponadstandardowych projektów, które będą stanowiły dobrą praktykę. Projekty takie z uwagi na swoją złożoność oraz często wyższe koszty w procedurze konkurencyjnej często zajmują miejsca nie pozwalające na otrzymanie wsparcia.
1288	Wydział Zarządzania ZIT Aglomeracji Jeleniogórskiej - Urząd Miasta Jelenia Góra		69	W Programie zapisano, że w ramach celu szczegółowego możliwa jest realizacja projektów o charakterze pilotażowym. Wybór realizatora projektu pilotażowego nastąpi w trybie niekonkurencyjnym. Proponuje się rozwinąć zapis o więcej informacji o założeniach możliwych projektów pilotażowych.	Nieprecyzyjny zapis, czy istnieją założenia, jaki może być zakres projektu pilotażowego, dla jakiej wielkości alokacji (%) dla celu szczegółowego?	częściowo przyjęta	Charakter projektów o charakterze pilotażowym zostanie doprecyzowany na etapie Szczegółowego opisu priorytetów. Planuje się wyselekcjonowanie ponadstandardowych projektów, które będą stanowiły dobrą praktykę. Projekty takie z uwagi na swoją złożoność oraz często wyższe koszty w procedurze konkurencyjnej często zajmują miejsca nie pozwalające na otrzymanie wsparcia.
1289	Wydział Zarządzania ZIT Aglomeracji Jeleniogórskiej - Urząd Miasta Jelenia Góra	2.2.4.1 Powiązane rodzaje działań	74	W zakresie adaptacji zmian klimatu na obszarach miejskich przewiduje się wsparcie projektów realizowanych w miastach o określonej wielkości i gęstości zaludnienia z wyłączeniem miast kwalifikujących się do wsparcia w ramach celu szczegółowego 2.4 w ramach priorytetu I. – propozycja doprecyzowania ogólnego zapisu.	Ogólny zapis wskazujący dość nieprecyzyjnie na grupę beneficjentów z potencjalnie licznej grupy potencjalnych beneficjentów. Jeżeli zidentyfikowano grupę docelową miast określonych wg. wielkości i gęstości zaludnienia grupa ta powinna zostać wskazana w Programie analogicznie do 44 miast powyżej 100 tys. mieszkańców biorących udział w projekcie pilotażowym.	częściowo przyjęta	Realizacja inwestycji wynikających z MPA objętych projektem POIiŚ 2014-2020 oraz Warszawa przewidziana jest do realizacji w Priorytecie I (punkt 2.1.2.1) i będzie finansowana z Funduszu Spójności. Natomiast w ramach Priorytetu II finansowanego z EFRR (punkt 2.2.4.1) przewiduje się wsparcie projektów polegających na opracowaniu miejskich planów adaptacji oraz działań inwestycyjnych wynikających z MPA również w mniejszych ośrodkach miejskich, o których mowa w linii demarkacyjnej. Dążymy do tego aby w ramach FEnIKS miasta o gęstości zaludnienia powyżej 1000 mieszkańców/km2 mogły uzyskać dofinansowanie unijne na ww. zakres. Z kolei wdrażanie tych działań w miastach średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze i subregionalnych ośrodkach wzrostu będzie realizowane z Polski Wschodniej. Niemniej jednak linia demarkacyjna w tym zakresie wymaga ostatecznego doprecyzowania w celu wyeliminowania wszelkich wątpliwości.

1290	Wydział Zarządzania ZIT Aglomeracji Jeleniogórskiej - Urząd Miasta Jelenia Góra	2.2.4.1 Powiązane rodzaje działań	74-75	W Programie zapisano: "Będą to działania dotyczące m.in. adaptacji obszarów miejskich do zmian klimatu (...), opracowania dokumentów strategicznych i planistycznych oraz edukacji. (...) Wspierane będą również działania nieinwestycyjne polegające na opracowaniu i udostępnianiu oraz aktualizacji/ modyfikacji i uzupełnianiu już istniejących baz wiedzy nt. zmian klimatu i adaptacji do nich." W ramach opisanych działań zasadne byłoby opracowanie standardów projektowania z myślą o zmianach klimatu w formie np. rekomendacji dla administracji rządowej, JST, projektantów i inwestorów.	Ujednolicone w skali kraju standardy i rekomendacje wspomogłyby beneficjentów w uniknięciu błędów w realizacji inwestycji polegających na np. niewłaściwym zagospodarowaniu przestrzeni lub przy użyciu niewłaściwych materiałów (tzw. betonoza).	częściowo przyjęta	Standardy projektowania zagospodarowania przestrzennego adaptacyjnego do zmienionego klimatu jak dotychczas są w gestii samorządów, co pozwala im na dostosowanie rozwiązań do lokalnych warunków. Niemniej niektóre duże miasta, jak Łódź, Bydgoszcz, Wrocław, pracując nad tymi kwestiami od kilkadziesiąt lat, wypracowały pewne standardy i udostępniły je na swoich stronach internetowych.
1291	Wydział Zarządzania ZIT Aglomeracji Jeleniogórskiej - Urząd Miasta Jelenia Góra	2.2.1.1 Powiązane rodzaje działań	62	W ramach działań związanych z inwestycjami w odnawialne źródła energii planuje się skierować wsparcie także na realizację projektów inwestycyjnych dotyczących instalacji OZE do produkcji energii elektrycznej w budynkach jednorodzinnych wraz z infrastrukturą towarzyszącą – do rozważenia wprowadzenie zapisu dot. delimitacji wsparcia w odniesieniu do innych programów oferujących wsparcie na analogiczne typy inwestycji.	Zapisy odnoszące się do ograniczenia ryzyka „kanibalizacji” programów adresujących wsparcie do tej samej grupy odbiorców na realizację takich samych zadań np. kolejnej 4 edycji programu „Mój Prąd”. Jeżeli program „Mój Prąd” będzie finansowany ze środków programu Feniks należałoby uwzględnić tę informację w Programie.	częściowo przyjęta	Aktualnie trwają rozmowy nt zakresu i sposobu wsparcia programu "Mój prąd" środkami programu FEnIKS . Konkretne rozwiązania zostaną zapisane w Szczegółowym opisie priorytetów.
1292	Wydział Zarządzania ZIT Aglomeracji Jeleniogórskiej - Urząd Miasta Jelenia Góra	2.2.5.1 Powiązane rodzaje działań	83	Zasadne wpisanie do programu możliwości realizacji projektów zintegrowanych dotyczących wodociągów i kanalizacji (opisanych w 2.1.3).	Potrzebne potwierdzenie czy będzie możliwość realizacji zintegrowanych projektów w Celu szczegółowym: 2.5 Wspieranie dostępu do wody oraz zrównoważonej gospodarki wodnej – kanalizacja FS i wodociągi EFRR przy dwóch różnych możliwych poziomach dofinansowania (FS 85% a EFRR np. 70%)?	odrzucona	Zapisy w programie mają ogólny charakter. Tego typu zapisy powinny być doprecyzowane na poziomie SzOP. Obecnie wyodrębniony został cel szczegółowy 2.5 w ramach Priorytetu II, który dotyczy infrastruktury w zakresie wody do spożycia.
1293	Wydział Zarządzania ZIT Aglomeracji Jeleniogórskiej - Urząd Miasta Jelenia Góra	2.5.1.1 Powiązane rodzaje działań	103	W Programie przewiduje się kontynuację realizacji inwestycji liniowych i punktowych służących eliminacji wąskich gardeł i poprawiających bezpieczeństwo żeglugi śródlądowej w TEN-T. Finansowane będą projekty służące przywróceniu żeglowności oraz ujednoliceniu parametrów eksploatacyjnych na śródlądowych drogach wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym. Sugeruje się dodanie zapisu wskazującego na minimalizację skutków środowiskowych inwestycji realizowanych w ramach planowanej interwencji szczególnie w kontekście ograniczania nadmiernej regulacji rzek i zachowania retencji rzecznej.	Usprawnienie i zapewnienie bezpieczeństwa transportu rzeczno- wodnego na śródlądowych drogach wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym (TEN-T), na których obecnie odbywa się transport jest ważne i uzasadnione, jednocześnie inwestycje muszą być realizowane bez szkody dla środowiska. Szerszy rozwój transportu rzeczno- wodnego na odcinkach rzek obecnie niewykorzystywanych w transporcie śródlądowym oraz nie będących fragmentem sieci TEN-T w świetle analiz rynku transportowego oraz efektów środowiskowych, jest niecelowy, nierozwojowy i zbyt kosztochłonny. Bardziej celowe jest rozwijanie transportu kolejowego i multimodalnego (kolej-droga).	odrzucona	Finansowanie zadań w transporcie wodnym śródlądowym ma dotyczyć inwestycji na Odrzańskiej Drodze Wodnej i stanowić kontynuację działań realizowanych dotychczas w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ). ODW jest szlakiem wodnym w ciągłej eksploatacji, wymagającym zarówno bieżącego utrzymania jak i modernizacji istniejącej infrastruktury w celu powstrzymania jej dalszej degradacji i przywrócenia parametrów żeglowności. Inwestycje w ramach FEnIKS mają na celu kontynuację działań zrealizowanych w poprzednich perspektywach w celu osiągnięcia planowanego zwiększenia efektywności transportu na szlaku żeglugowym ODW. Nie jest planowane prowadzenie inwestycji na innych szlakach wodnych, szczególnie na których nie odbywa się regularna żegluga towarowa. Polskie plany inwestycyjne w zakresie transportu wodnego śródlądowego są zbieżne z kierunkami europejskich polityk oraz są zgodne z celami Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju. Aspekt ekonomiczny nie jest jedynym czynnikiem determinującym konieczność przeprowadzenia modernizacji śródlądowych dróg wodnych. Mają one na celu również powstrzymanie dalszej dekapitalizacji infrastruktury żeglugowej oraz poprawę bezpieczeństwa żeglugi. Pełnią również funkcję regulacyjną, co stanowi element zapobiegania powodziom i suszom. Każdy projekt będzie podlegał ocenie oddziaływania na środowisko oraz będzie musiał być z spójny z zasadą DNSH (Do No Significant Harm -, pol. Nie Czyń Poważnych Szkód). Biorąc pod uwagę istniejące regulacje prawne w zakresie ocen oddziaływania na środowisko jak również konieczność uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację poszczególnych inwestycji w zakresie wsparcia infrastruktury żeglugi śródlądowej podnoszone sprzeczności nie występują.

1294	Wydział Zarządzania ZIT Aglomeracji Jeleniogórskiej - Urząd Miasta Jelenia Góra	2.5.2.1 Powiązane rodzaje działań	109	W Programie zapisano, że podniesienie konkurencyjności i wykorzystania transportu wodnego śródlądowego w Polsce wymaga rozwoju dróg wodnych, niezależnie od ich aktualnego kwalifikowania względem sieci TEN-T. Do rozważenia odstępianie od rozwijania transportu rzecznoego poza TEN-T na nowych szlakach. Alternatywnie zapisy należy uzupełnić o uwagę, że wsparcie żeglugi śródlądowej poza siecią TEN-T nie może przyczynić się do zmniejszenia naturalnej retencji rzecznej oraz polegać na regulacji rzek.	W kontekście zapisów Programu dotyczących działań na rzecz renaturyzacji cieków wodnych wspieranie działań wiążących się ze zwiększeniem regulacji rzek w Polsce byłoby niecelowe. Rozwój żeglugi śródlądowej w Polsce może przynieść szkodliwe skutki dla środowiska przy jednoczesnym braku rzeczywistych korzyści gospodarczych w skali makro. Wydaje się bardziej zasadne wspieranie rozwoju transportu kolejowego cargo a także transportu intermodalnego: morze-kolej, droga-kolej.	odrzucona	Finansowanie zadań w transporcie wodnym śródlądowym ma dotyczyć inwestycji na Odrzańskiej Drodze Wodnej i stanowić kontynuację działań realizowanych dotychczas w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ). ODW jest szlakiem wodnym w ciągłej eksploatacji, wymagającym zarówno bieżącego utrzymania jak i modernizacji istniejącej infrastruktury w celu powstrzymania jej dalszej degradacji i przywrócenia parametrów żeglowności. Inwestycje w ramach FEnIKS mają na celu kontynuację działań zrealizowanych w poprzednich perspektywach w celu osiągnięcia planowanego zwiększenia efektywności transportu na szlaku żeglugowym ODW. Nie jest planowane prowadzenie inwestycji na innych szlakach wodnych, szczególnie na których nie odbywa się regularna żegluga towarowa. Polskie plany inwestycyjne w zakresie transportu wodnego śródlądowego są zbieżne z kierunkami europejskich polityk oraz są zgodne z celami Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju. Aspekt ekonomiczny nie jest jedynym czynnikiem determinującym konieczność przeprowadzenia modernizacji śródlądowych dróg wodnych. Mają one na celu również powstrzymanie dalszej dekapitalizacji infrastruktury żeglugowej oraz poprawę bezpieczeństwa żeglugi. Pełnią również funkcję regulacyjną, co stanowi element zapobiegania powodziom i suszom. Każdy projekt będzie podlegał ocenie oddziaływania na środowisko oraz będzie musiał być z spójny z zasadą DNSH (Do No Significant Harm - , pol. Nie Czyni Poważnych Szkód). Biorąc pod uwagę istniejące regulacje prawne w zakresie ocen oddziaływania na środowisko jak również konieczność uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację poszczególnych inwestycji w zakresie wsparcia infrastruktury żeglugi śródlądowej podnoszone sprzeczności nie występują.
1295	Wydział Zarządzania ZIT Aglomeracji Jeleniogórskiej - Urząd Miasta Jelenia Góra	2.3.1.1 Powiązane rodzaje działań	87	Sugeruje się poszerzenie katalogu możliwych inwestycji objętych wsparciem o infrastrukturę transportu rowerowego w miastach i miejskich obszarach funkcjonalnych.	W opisie uzasadnienia Celu szczegółowego 2.8 Wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej w tabeli na str. 26 wskazano na konieczność dążenia do „zrównoważonego, odpowiadającego na potrzeby mieszkańców modelu transportu w mieście” co „umożliwi przynajmniej częściowe przejęcie przez transport publiczny, ruch rowerowy oraz pieszy indywidualnego ruchu samochodowego”. W opisie Powiązanych rodzajów działań dla tego celu w Priorytecie III nie wspomina się o wsparciu dla infrastruktury transportu rowerowego – bezemisyjnej formy transportu. Transport rowerowy jest bardzo ważnym elementem transportu miejskiego i jako forma transportu zeroemisyjnego wymaga wsparcia.	odrzucona	Z uwagi na dostępną alokację, Program FEnIKS - jako interwencja z poziomu krajowego - koncentruje się na kluczowych wyzwaniach dla transportu zbiorowego w aglomeracjach (cel szczegółowy 2.8) i rozwoju podstawowej sieci transportowej kraju (cel szczegółowy 3.2) . Istnieje szereg innych programów pozwalających na budowę ścieżek rowerowych. Dodatkowo podkreślamy, że w ramach celu 2.8 kwalifikowane będą wydatki w ramach projektów służące tworzeniu infrastruktury pieszo-rowerowej. Nie zakładamy jednak oddzielnych projektów w tym zakresie z poziomu FEnIKS. W transporcie miejskim, odpornym na niekorzystne zjawiska atmosferyczne i bardziej dostępnym dla szerszego grona odbiorców, w tym osób o ograniczonej mobilności, widzimy większy potencjał do przejęcia indywidualnego ruchu drogowego w miastach niż infrastruktura rowerowa. Podkreślamy, że brak oddzielnych inwestycji w infrastrukturę rowerową nie oznacza ignorowania tej formy transportu, a jest wyrazem zastosowania komplementarności wsparcia różnych elementów mobilności miejskiej z poszczególnych programów (nie tylko FEnIKS finansuje aktywność mobilną), w której każdy program inaczej rozkłada akcenty, zgodnie ze swoim charakterem. Ta komplementarność ma służyć unikaniu dublowania wsparcia tych samych elementów z różnych programów, co jest jedną z zasad udzielania pomocy ze środków Polityki Spójności UE. Wypełniając tą zasadę, tworzymy przejrzysty dla beneficjentów system wsparcia, z myślą o odbiorcach korzystających z owoców zrealizowanych projektów.
1296	Wydział Zarządzania ZIT Aglomeracji Jeleniogórskiej - Urząd Miasta Jelenia Góra	1.6 WNIOSKI Z DOTYCHCZASOWYCH DOŚWIADCZEŃ	19	W Programie zapisano, że realizacja projektu w formule PPP będzie traktowana jako równorzędna formule tradycyjnej, a w przypadku niektórych sektorów (np. efektywności energetycznej), jako preferowana. Proponuje się wskazanie sektorów, w których PPP będzie preferowane.	W programie wskazano przykładowo jeden sektor efektywności energetycznej, w którym preferowana będzie formuła PPP. Jeżeli planowane jest wprowadzenie tej preferencji jest planowane w innych sektorach, powinno to zostać ujęte w Programie.	odrzucona	Zapisy programu w odniesieniu do możliwości stosowania formuły PPP powinny co do zasady dopuszczać taką możliwość, jednak konkretne propozycje zastosowania takiego podejścia powinny zostać zawarte w dokumentach operacyjnych, zwłaszcza SzOP. Wskazanie opcji PPP dla poszczególnych obszarów w programie czyniłoby takie zapisy mało elastycznymi i skutkowałoby koniecznością każdorazowych negocjacji z KE, w przypadku zmiany podejścia.
1297	Wydział Zarządzania ZIT Aglomeracji Jeleniogórskiej - Urząd Miasta Jelenia Góra	2.6.1.1 Powiązane rodzaje działań	116	Dwa razy powtórzono informacje o zmianach w dostępie do AOS: wprowadzeniu bezlimitowego finansowania wszystkich świadczeń z zakresu ambulatoryjnej opieki specjalistycznej udzielonych dzieciom i zniesieniu limitów na porady pierwszorazowe w czterech specjalnościach: neurologii, ortopedii, endokrynologii i kardiologii. Powtórzenie wydaje się nieuzasadnione i do usunięcia.	Nie wymaga uzasadnienia.	przyjęta	

1298	Wydział Zarządzania ZIT AJ- Urząd Miasta Jelenia Góra	1.1 GŁÓWNE WYZWANIA PRZY UWZGLĘDNIENIU RÓŻNIC SPOŁECZNYCH, EKONOMICZNYCH I TERYTORIALNYCH	10-12	W sektorze zdrowia pominięto wpływ środowiska na stan zdrowia ludzi. Szacuje się, że blisko 45 tys. Polaków umiera rokrocznie z powodu złej jakości powietrza. Z kolei we fragmencie dotyczącym sektora kultury podano informacje nie mające wartości diagnostycznej – nie odnoszą się bowiem do Polski („Sektor kultury stanowi również ważną część gospodarki. Według Eurostatu w sektorze kultury i kreatywnym w 2019 r. pracowało 7,4 mln osób w 27 krajach UE, co stanowi 3,7% całego zatrudnienia.”). Aby umotywić zasadność działań wspierających krajowy sektor kultury należy powołać się na dane dotyczące Polski.	Korelacja między stanem zdrowia populacji a stanem środowiska naturalnego jest oczywista i nie powinna być pominięta w dokumencie programowym. W krajowym dokumencie programowym dotyczącym obszaru Polski powinny znaleźć się dane diagnostyczne na temat naszego kraju.	częściowo przyjęta	W odniesieniu do zdrowia - uwaga zostaje przyjęta i zostanie uwzględniona w tekście, o ile dopuszczalna liczba znaków we wzorze programu operacyjnego na to pozwoli. W zakresie kultury - wskazany fragment zostanie usunięty.
1299	Wydział Zarządzania ZIT AJ- Urząd Miasta Jelenia Góra	2.1.1.1 Powiązane rodzaje działań	32	Dot. fragmentu: „Wsparcie na wymianę systemów grzewczych zasilanych stałymi paliwami kopalnymi, tj. węglem kamiennym, torfem, węglem brunatnym, łupkami bitumicznymi, na systemy grzewcze zasilane gazem ziemnym jest możliwe tylko do końca 2025 r. i tylko w połączeniu z inwestycjami w efektywność energetyczną (renowacją) budynków.” Czy limitacja do końca 2025 roku nie zagrazi osiągnięciu celów redukcyjnych oraz realizacji założeń Zielonego Ładu? Należy rozważyć ewentualne skrócenie tego terminu lub rezygnację ze wsparcia inwestycji tego typu, a środki przeznaczyć na wsparcie zeroemisyjnych źródeł energii.	Należy przeanalizować ten passus pod kątem decyzji UE o niefinansowaniu inwestycji gazowych (gaz ziemny) w perspektywie 2021-2027 oraz w kontekście założeń strategii Zielonego Ładu.	częściowo przyjęta	Wsparcie dla gazu ziemnego jest dopuszczalne w ograniczonym zakresie tj. zgodnie z przepisami rozporządzenia ERDF/CF. Ramy dla ww. wsparcia są bardzo ograniczone. Analizowany zapis wynika z art. 7.4. rozporządzenia ERDF/CF .
1300	Wydział Zarządzania ZIT AJ- Urząd Miasta Jelenia Góra	2.1.1.7 WSKAŹNIKI	34	Dotyczy wskaźników: RCO 123 – Lokale mieszkalne wykorzystujące kotły zasilane gazem ziemnym i systemy grzewcze zastępujące instalacje zasilane stałymi paliwami kopalnymi oraz RCR 105 –Szacowana emisja gazów cieplarnianych z kotłów i systemów grzewczych przekształconych z zasilania stałymi paliwami kopalnymi na zasilanie gazem. Brak wartości wskaźników; należy rozważyć zasadność tych wskaźników w kontekście zaleceń UE w kierunku przejścia na gospodarkę zeroemisyjną.	Należy przeanalizować zasadność wprowadzenia tego wskaźnika pod kątem decyzji UE o niefinansowaniu inwestycji gazowych (gaz ziemny) w perspektywie 2021-2027 oraz w kontekście założeń strategii Zielonego Ładu.	częściowo przyjęta	W programie uzupełniono wartości wymagane dla obu wskaźników. Zakres wsparcia przewidywany w celu szczegółowym 2.1. I osi priorytetowej wskazuje, że przedmiotowe wskaźniki powinny być uwzględnione w programie. Są one wskaźnikami określonymi w Rozporządzeniu 1058 z 2021 ws. EFRR i FS. Ostateczne zapisy będą przedmiotem negocjacji z KE i zostaną potwierdzone w decyzji KE zatwierdzającej program.
1301	Wydział Zarządzania ZIT AJ- Urząd Miasta Jelenia Góra	1.1 GŁÓWNE WYZWANIA PRZY UWZGLĘDNIENIU RÓŻNIC SPOŁECZNYCH, EKONOMICZNYCH I TERYTORIALNYCH	8	Dot. fragmentu: „Głównym wyzwaniem w zakresie różnorodności biologicznej jest przeciwdziałanie czynnikom i zjawiskom negatywnie oddziałującym na jej stan. W Polsce powierzchnia obszarów prawnie chronionych w końcu 2018 r. wynosiła ponad 10,2 mln ha, co stanowiło 32,6% powierzchni kraju. Szacuje się, że polską przyrodę reprezentuje około 63 tys gatunków z królestw roślin, zwierząt i grzybów, z czego ok. 1800 gatunków objętych jest ochroną ścisłą lub częściową. Do rodzimych gatunków objętych ścisłą ochroną zaliczono 591 gatunków zwierząt, a także 415 gatunków roślin.” Zakres ochrony przyrody został w programie potraktowany sekundarnie. Brak danych porównawczych oraz działań przeciwdziałających negatywnym zjawiskom związanym np. z pustyńnieniem terenów czy niszczeniem ekosystemów na skutek przewidzianych w programie inwestycji drogowych. Jednym z zagrożeń dotyczących aspektów środowiskowych jest redukcja powierzchni obszarów chronionych w Polsce: w 2018 roku - 10 182 355,75 ha, natomiast w 2019 roku – 10 107 332,94 ha. W programie brak propozycji działań ograniczających ten trend.	Przywołane dane nie mają żadnej wartości diagnostycznej, bowiem nie odwołują się do danych historycznych ani do wartości docelowych. Co więcej, przywołane dane są nieścisłe: wg danych GUS w roku 2018 powierzchnia obszarów prawnie chronionych wynosiła 10 182 355,75 ha (a zatem NIE PONAD a PRAWIE 10,2 mln ha) i niepełne: wymieniając gatunki objęte ścisłą ochroną pominięto grzyby – 232 gatunki grzybów objęte jest ścisłą ochroną (por. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej grzybów). Z uwagi na ogromny nacisk, jaki w programie został położony na inwestycje drogowe należy dokładnie przeanalizować ich wpływ na ochronę środowiska naturalnego i bioróżnorodności biologicznej i – aby nie zniweczyć głównych założeń programu – wprowadzić działania zapobiegające negatywnym skutkom tych inwestycji.	częściowo przyjęta	Ze względu na ograniczenia w liczbie znaków w tej części programu nie jest możliwe uwzględnienie wszystkich informacji diagnostycznych w zakresie bioróżnorodności. Natomiast badanie wpływu budowy dróg na środowisko i różnorodność biologiczną jest prowadzone w ramach procedur administracyjnych, tak indywidualnie dla każdej inwestycji (OOS), jak i w ramach ocen strategicznych (SOOS).
1302	Wydział Zarządzania ZIT AJ- Urząd Miasta Jelenia Góra	1.1 GŁÓWNE WYZWANIA PRZY UWZGLĘDNIENIU RÓŻNIC SPOŁECZNYCH, EKONOMICZNYCH I TERYTORIALNYCH	5	Dot. zdania: „Na podstawie rozporządzenia (UE) 2018/8424, cel redukcyjny dla Polski w zakresie emisji gazów cieplarnianych w sektorach nieobjętych systemem ETS został określony na poziomie -7% w 2030 r. w porównaniu do poziomu w roku 2005.” Brak przypisu; z art. 4 oraz art. 10 przywołanego rozporządzenia nie wynika, że cel redukcyjny dotyczy tylko sektorów nieobjętych systemem ETS, a zapis to sugeruje.	Wyzwania dotyczące celu redukcyjnego dotyczą również przemysłu i rolnictwa, czyli sektorów objętych EU-ETS.	częściowo przyjęta	Fragment został przeformułowany zgodnie z dostępnym limitem znaków. Dodano przypis: 5) na podstawie Rozporządzenia UE 2018/842 . Należy dodać, że ww. rozporządzenie 2018/842 w swoich motywach szczegółowo opisuje cele redukcji CO2 w sektorach EU ETS. Ponadto trzeba zaznaczyć, że na mocy rozporządzenia ERDF/CF środki z ww. funduszy nie mogą zostać skierowane na inwestycje służące redukcji emisji gazów cieplarnianych pochodzących z wykazu działań wymienionych w załączniku I do dyrektywy 2003/87/WE, tj. objęte systemem EU ETS.
1303	Wydział Zarządzania ZIT AJ- Urząd Miasta Jelenia Góra	2.3.1.4 Wskazanie konkretnych terytoriów objętych wsparciem, z uwzględnieniem planowanego wykorzystania narzędzi terytorialnych	88	W dokumencie wskazano jako obszar wsparcia inwestycje realizowane na obszarach ZIT miast wojewódzkich, z pominięciem ZITów subregionalnych, mimo że obszary te wymagają szczególnego wsparcia z uwagi na zidentyfikowane problemy związane z jakością powietrza i/lub efektywnością komunikacyjną.		częściowo przyjęta	Program FEniKS realizuje zapisy Umowy Partnerstwa i Linii Demarkacyjnej określające podział interwencji. Oznacza to realizację projektów transportu miejskiego określonych w ZIT wojewódzkich i ZIT innych miast objętych w okresie programowania 2014-2020 instrumentem ZIT z wyłączeniem obszaru Polski Wschodniej. Inne inwestycje (w ramach tych samych ZIT wojewódzkich, jak i w pozostałych ZIT) będą mogły być finansowane w innych programach Polityki Spójności: programach regionalnych, w programie dla Polski Wschodniej, a także ze środków Krajowego Planu Odbudowy. Tym samym, nie ma tu luki wsparcia, a jego komplementarność oparta o różne źródła finansowania. Zmiany wynikające z niniejszej uwagi będą podstawą doprecyzowania brzmienia linii demarkacyjnej w związku z rozszerzeniem zakresu wsparcia FEniKS na miasta wojewódzkie i inne miasta objęte w okresie programowania 2014-2020 instrumentem ZIT z wyłączeniem obszaru Polski Wschodniej.

1304	Wydział Zarządzania ZIT AJ- Urząd Miasta Jelenia Góra	2.4.1.1 Powiązane rodzaje działań	98	Planowane w ramach tego celu szczegółowego działania opierają się wyłącznie na wsparciu infrastruktury żeglugi śródlądowej, co stoi w sprzeczności z celami: 2.4 Wspieranie przystosowania się do zmian klimatu i zapobiegania ryzyku związanemu z klęskami żywiołowymi i katastrofami, a także odporności, z uwzględnieniem podejścia ekosystemowego, 2.5 Wspieranie dostępu do wody oraz zrównoważonej gospodarki wodnej oraz 2.7 Wzmacnianie ochrony i zachowania przyrody, różnorodności biologicznej oraz zielonej infrastruktury, w tym na obszarach miejskich, oraz ograniczanie wszelkich rodzajów zanieczyszczenia.	Stan ekologiczny rzek w Polsce jest niezadawalający, planowane w ramach celu 3.2 inwestycje wspierające żeglugę śródlądową mogą prowadzić do dalszej degradacji środowiska.	odrzucona	Wsparcie żeglugi śródlądowej w aspekcie transportowym mieści się w ramach celu 3.2, a nie celów szczegółowych 2.4, 2.5 i 2.7, które nie są adekwatne do podejmowanej w celu szczegółowym 3.2 interwencji. Finansowanie zadań w transporcie wodnym śródlądowym ma dotyczyć inwestycji na Odrzańskiej Drodze Wodnej i stanowić kontynuację działań realizowanych dotychczas w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ). ODW jest szlakiem wodnym w ciągłej eksploatacji, wymagającym zarówno bieżącego utrzymania jak i modernizacji istniejącej infrastruktury w celu powstrzymania jej dalszej degradacji i przywrócenia parametrów żeglowności. Inwestycje w ramach FEniKS mają na celu kontynuację działań zrealizowanych w poprzednich perspektywach w celu osiągnięcia planowanego zwiększenia efektywności transportu na szlaku żeglugowym ODW. Nie jest planowane prowadzenie inwestycji na innych szlakach wodnych, szczególnie na których nie odbywa się regularna żegluga towarowa. Polskie plany inwestycyjne w zakresie transportu wodnego śródlądowego są zbieżne z kierunkami europejskich polityk oraz są zgodne z celami Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju. Aspekt ekonomiczny nie jest jedynym czynnikiem determinującym konieczność przeprowadzenia modernizacji śródlądowych dróg wodnych. Mają one na celu również powstrzymanie dalszej dekapitalizacji infrastruktury żeglugowej oraz poprawę bezpieczeństwa żeglugi. Pełnią również funkcję regulacyjną, co stanowi element zapobiegania powodziom i suszom. Każdy projekt będzie podlegał ocenie oddziaływania na środowisko oraz będzie musiał być z spójny z zasadą DNSH (Do No Significant Harm - , pol. Nie Czyn Poważnych Szkód). Biorąc pod uwagę istniejące regulacje prawne w zakresie ocen oddziaływania na środowisko jak również konieczność uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację poszczególnych inwestycji w zakresie wsparcia infrastruktury żeglugi śródlądowej podnoszone sprzeczności nie występują.
1305	Wydział Zarządzania ZIT AJ- Urząd Miasta Jelenia Góra	2.3.1.1 Powiązane rodzaje działań	87	W dokumencie brak inwestycji w infrastrukturę rowerową, która jest wprost wskazana w dyrektywie UE 2018/2001.	Zgodnie z dyrektywą (UE) 2018/2001: „Środki mające na celu poprawę efektywności energetycznej w transporcie podejmowane przez państwa członkowskie kwalifikują się do uwzględnienia w celu spełnienia ich zobowiązania dotyczącego oszczędności końcowego zużycia energii. Środki takie obejmują strategie, które między innymi promują bardziej energooszczędne pojazdy, zmianę środków transportu na rzecz jazdy na rowerze, chodzenia pieszo i korzystania z transportu zbiorowego lub mobilność i miejskie zagospodarowanie przestrzenne zmniejszające popyt na transport.”	odrzucona	Z uwagi na dostępną alokację, Program FEniKS - jako interwencja z poziomu krajowego - koncentruje się na kluczowych wyzwaniach dla transportu zbiorowego w aglomeracjach (cel szczegółowy 2.8) i rozwoju podstawowej sieci transportowej kraju (cel szczegółowy 3.2) . Istnieje szereg innych programów pozwalających na budowę ścieżek rowerowych. Dodatkowo podkreślamy, że w ramach celu 2.8 kwalifikowane będą wydatki w ramach projektów służące tworzeniu infrastruktury pieszo-rowerowej. Nie zakładamy jednak oddzielnych projektów w tym zakresie z poziomu FEniKS. W transporcie miejskim, odpornym na niekorzystne zjawiska atmosferyczne i bardziej dostępnym dla szerszego grona odbiorców, w tym osób o ograniczonej mobilności, widzimy większy potencjał do przejęcia indywidualnego ruchu drogowego w miastach niż infrastruktura rowerowa. Podkreślamy, że brak oddzielnych inwestycji w infrastrukturę rowerową nie oznacza ignorowania tej formy transportu, a jest wyrazem zastosowania komplementarności wsparcia różnych elementów mobilności miejskiej z poszczególnych programów (nie tylko FEniKS finansuje aktywność mobilną), w której każdy program inaczej rozkłada akcenty, zgodnie ze swoim charakterem. Ta komplementarność ma służyć unikaniu dublowania wsparcia tych samych elementów z różnych programów, co jest jedną z zasad udzielania pomocy ze środków Polityki Spójności UE. Wypełniając tą zasadę, tworzymy przejrzysty dla beneficjentów system wsparcia, z myślą o odbiorcach korzystających z owoców zrealizowanych projektów.
1306	Wydział Zarządzania ZIT AJ- Urząd Miasta Jelenia Góra	2.7.1.1 Powiązane rodzaje działań	122	W dokumencie pominięto rolę kulturotwórczą niepublicznych szkół, w tym szkół artystycznych, co więcej – w konsekwencji oznacza to również wykluczenie ich jako ewentualnych beneficjentów programu. Jeżeli kompleksowo myśli się o wsparciu sektora kultury, również w kontekście pandemii, ze wsparcia nie powinny być wyłączone podmioty niepubliczne realizujące zadania publiczne (dotyczy to głównie szkół i uczelni artystycznych).		odrzucona	W FEniKS wspierane będą jedynie publiczne szkoły artystyczne oraz uczelnie artystyczne, pełniące funkcje centrów aktywności społecznej i kulturalnej. Z uwagi na ograniczoną ilość środków finansowych oraz konieczność zapewnienia linii demarkacyjnej z programami regionalnymi nie jest możliwe uwzględnienie niepublicznych szkół i uczelni w katalogu beneficjentów FEniKS.
1307	Wydział Zarządzania ZIT AJ- Urząd Miasta Jelenia Góra	2.1.1.6 Planowane wykorzystanie instrumentów finansowych	34	Dot. „W odniesieniu do wybranych obszarów w ramach celu szczegółowego rozważa się wsparcie w formie instrumentów finansowych”. Brak rozstrzygnięć w tej kwestii rodzi pytanie, czy po wskazaniu wybranych obszarów możliwe będą konsultacje i negocjacje w tej sprawie.	Wskazanie konkretnych obszarów, dla których przewidziane będzie wsparcie wyłącznie przez instrumenty finansowe ma kluczowe znaczenie dla beneficjentów. Uwaga dotyczy wszystkich obszarów, dla których rozważa się wsparcie w formie instrumentów finansowych (por. podrozdziały 2.1.4.6; 2.2.1.6; 2.2.2.6).	przyjęta	
1308	Wydział Zarządzania ZIT AJ- Urząd Miasta Jelenia Góra	1.3 WYZWANIA ZIDENTYFIKOWANE W ZALECENIACH UE I STRATEGIACH	14-15	W dokumencie brak odniesienia do Europejskiego Zielonego Ładu. Zielony Ład stanowi integralną część strategii mającej na celu wdrożenie agendy ONZ na rzecz zrównoważonego rozwoju 2030 i celów zrównoważonego rozwoju. Ponieważ program obejmuje również sektor zdrowia i odwołuje się bezpośrednio do skutków pandemii, może należy rozważyć poszerzenie tego fragmentu o zalecenia Rady UE z dnia 20 lipca 2020 r., które dotyczą m.in. działań mających na celu łagodzenie skutków pandemii.	Zielony Ład to strategia rozwoju, która ma przekształcić Unię Europejską w obszar neutralny klimatycznie. Jest odpowiedzią na kryzys klimatyczny i silne procesy degradacji środowiska, jego założenia nie powinny być pomijane w dokumencie programowym, z kolei Zalecenia z dnia 20 lipca 2020 r. mają kluczowe znaczenie w kontekście gospodarki pocovidowej.	przyjęta	

1309	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.	2.2.3.7 WSKAŹNIKI	1) 65, 2) 69	1) Dodanie wskaźnika produktu pn. „Dodatkowa zdolność do wytworzenia paliw alternatywnych z OZE [kWh/rok]. 2) „Planowane są projekty polegające na budowie, rozbudowie i modernizacji inteligentnych sieci gazowych na wszystkich rodzajach ciśnieni, budowie i rozbudowie magazynów gazów w tym gazów odnawialnych i niskoemisyjnych a także rozwój systemów dystrybucyjnych w oparciu o lokalne stacje LNG.”	1) Z uwagi na planowane wsparcie inwestycji mających na celu „Budowę instalacji do produkcji energii elektrycznej, instalacji do produkcji ciepła oraz wytwarzania paliw alternatywnych z OZE wraz z magazynami energii działającymi na potrzeby danego źródła OZE oraz przyłączeniem do sieci, (o których wspomniano na str. 62), proponuje się dopisanie dodatkowego wskaźnika produktu pn. „Dodatkowa zdolność do wytworzenia paliw alternatywnych z OZE [kWh/rok]. 2) Rozwój systemu magazynowania gazów w tym gazów odnawialnych i niskoemisyjnych jest równie istotne jak przekształcenia i modernizacje sieci przesyłowych i dystrybucyjnych gazu przygotowujące sieci do wprowadzenia do systemu gazów odnawialnych i niskoemisyjnych.	odrzuciona	Zgodnie z oczekiwaniami KE cele szczegółowe w programach perspektywy 2021-2027 powinny być owskaźnikowane przede wszystkim za pomocą wskaźników określonych w Rozporządzeniu 1058 z 2021 ws. Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności. Propozycja uwzględnienia w zestawie wskaźników programowych dla celu szczegółowego 2.2. wskaźnika dot. zdolności do wytwarzania paliw alternatywnych z OZE [kWh/rok] wykracza poza zestaw wskaźników określonych w tym dokumencie. Biorąc pod uwagę oczekiwanie KE ograniczania w programach wskaźników nie pochodzących z przedmiotowego Rozporządzenia oraz rozliczeniowy dla beneficjentów charakter wskaźników, uwaga zostaje odrzucona. W odniesieniu do propozycji modyfikacji brzmienia zapisu, należy zauważyć, że program zawiera już zapis dotyczący rozbudowy, przebudowy, zmiany przeznaczenia, przekształcenia lub modernizacji sieci przesyłowych i dystrybucyjnych gazów uwzględniające przygotowanie sieci do wprowadzenia do systemu gazów odnawialnych i niskoemisyjnych.
1310	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.	2.5.1.7 WSKAŹNIKI	105-106	1) Dodanie wskaźnika produktu pn. „Liczba odebranych odpadów/ścieków w portach morskich ze statków przybywających do portów morskich [m3/Mg/rok]”. 2) Wskazanie kodu interwencji dotyczących projektów dostępnych do portu od strony morza. Tabela: 2.5.1.8 INDYKATYWNY PODZIAŁ ALOKACJI UE WEDŁUG RODZAJU INTERWENCJI ZMPSIŚ S.A. – zgodnie z podanym w ww. tabeli podziałem środków alokacja na projekty związane z transportem morskim, w tym projekty kod: 110 - Porty morskie (TEN-T) wynosi 760 mln Euro. Zgodnie z harmonogramem ze strony 140 w zakresie infrastruktury dostępnej wchodzi: dostęp do Portu Centralnego w Gdańsku, Portu Zewnętrznego w Gdyni i terminala kontenerowego w Świnoujściu. Wg. informacji uzyskanej od UM w Szczecinie, koszt samego toru podejściowego do terminala kontenerowego w Świnoujściu, którego Beneficjentem jest właśnie Urząd Morski w Szczecinie, wynosi 4.287,18 mln zł brutto. Kwota ta przekracza wartość alokacji wskazanej dla portów morskich. Biorąc powyższe pod uwagę, prosimy o wskazanie w ramach jakiej alokacji (z pozostałych kodów) środki na realizację tego Projektu zostały zabezpieczone w priorytecie V.	1) Z uwagi na planowane wsparcie inwestycji mających na celu ograniczenie negatywnego wpływu funkcjonowania portów na środowisko, w tym służące do odbioru odpadów i ścieków ze statków, proponuje się dopisanie dodatkowego wskaźnika produktu pn. „Liczba odebranych odpadów/ścieków ze statków przybywających do portów morskich [m3/Mg/rok]”. 2) Tabela: 2.5.1.8 INDYKATYWNY PODZIAŁ ALOKACJI UE WEDŁUG RODZAJU INTERWENCJI ZMPSIŚ S.A. – zgodnie z podanym w ww. tabeli podziałem środków alokacja na projekty związane z transportem morskim, w tym projekty kod: 110 - Porty morskie (TEN-T) wynosi 760 mln Euro. Zgodnie z harmonogramem ze strony 140 w zakresie infrastruktury dostępnej wchodzi: dostęp do Portu Centralnego w Gdańsku, Portu Zewnętrznego w Gdyni i terminala kontenerowego w Świnoujściu. Wg. informacji uzyskanej od UM w Szczecinie, koszt samego toru podejściowego do terminala kontenerowego w Świnoujściu, którego Beneficjentem jest właśnie Urząd Morski w Szczecinie, wynosi 4.287,18 mln zł brutto. Kwota ta przekracza wartość alokacji wskazanej dla portów morskich. Biorąc powyższe pod uwagę, prosimy o wskazanie w ramach jakiej alokacji (z pozostałych kodów) środki na realizację tego Projektu zostały zabezpieczone w priorytecie V.	odrzuciona	Ad. 1): zaprezentowany w programie wskaźnik produktu dla interwencji morskiej zaprojektowany został na podstawie danych z perspektywy 2014-2020. Zastosowanie wskaźników, które sprawdziły się dotychczasowej praktyce monitorowania jest ważne z uwagi na to, że Rozporządzenie 2021/1058 ws. EFRR i FS nie przewiduje żadnych wskaźników dla interwencji morskiej. Sprawa to, że jedynym rozwiązaniem jest zaproponowanie KE wskaźnika/-ów specyficznych dla programu. Wskaźniki takie są co do zasady przedmiotem negocjacji z KE, powinny więc być wskaźnikami o odpowiedniej jakości. Jednocześnie, biorąc pod uwagę rozliczeniowy charakter wskaźników dla beneficjentów, proponowane wskaźniki powinny być relatywnie proste. Proponowany wskaźnik jest wskaźnikiem rezultatu i na możliwość jego osiągnięcia przez beneficjentów może mieć wpływ wiele czynników od nich niezależnych. Dlatego podejmujemy decyzję o nieuwzględnieniu dodatkowego proponowanego w uwadze wskaźnika rezultatu. Ad.2) W toku rozpatrywania uwag zgłaszanych przed KSE, IZ podjęła decyzję o uogólnieniu brzmienia operacji o strategicznym znaczeniu do zakresu interwencji Programu w sektorze portów morskich, tak by był na tyle elastyczny, by uwzględnił ewentualne zmiany w odniesieniu do poszczególnych projektów, na „Inwestycje w poprawę dostępu od strony morza do portów morskich ujętych w sieci TEN-T oraz od strony lądu do portów w sieci bazowej TEN-T”. Tym samym nie wskazuje konkretnych projektów. Projekty morskie przewidziane do finansowania w FEnKS muszą się mieścić w ramach przyznanej dla tej gałęzi transportu alokacji UE. Zapisy projektu Programu FEnKS stanowią, z jednej strony, wyraz realizacji celów rozwojowych kraju, a z drugiej uwzględniają uwarunkowania zewnętrzne związane z wymogami programowania Polityki Spójności na lata 2021-2027. Kształt Polityki Spójności na nowy okres, w tym priorytety realizacyjne, uwzględniają założenia Europejskiego Zielonego Ładu wyznaczającego długofalowy cel całkowitej neutralności klimatycznej UE do 2050 r. Biorąc pod uwagę powyższe czynniki, zaproponowany w projekcie
1311	Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.	2.5.1.1 Powiązane rodzaje działań	102/103	s. 102 Priorytetem w zakresie transportu intermodalnego będzie budowa i przebudowa infrastruktury terminali intermodalnych oraz dedykowanej infrastruktury kolejowej (m. in. bocznice) / drogowej [proponycja dopisania]: (m.in. place składowe, parkingi buforowe), niezbędnej do ich włączenia w sieć linii kolejowych/ sieć drogową/ (...) s. 102/203 Obok wyzwań w zakresie sieci bazowej, istnieje także wymóg dokończenia do 2050 r. sieci kompleksowej TEN-T. Kluczowe zatem będą działania na rzecz kontynuacji budowy zaliczonej do niej podstawowej sieci drogowej kraju [proponycja dopisania]: oraz infrastruktury portowej kluczowych portów krajowych. (...) Wspierane będzie także rozmieszczenie infrastruktury ładowania / tankowania pojazdów [proponycja dopisania] i statków bezemisyjnymi paliwami alternatywnymi. Priorytetem w zakresie transportu intermodalnego będzie budowa i przebudowa infrastruktury terminali intermodalnych oraz dedykowanej infrastruktury kolejowej (m. in. bocznice) / drogowej [proponycja dopisania]/portowej, niezbędnej do ich włączenia w sieć linii kolejowych/ sieć drogową/ sieć transportu wodnego [proponycja wykreślenia] śródlądowego, zakup lub modernizacja urządzeń niezbędnych do obsługi terminali intermodalnych, zakup lub modernizacja taboru kolejowego i specjalistycznego sprzętu wykorzystywanego w przewozach intermodalnych oraz zakup lub modernizacja systemów telematycznych i satelitarnych związanych z transportem intermodalnym. (...) Kluczowe będzie dążenie do pełnego włączenia portów w łańcuchy transportowe, poprzez inwestycje poprawiające dostępność do nich od strony morza i lądu (usunięcie wszystkich tzw. „wąskich gardeł” drogowych i kolejowych oraz wodnych [proponycja wykreślenia] śródlądowych i realizacja priorytetowych odcinków „ostatniej mili”) oraz inwestycje w infrastrukturę portową, a także w bezpieczeństwo żeglugi morskiej (w tym systemy bezpieczeństwa i jednostki pływające). (...) Przewiduje się kontynuację realizacji inwestycji liniowych i punktowych służących eliminacji wąskich gardeł i poprawiających bezpieczeństwo żeglugi śródlądowej w TEN-T. Finansowane będą również projekty służące przywróceniu żeglowności oraz ujednoliceniu parametrów eksploatacyjnych na [proponycja wykreślenia] śródlądowych drogach wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym. s. 103 Nie będą finansowane inwestycje w suprastrukturę, wykorzystywaną bezpośrednio do prowadzenia działalności komercyjnej, tj. magazyny, powierzchni składowe, a także sprzęt i urządzenia przeładunkowe. Proponujemy usunięcie zapisu „powierzchnie składowe”.	s. 102 Jedną ze składowych niezbędnych do poprawnego działania terminali intermodalnych są place składowe (w tym takie o odpowiedniej nośności). Istotną kwestią są również parkingi buforowe, które pozwalają w sposób płynny, kontrolowany i bezpieczny zarządzać logistyką dostaw. s.102/103 Rozszerzenie/doprecyzowanie zapisów. s.103 Place składowe (nie jest tu mowa o magazynach) są niezbędne do bieżącej pracy przy udziale infrastruktury dostępnej takiej jak np. nabrzeże i jako takie powinny być objęte możliwością dotacji.	częściowo przyjęta	Nie negując zasadności proponowanego ukierunkowania wsparcia dla transportu intermodalnego, to z uwagi na ogólny charakter programu, w tym ograniczenia liczby znaków, to takie zapisy, określające szczegółowe zasady wsparcia, w tym typy projektów zostaną sprecyzowane w SzOP oraz programie pomocowym dla transportu intermodalnego.

1312	Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.	1.1 GŁÓWNE WYZWANIA PRZY UWZGLĘDNIENIU RÓŻNIC SPOŁECZNYCH, EKONOMICZNYCH I TERYTORIALNYCH	5, 7, 9, 10	<p>W projekcie nie ma informacji o spalarni odpadów. Planowane są tylko działania dot. promowania wykorzystania materiałów z recyklingu jako surowców i gospodarowania odpadami z gospodarstw domowych. Brak również informacji o gospodarowaniu odpadami, (przede wszystkim odpadami niebezpiecznymi) dla małych i dużych przedsiębiorców. s. 7 Brak danych dotyczących ilości nieoczyszczonych ścieków komunalnych za rok 2019-2020. s. 8 Brakuje rozwinięcia zagrożenia związanego z nielegalnymi składowiskami odpadów niebezpiecznych (nie tylko komunalnych) s. 9 Pomimo dynamicznego wzrostu w ostatnich latach obrotów ładunkowych w największych portach morskich (Gdańsk, Gdynia, Szczecin i Świnoujście), nadal przeładowywanych jest w nich mniej towarów niż w czołowych portach innych państw basenu Morza Bałtyckiego. W 2020 roku jedynie port w Gdyni odnotował niewielki wzrost wielkości przeładunków względem poprzedniego roku (wzrost o 2,94%, wobec spadku o 7,89% w Gdańsku i o 3,10% w Szczecinie-Świnoujściu). ---Nadal występują w nich braki infrastrukturalne i wąskie gardła w dostępie od strony morza i lądu--propozycja wykreślenia. [propozycja zmiany zapisu]:), niemniej jednak w latach poprzedzających pandemię Covid porty odnotowywały stały wzrost wielkości przeładunków. Nadal jednak w polskich portach oraz na ich zapleczu występują braki infrastrukturalne i wąskie gardła w dostępie od strony morza i lądu. s 9 i 10 - przypis 28 – doprecyzować źródła definicji portów w korytarzu BAC sieci TEN-T - przypis 29 – podano informacje dotyczące dynamiki zmian przeładunków portowych. Odnosnik nie odwołuje się do informacji źródłowych (takim źródłem jest Port, Główny Urząd Statystyczny lub Eurostat). Podana pod linkiem strona wymaga udostępnienia danych osobowych w celu pobrania pliku pdf. - przypis 31 – brak źródła</p>	<p>Uważamy że temat jest bardzo ważny, ponieważ np. w województwie pomorskim odbiorcy odpadów, jak i wytwórcy mają duże problemy z przekazaniem odpadów niebezpiecznych (dotyczy to również portów morskich), jak i koszty samej utylizacji są bardzo wysokie. Nielegalne składowiska odpadów stanowią realny problem.</p>	częściowo przyjęta	<p>W ramach FEnIKS planuje się wsparcie dla źródeł wysokosprawnej kogeneracji opartych o odpady, w ramach CS 2.1. Rozwój źródeł energii, w których w jednym procesie wytwarzana jest energia cieplna i elektryczna przyczynia się do zapewnienia spełnienia definicji efektywnego systemu ciepłowniczego, dodatkowo jest efektywniejsze energetycznie.</p> <p>Podczas negocjacji zakresu wsparcia ujętego w celu szczegółowym 2.6 Komisja Europejska stanowczo sprzeciwiała się możliwości skierowania środków na ten typ inwestycji. Zdaniem KE, inwestycje polegające na termicznym przekształcaniu odpadów nie są zgodne z kluczową dla przyszłej perspektywy finansowej zasadą DNSH, a to oznacza ryzyko braku zgody KE na finansowanie tego typu przedsięwzięć z Polityki Spójności na lata 2021-2027. Jednocześnie należy pamiętać, że program skupia się na wsparciu systemów zagospodarowania odpadów zgodnie z hierarchią sposobów postępowania z odpadami wynikającą z tzw. Ramowej dyrektywy w sprawie odpadów, gdzie spalanie odpadów nie jest pożądaną formą ich zagospodarowania. Przeszkodą w finansowaniu tego typu instalacji mogą być również zapisy artykułu 7 rozporządzenia w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności, które wykluczają możliwość wsparcia inwestycji służących zwiększeniu przepustowości obiektów przetwarzania odpadów resztkowych (z pewnymi wyjątkami).KE wydała interpretację, że chodzi o odpady resztkowe materiałowe.</p> <p>Odpady niebezpieczne i nielegalne składowiska odpadów: Należy zwrócić uwagę, że fragment do którego zgłoszono uwagę ma na celu opisanie jedynie głównych wyzwań stojących przed programem. Szczegółowe informacje w zakresie typów beneficjentów, czy też trybu wyboru dla poszczególnych typów projektów będą określone na poziomie dokumentu będącego szczegółowym opisem priorytetów. Wsparcie w zakresie termicznego przekształcania odpadów niebezpiecznych przewidziano w ramach celu szczegółowego 2.6, które nie podlegają wyłączeniu z art. 7 w w. rozporządzenia.</p>
1313	Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.	2.4.1.7 WSKAŹNIKI	95	<p>s. 95 Wskaźniki produktu. Proponujemy dopisanie wskaźnika: Długość przebudowanych lub zmodernizowanych nabrzeży w portach morskich w sieci TEN-T – jednostka miary: KM lub mb Wskaźniki rezultatu. Proponujemy dopisanie wskaźnika: Zwiększenie zdolności przeładunkowej t/rok Proponujemy zapis o możliwości doboru/określenia wskaźnika adekwatnego do specyfiki projektu (w przypadku portów morskich np. inwestycji hydrotechnicznych)</p>	Rozszerzenie/doprecyzowanie zapisu.	odrzucona	<p>Prezentowany w tabeli na str. 95 konsultowanego dokumentu zestaw wskaźników dotyczy wsparcia w ramach Funduszu Spójności, alokacja na wsparcie projektów morskich to natomiast środki Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, tj. V oś programu. Dlatego dodawanie wskaźnika w IV osi priorytetowej nie jest zasadne. Uwagę odrzuca się też w części dot. dodania dodatkowego wskaźnika rezultatu dla inwestycji morskich, co uzasadnione jest rozliczeniowym charakterem wskaźników dla beneficjentów oraz oczekiwaniem KE dot. ograniczenia użycia w programach wskaźników spoza listy wynikającej z Rozporządzenia 2021/1058 ws. EFRR i FS. Nie mamy także możliwości (por. określony Rozporządzeniem 2021/1060 wzór programu i limit znaków w programie) uwzględnienia propozycji o możliwości doboru dodatkowych wskaźników. Nie wyklucza się jednak możliwości uwzględnienia dodatkowych wskaźników (adekwatnych do zakresu wsparcia) w krajowym uszczegółowieniu do programu, które przewiduje się do opracowania po uzyskaniu decyzji KE zatwierdzającej program.</p>
1314	Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.	2.5.1.7 WSKAŹNIKI	104/105	<p>Wskaźniki produktu: Proponujemy dopisanie wskaźnika: Nowy lub zmodernizowany terminal intermodalny – jednostka miary: sztuki Wskaźniki rezultatu. Proponujemy dopisanie wskaźnika: Zwiększenie zdolności przeładunkowej t/rok Proponujemy zapis o możliwości doboru/określenia wskaźnika adekwatnego do specyfiki projektu (w przypadku portów morskich np. inwestycji hydrotechnicznych)</p>	Rozszerzenie/doprecyzowanie zapisu.	odrzucona	<p>Alokacja na transport multimodalny owskaźnikowana jest w programie przy użyciu wskaźnika wspólnego dla wszystkich krajów UE, którym jest wskaźnik RCO54 Nowe lub zmodernizowane połączenia intermodalne (wskaźnik pochodzący z Rozporządzenia 2021/1058 ws. EFRR i FS). W związku z tym, że KE oczekuje od Państw członkowskich ograniczenia użycia w programach wskaźników innych niż pochodzące z Rozporządzenia 2021/1058 ws. EFRR i FS, a każdy wskaźnik ma rozliczeniowy charakter dla beneficjentów, uwaga nie zostaje uwzględniona. Określony w Rozporządzeniu 2021/1060 wzór programu nie przewiduje też możliwości dodania postulowanego zapisu. Informujemy jednocześnie, że nie wyklucza się uwzględnienia dodatkowych wskaźników w krajowym uszczegółowieniu do programu (odpowiednik Szczegółowego opisu osi priorytetowych perspektywy 2014-2020), które przewidywane jest do opracowania po uzyskaniu decyzji KE zatwierdzającej program.</p>

1315	Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.	2.4.1.2 Główne grupy docelowe	92	<p>s. 92 „Priorytetem w sektorze kolejowym TEN-T będzie zapewnienie stosownej infrastruktury dla płynnego i bezpiecznego ruchu kolejowego, uzupełnienie odcinków bazowej i kompleksowej sieci TEN-T, usprawnienie połączeń między siecią bazową a sieciami transportowymi państw trzecich, wdrożenie efektywnych systemów zarządzania ruchem, w szczególności ERTMS.” [propozycja dopisania]: oraz lokalnych systemów zarządzania ruchem kolejowym w dużych portach morskich poprawiających bezpieczeństwo oraz przepustowość.</p> <p>s. 93 Po akapicie: „Poprawiona zostanie także dostępność do lotnisk, dzięki realizacji komplementarnych projektów drogowych i kolejowych” [propozycja dopisania]: Wspierane będą również projekty dostępne z zakresu „połączenia ostatniej mili – last mile connections” znajdujące się na węzłach sieci bazowej TEN-T</p> <p>s.93 Z uwagi na to, że interwencja będzie miała charakter horyzontalny i dotyczyła całego kraju, grupami docelowymi wsparcia będą użytkownicy indywidualni i przedsiębiorcy korzystający z dofinansowanej środkami UE infrastruktury w sieci TEN-T (drogowej, kolejowej, lotniczej [propozycja dopisania] i portowej).</p> <p>s.94 Obejmują one połączenia drogowe i kolejowe, jak i leżące na ich przebiegu węzły komunikacyjne, w tym porty morskie, śródlądowe i terminale intermodalne. W związku z tym, finansowane w tym celu szczegółowym projekty o charakterze liniowym (drogowe, kolejowe,) [propozycja dopisania] i punktowej, poprzez budowę nowej lub przebudowę istniejącej infrastruktury, będą wypełniały istniejące luki w przebiegu przez Polskę wysokiej jakości połączeń transportowych, a przez to przyczynią się do powstania jednolitej ogólnoeuropejskiej sieci połączeń transportowych. s.95</p>	<p>s. 92 Doprecyzowanie/rozszerzenie zapisu. Jedną z propozycji projektów złożonych przez ZMPG S.A. do perspektywy finansowej 2021-2027 jest inwestycja obejmująca system zarządzania ruchem kolejowym na terenie portu.</p> <p>s. 93 Nieustannie rozwijająca się sieć TEN-T wymaga identyfikacji oraz aktualizacji połączeń ostatniej mili, zwłaszcza w zakresie podmiotów będących w korytarzach TEN-T.</p> <p>s.94 Rozszerzenie/doprecyzowanie zapisów.</p>	odrzucona	<p>Lokalne systemy zarządzania ruchem kolejowym: tego typu projekty są możliwe do finansowania, jednak nie w ramach interwencji przewidzianej dla portów morskich.</p> <p>Połączenia ostatniej mili: w sektorze kolejowym wsparcie np. mobilności rowerowej jest możliwe jako zadania towarzyszące budowie infrastruktury przesiadkowej, czy modernizacji dworców kolejowych jako element tzw. "ostatniej mili", połączenia drogowe z racji bardziej emisyjnego charakteru nie będą wspierane, z wyjątkiem dróg dojazdowych i bocznic do terminali intermodalnych.</p> <p>Grupy docelowe: wsparcie transportu morskiego przewiduje się w celu szczegółowym 3.1 finansowanym z EFRR, dla którego w punkcie Główne grupy docelowe są wymienieni użytkownicy indywidualni i przedsiębiorcy korzystający z dofinansowanej środkami UE infrastruktury w sieci TEN-T (w tym portowej). Zapisy na str. 93 odnoszą się do celu szczegółowego 3.1 finansowanego ze środków FS, który obejmuje interwencję w sektorze drogowym, kolejowym i lotniczym.</p> <p>Projekty o charakterze punktowym: punkt 2.4.1 odnosi się do celu szczegółowego 3.1 finansującego ze środków FS transport drogowy, kolejowy i lotniczy. Nie wyklucza to realizacji projektów punktowych, tym niemniej w kontekście zdania odwołującego się do wypełniania istniejących luk w przebiegu przez Polskę wysokiej jakości połączeń transportowych, adekwatne będą projekty liniowe.</p>
1316	Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.	1.8 UZASADNIENIE WYBORU CELÓW POLITYKI I CELÓW SZCZEGÓŁOWYCH	20	Tabela celów polityki i celów szczegółowych: a) Brak opisu polityk – tabela zawiera jedynie nazwy polityk bez żadnego kontekstu lub struktury a) Nieczytelna numeracja celów polityki – zaczyna się od 2, w polityce 4 cel - cele szczegółowe zaczynają się od 4.5		odrzucona	Tabela jest zgodna ze wzorem programu wynikającym z zał. V do rozporządzenia UE 2021/1060. Numeracja celów wynika z art. 3 rozporządzenia UE 2021/1058.
1317	Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.	2.1.1.1 Powiązane rodzaje działań	31, 34	Począwszy od strony 31 - brak usystematyzowanej metodologii zestawienia Priorytetów a odpowiadających im celów szczegółowych wynikających z poszczególnych Polityk. s. 34 Wskaźniki produktu: RCO19 – duża dysproporcja pomiędzy wielkością wskaźnika w latach 2024/2029		odrzucona	Układ programu został określony przez KE w drodze załącznika do rozporządzenia CPR. W odniesieniu do dysproporcji w wielkościach wskaźnika RCO 19 na rok 2024 i 2029 należy zauważyć, że proces przygotowania dokumentacji projektowej jest czasochłonny.
1318	Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.	2.2.5.7 WSKAŹNIKI	85	s. 85 Wskaźnik RCR 41 - Wskaźnik zbyt mało ambitny – proponujemy sprawdzić, czy nie występuje błąd w liczbie osób z ulepszonym dostępem do wody		odrzucona	Szacunek wartości docelowej jest ostrożnościowy z uwagi na rozliczeniowy dla beneficjentów charakter wskaźników. Opiera się na kosztach jednostkowych ustalonych na podstawie danych porównawczych z projektów Działania 2.3. POIIŚ 2014-2020 oraz alokacji EFRR (50%) dedykowanej celowi szczegółowemu 2.5. Wartość docelowa będzie jednym z przedmiotów negocjacji z KE, których wynik będzie ostatecznym zobowiązaniem programu w zakresie osób przyłączonych do udoskonalonych zbiorowych systemów zaopatrzenia w wodę w wyniku realizacji projektów FENIKS.
1319	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	2.4.1.1 Powiązane rodzaje działań	91-101	<p>Usprawnienia i podnoszenie komfortu społecznego. Zwiększenie niskoemisyjności. Umożliwienie rozwoju technologii niskoemisyjnych w transporcie ładunków i pasażerów (w tym dla obcokrajowców z państw lepiej przygotowanych w zakresie ochrony środowiska). + str. 93 w 2.4.1.2 - Grupa docelowa: zarządcy portów morskich i centrów logistycznych. + str. 95 2.4.1.7 - Wskaźnik dróg: - nowych i przebudowanych: +20 km w 2024; - zrewitalizowanych i zmodernizowanych: +30 km w 2024. Wskaźnik nowych i przebudowanych/zmodernizowanych dróg kolejowych jest zbyt mały, biorąc pod uwagę chociażby potrzeby linii kolejowych do portów morskich. + odnośnie str. 142: Wskazano m.in. inwestycje na ciągu Bydgoszcz-Trójmiasto – wydaje się, że tutaj wpisuje się właśnie linia kolejowa 201, która nie jest uwzględniona w odpowiednim wskaźniku priorytetu IV – ok. 200 km. + str. 96-97 - w 2.4.1.8 - Budżety do zwiększenia wg powyższych wymogów – do obliczenia. + str. 95-101 - w 2.4.1.7 - Brak wszystkich wskaźników produktów, które mogą pojawić się w projektach morskich realizowanych w ramach Programu FENIKS 2021-2027. Proponowane wskaźniki: • Liczba wybudowanych lub zmodernizowanych morskich budowli hydrotechnicznych (szt.). • Długość przebudowanych zmodernizowanych linii kolejowych dostępowych do portu (km), • Długość nowych dróg dostępowych do portu (km), Długość przebudowanych zmodernizowanych dróg dostępowych do portu (km). Odpowiednie alokacje. Propozycja przeformułowania: Chodzi przede wszystkim o kolejne wskaźniki, a do decyzji, czy będą one rodzic konieczność zwiększenia alokacji, czy innego podziału przedstawionej.</p>	<p>Inwestycje drogowe w rejonach wskazanych są niezbędne dla usunięcia wąskich gardeł w sieci TEN-T, gdzie brakuje bezpośredniego powiązania dróg krajowych z terenami obsługi intermodalnej i granicznej. Zapewnienie powiązań punktów kluczowych na sieci TEN-T. Uzupełnienie wskaźników o rozpoznane potrzeby drogowe w portach morskich i centrach logistycznych. Wskaźnik kolejowy – zbyt mały jeśli weźmie się pod uwagę chociażby linię 201 Gdynia – Maksymilianowo – o ok. 200 km, potrzebnych „na już”, czyli do 2024 roku, choć może nierealne zakończenie realizacji w całym zakresie. Wszystkie zaproponowane wskaźniki występowały w dotychczas realizowanych projektach w ramach POIIŚ 2014-2020. Zgodnie ze zgłaszanymi potrzebami i planowanymi wstępnie inwestycjami zaproponowane wskaźniki odzwierciedlą pełen zakres planowanych inwestycji. Alokacje nie obejmują odpowiednich działań, jeśli byłyby tutaj przyjęta jak wg uwag dla stron 42-53.</p>	częściowo przyjęta	<p>Metodologia szacowania wartości docelowych nie odnosi się do konkretnych projektów, tylko ma bardziej abstrakcyjny charakter (oparta jest o koszty jednostkowe). Wskaźniki mają charakter rozliczeniowy dla beneficjentów, co uzasadnia ograniczenie ich do wymaganego minimum (w praktyce oznacza to wskaźniki wspólne KE z Rozporządzenia 2021/1058 oraz ewentualne niezbędne wskaźniki specyficzne dla programu). W programie występuje wskaźnik produktu dedykowany projektom morskim.</p> <p>Realizacja inwestycji finansowanych ze środków FENIKS przyczyni się nie tylko do osiągnięcia celów środowiskowych, poprawy dostępności, ale także w sposób pośredni wpłynie na cele o charakterze społecznym i gospodarczym. Gospodarka stanowi system naczyń połączonych, gdzie przenikają się wzajemnie oddziaływania o różnych czynnikach. Tym samym chcemy Państwa zapewnić, że postulat podnoszenia komfortu społecznego jest w FENIKS zapewniony. Podobnie wykorzystanie technologii nisko i zeromisyjnych w transporcie jest priorytetem, który wprost wynika z celów strategii UE (Europejski Zielony Ład i pakiet rozwiązań w ramach projektu tzw. Fit for 55). Odnośnie do grup docelowych, to pojęcie to nie jest tożsame z pojęciem Beneficjentów. Ci pierwsi to odbiorcy wsparcia, korzystający z efektów zrealizowanych projektów. Natomiast Beneficjenci zostaną wskazani w Szczegółowym Opisie Priorytetów. Inwestycje drogowe o charakterze dostępowym (do portów i obiektów intermodalnych) będą możliwe w ramach alokacji przewidzianej dla tych gałęzi transportu, zgodnie z zapisami FENIKS.)</p>

1320	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.			Brak umiejscowienia udogodnień dla ograniczenia dyskryminacji osób niepełnosprawnych w transporcie – tylko w komunikacji kolejowej, a potrzeby dotyczą także transportu morskiego, portów morskich i dróg dojazdowych do terminali, dworców itp. Propozycja przeformułowania: Jak wskazano (bez przyporządkowania do strony) nie ma w ogóle tego typu zapisów i celów, a jest to bardzo istotna sprawa wg przedstawionych w uzasadnieniu wytycznych, które obecnie mocno promuje CUPT, przy inwestycjach transportowych.		częściowo przyjęta	Zapisy Programu w każdym celu szczegółowym odnoszą się do ograniczenia dyskryminacji osób niepełnosprawnych, przy czym z uwagi na ograniczenia techniczne (limit znaków w Programie), muszą one być na tyle syntetyczne, by zmieściły także inne kwestie związane z działaniami na rzecz równości, integracji i niedyskryminacji. "Wdrażanie wsparcia odbywać się będzie z poszanowaniem fundamentalnych praw człowieka określonych w Kartce Praw Podstawowych Unii Europejskiej, w tym m.in.: Ochroną danych osobowych, Wolnością wyboru zawodu i prawem do podejmowania pracy, Wolnością prowadzenia działalności gospodarczej, Prawem własności, Równością wobec prawa, Niedyskryminacją, Równością kobiet i mężczyzn, Integracją osób niepełnosprawnych, Ochroną środowiska, Prawem do dobrej administracji, Prawem dostępu do dokumentów, Prawem do skutecznego środka prawnego i dostępu do bezstronnego sądu, możliwości zwracania się do Europejskiego Rzecznika Praw Obywatelskich w przypadkach niewłaściwego administrowania w działaniach instytucji, organów i jednostek organizacyjnych Unii, z wyłączeniem Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej wykonującego swoje funkcje sądowe. W całym procesie przygotowywania, wdrażania, monitorowania, sprawozdawczości i ewaluacji programów będą uwzględniane zasady transparentności, równości szans kobiet i mężczyzn, przeciwdziałania dyskryminacji z jakichkolwiek przesłanek prawnie niedozwolonych, a także zrównoważonego rozwoju, zgodnie z art. 9 Rozporządzenia UE 2021/1060 oraz Załącznikiem III do Rozporządzenia UE 2021/1060. Realizowane inwestycje będą uwzględniały działania ujęte w Europejskim Akcie o Dostępności, Ustawie o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami."
1321	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	2.1.1.1 Powiązane rodzaje działań	32-33	Realizacja inwestycji w infrastrukturę bazową służącą organizacji inwestycji w gospodarkę niskoemisyjną oraz redukujących gazy cieplarniane. Grupa docelowa to także jednostki/przedsiębiorstwa udostępniające i współpracujące w procesie organizacji inwestycji dot. farm wiatrowych. Propozycja przeformułowania: uzupełnienie o wskazane zapisy: pierwsze zdanie jako dodatkowy cel szczegółowy na stronach 20-21 (wiąże się poniekąd z oboma celami 2.1 i 2.2, ale ma szersze znaczenie – strategiczne dla państwa), a następnie temat do rozpisania na stronach 32-34, w tym zdanie drugie jako grupy docelowe. Jeśli wyjaśniony z grubsza w uzasadnieniu temat miałby pasować do np. do 2.1, to tylko uzupełnienie zapisów na stronach 32-33, a jeśli to odrębna kwestia strategiczna w Polsce, to może odrębny cel. + str. 33-34 w 2.1.1.7 - Wskaźnik produktu: powierzchnie (m2) przeznaczone na tereny instalacyjne i montażowe dla elementów farm wiatrowych + str. 36-37 w 2.1.1.8 - Indykatywny budżet na projekty demonstracyjne w portach morskich – ok. 30 mln euro	Jednym z kluczowych elementów organizacji procesu znaczącej redukcji emisji gazów cieplarnianych i przechodzenia na produkcję energii niskoemisyjnej jest realizacja inwestycji w farmy wiatrowe, również na morzu. W tym celu niezbędne są znaczące inwestycje w przygotowanie zaplecza montażowego i instalacyjnego m.in. w portach morskich. Porty morskie mają kluczowe znaczenie w procesie przygotowania farm wiatrowych do instalacji – jako porty instalacyjne. Orientacyjne koszty Terminalu Tymczasowego w Porcie Gdynia; koszt docelowego Terminalu Instalacyjnego jest przewidziany w KPO; do decyzji koszty dot. portu serwisowego w Ustce.	odrzucona	Co do zasady budowa morskich farm wiatrowych oraz infrastruktura towarzysząca jest przedmiotem wsparcia w KPO
1322	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	2.1.2.1 Powiązane rodzaje działań	38-39	Realizacja inwestycji w ochronę retencyjną i odzysk wody słodkiej (deszczowej) w ważnych punktach dotychczas spuszcających wody bez ograniczeń, np. porty morskie i tereny nadbrzeżne. +2.1.2.2 - Grupa docelowa: instytucje działające na wybrzeżu Morza Bałtyckiego, m.in. porty morskie i przystanie, urzędy morskie, regionalne dyrekcje Wód Polskich. + 2.1.2.8 - Dodatkowy budżet na ww. inwestycje: 50 mln euro.	Porty morskie oraz tereny nadbrzeżne, to istotne miejsca o znacznych powierzchniach terenowych, często wewnątrz miast nadmorskich, które praktycznie nie dokonują retencji, gdyż nie zawsze są położone przy istotnych ciągach spływu wód deszczowych, albo nie brane pod uwagę, jako miejsca z możliwością bezpośredniego spuszczenia wód deszczowych do morza. Stanowi to jednak marnotrawstwo znaczących ilości wód, które mogłyby być odzyskiwana w miastach nadmorskich i na całym wybrzeżu kraju. Budżet do doszacowania.	Odrzucona	W ramach adaptacji do zmian klimatu działania (zagospodarowanie wód opadowych oraz zielono-niebieska infrastruktura) będą skierowane do JST. Działania sektorze transportu nie przewiduje się realizacji takich działań w portach morskich. W zakresie poprawy bezpieczeństwa morskiego dofinansowanie uzyskają projekty mające na celu ograniczenie negatywnego wpływu funkcjonowania portów na środowisko, w tym służące do odbioru odpadów i ścieków ze statków.
1323	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	2.1.4.1 Powiązane rodzaje działań	48-49	Budowa informatycznego systemu monitoringu pracowników w upalne dni jak dzisiaj w celu podniesienia komfortu pracy. Alternatywne źródła energii w portach morskich i centrach logistycznych oraz zasilanie oświetlenia na placach logistycznych ze źródeł odnawialnych – np. fotowoltaika. Budowa systemów ładowania pojazdów elektrycznych i/lub wodorem w centrach logistycznych i portach morskich, jako obszarach granicznych. Ewentualnie w priorytecie IV i celu 3.1 (od str. 91) lub 3.2 (od str. 98). Propozycja przeformułowania: uzupełnienie zapisów w 2.1.4.1 albo jak wskazano może jednak w priorytecie IV?	Usprawnienia i podnoszenie komfortu społecznego. Zwiększenie niskoemisyjności. Umożliwienie rozwoju technologii niskoemisyjnych w transporcie ładunków i pasażerów (w tym dla obcokrajowców z państw lepiej przygotowanych w zakresie ochrony środowiska).	Odrzucona	Domeną FENiKS nie jest budowa systemów informatycznych, ani monitoring warunków pracy. Przedstawione propozycje nie mają związku z zakresem GOZ.
1324	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	2.1.3.1 Powiązane rodzaje działań	42-43	Budowa nowatorskich systemów podczyszczania wód opadowych odprowadzanych z terminali, która jak wynika z naszych badań zawiera ogromne ilości fosforanów i azotanów. Ewentualnie w priorytecie IV i celu 3.1 (od str. 91) lub 3.2 (od str. 98). Propozycja przeformułowania: uzupełnienie zapisów w 2.1.3.1 albo jak wskazano może jednak w priorytecie IV?	W IMO toczą się prace nad zakazem zrzutu ścieków do Bałtyku z wszelkich jednostek pływających.	Odrzucona	W ramach Celu szczegółowego 2.5 nie przewiduje się wsparcia w zakresie zagospodarowania wód opadowych. Ten rodzaj wsparcia będzie realizowany w ramach celu szczegółowego 2.4. Działania w tym przypadku dotyczą wyłącznie miast. W sektorze transportu w ramach ograniczania negatywnego wpływu funkcjonowania portów na środowisko, dofinansowanie mogą uzyskać projekty służące do odbioru odpadów i ścieków ze statków. W portach morskich, z alokacji dla transportu morskiego (oś V) nie przewiduje się budowy systemów oczyszczania ścieków wytworzonych na lądzie, ani infrastruktury dalszej niż służącej do odbioru odpadów i ścieków ze statków.

1325	Zarząd Morskiego Portu Police Sp. z o.o.	2.5.1.1 Powiązane rodzaje działań	102	<p>1. W tekście: „Priorytetem w zakresie transportu intermodalnego będzie budowa i przebudowa infrastruktury terminali intermodalnych oraz dedykowanej infrastruktury kolejowej (m. in. bocznice) / drogowej, niezbędnej do ich włączenia w sieć linii kolejowych/ sieć drogową/ sieć transportu wodnego śródlądowego, zakup lub modernizacja urządzeń niezbędnych do obsługi terminali intermodalnych, zakup lub modernizacja taboru kolejowego i specjalistycznego sprzętu wykorzystywanego w przewozach intermodalnych oraz zakup lub modernizacja systemów telematycznych i satelitarnych związanych z transportem intermodalnym” sugeruje się zastąpienie wyrażenia „transport intermodalny” wyrażeniem „transport multimodalny”.</p> <p>2. W tekście: „W zakresie transportu morskiego wsparcie z funduszy UE uzyskają inwestycje w portach morskich w sieci bazowej TEN-T. Wsparcie przeznaczone będzie również na inwestycje w dostęp od strony morza do portu leżącego w sieci kompleksowej TEN-T. Kluczowe będzie dążenie do pełnego włączenia portów w łańcuchy transportowe, poprzez inwestycje poprawiające dostępność do nich60 od strony morza i lądu (usunięcie wszystkich tzw. „wąskich gardeł” drogowych i kolejowych oraz wodnych śródlądowych i realizacja priorytetowych odcinków „ostatniej mili”) oraz inwestycje w infrastrukturę portową, a także w bezpieczeństwo żeglugi morskiej (w tym systemy bezpieczeństwa i jednostki pływające).” sugeruje się zmianę zdania: „Wsparcie przeznaczone będzie również na inwestycje w dostęp od strony morza do portu leżącego w sieci kompleksowej TEN-T” na: „Wsparcie przeznaczone będzie również na inwestycje w dostęp od strony morza i lądu do portu leżącego w sieci kompleksowej TEN-T”.</p>	<p>1. Transport multimodalny to przewóz towarów przez co najmniej dwie różne gałęzie transportu, transport intermodalny to zawężenie transportu multimodalnego: w transporcie intermodalnym towar nie zmienia jednostki ładunkowej lub pojazdu, w którym jest przewożony. Zarówno transport multimodalny, jak i transport intermodalny wpływają pozytywnie na zmniejszenie obciążenia środowiska emisją dwutlenku węgla, ponieważ prowadzą do połączenia różnych gałęzi transportu, tym samym do zwiększenia stopnia wykorzystania transportu morskiego i kolejowego, jednakże transport multimodalnych ma szersze możliwości zastosowania, ponieważ umożliwia transportowanie większej gamy ładunków – np. ładunki sypkie stanowiące pod względem masy większość przewozów w Polsce. Transport intermodalny to głównie przewozy kontenerowe, które mają znacznie węższe możliwości wykorzystania. Skupienie uwagi na jedynie na transporcie intermodalnym będzie powodowało zmniejszenie efektu ekologicznego finansowanych inwestycji czym ograniczy pozytywny efekt Programu. Dodatkowo spowoduje powstanie bariery rozwojowej dla portów nie specjalizujących się w przewozach kontenerowych.</p> <p>2. Aktualny zapis w Programie powoduje dużą barierę rozwojową dla portów nie będących częścią sieci bazowej TEN-T, a znajdujących się w sieci kompleksowej. Ograniczenie interwencji funduszy UE, w przypadku portów sieci kompleksowej, jedynie do inwestycji od strony morza blokuje możliwość ich rozwoju w zakresie likwidacji „wąskich gardeł” na drogach i połączeniach kolejowych. Wiedząc, że inwestycje te są wyjątkowo kapitałochłonne, bez wsparcia zewnętrznego nie będą zrealizowane w rozsądnym okresie, co spowoduje zablokowanie rozwoju portów poza siecią bazową. Należy pamiętać, że porty sieci bazowej, poprzez wcześniejsze programy z perspektyw 2007-2013 oraz 2014-2020 zostały wsparte znacznymi środkami finansowymi, co pozwoliło na zlikwidowanie najpilniejszych barier dostępowych. Aby możliwy był harmonijny rozwój sieci kompleksowej TEN-T, należy udrożnić drogi i połączenia kolejowe prowadzące również do mniejszych portów. Jednostki te pełnią ważną rolę w sieci transportowej, uzupełniając zakres usług prowadzonych przez większe podmioty. W kontekście Morskiego Portu Police, będącym największym podmiotem tego typu (w zakresie wielkości przeładunków) poza siecią bazową, rola ta jest szczególnie widoczna w przewozie ładunków do dużych zakładów przemysłowych zlokalizowanych w Policach – Zakłady Chemiczne "Police" S.A. oraz budowane Polimery Police. Brak wsparcia rozwoju Portu spowoduje utrzymanie zapatrzenia zakładów od strony lądu, co zwiększy ślad węglowy pozostawiany przez gospodarkę Polski. Spowoduje to również barierę rozwojową dla przemysłu oraz negatywnie wpłynie na rozwój miast sąsiadujących z Portem poprzez obciążenie ich negatywnym wpływem na środowisko.</p>	odrzucona	<p>Ad. 1. Priorytetem FEniKS w kontekście tej uwagi jest wsparcie konkretnej gałęzi transportu: transportu intermodalnego, a więc przewozu towaru w tej samej jednostce ładunkowej. Transport multimodalny jest znacznie szerszym pojęciem i jego rozwój może być efektem rozwoju poszczególnych gałęzi transportu.</p> <p>Ad. 2. W zakresie transportu morskiego, planowana jest kontynuacja wsparcia portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki, znajdujących się w sieci bazowej TEN-T, oraz dostępu od strony morza do portu w Policach, będącego w sieci kompleksowej TEN-T, m.in. ze względu na strategiczny charakter portu, bezpieczeństwo żeglugi i powiązanie z realizowanym pogłębieniem toru wodnego Świnoujście-Szczecin. W odniesieniu do inwestycji polegających na dostępie do portu od strony lądu, zarządy portów morskich prawdopodobnie będą mogły ubiegać się o wsparcie w ramach celu 3.1 i 3.2 projektów polegających na budowie i przebudowie infrastruktury terminali intermodalnych oraz dedykowanej infrastruktury kolejowej (m. in. bocznice) i drogowej, niezbędnej do ich włączenia ich w sieć transportową. Tego typu wsparcie podlega przepisom o pomocy publicznej, stąd ostateczny zakres i typy beneficjentów zostaną określone w programie pomocowym.</p>
1326	Zarząd Województwa Lubuskiego			<p>5. W odniesieniu do obszaru transportu, w interwencji dotyczącej dróg (również dotyczącej budowy obwodnic i odcinków poza siecią TEN-T) dopuszcza się wyłącznie działania na drogach krajowych zarządzanych przez GDDKiA. Należy uwzględnić możliwość finansowania zadań dotyczących newralgicznych odcinków dróg wojewódzkich prowadzących do węzłów autostradowych oraz dróg ekspresowych i dostosowania ich do stawianych wymagań dopuszczalnego nacisku na oś. Ze względu na niedostosowanie sieci do rosnących potrzeb ruchu oraz pogłębiającą się degradację niektórych odcinków dojazdowych, brak takich działań może doprowadzić do zaburzeń w sieci komunikacyjnej rozprowadzającej ruch z i do sieci drogowej TEN-T.</p>		częściowo przyjęta	<p>W FENiKS przewiduje się finansowanie dróg zarządzanych przez GDDKiA, w celu wypełnienia zobowiązań dotyczących budowy sieci TEN-T w Polsce. Tym niemniej, biorąc pod uwagę zgłaszane postulaty, ale bez uszczerbku dla realizacji celu związanego z dokończeniem budowy spójnej sieci drogowej w Polsce, finansowane będą mogły być także projekty budowy dróg w miastach na prawach powiatu (o standardzie nośności 115 kN/oś) uwzględnione w zawartych Kontraktach Programowych.</p>
1327	Zarząd Województwa Lubuskiego			<p>7. Niepokojące są zapisy w zakresie priorytetu dotyczącego zdrowia. Opis interwencji w tym obszarze nie skupia się na określeniu planowanych inwestycji, mających poprawić dostępność i efektywność usług medycznych, a w znacznej części odnosi się do planowanych reform i rozwiązań systemowych, których celem ma być „poprawa sytuacji finansowej szpitali publicznych oraz procesów nadzorowania i zarządzania tymi jednostkami”, co sprowadza się może głównie do zamiaru nieuzasadnionej i szkodliwej centralizacji samorządowych jednostek medycznych. Program powinien ponadto wprost wskazywać możliwość finansowania samorządowej infrastruktury ochrony zdrowia. Niewłaściwe z punktu widzenia optymalnej realizacji celu dot. zapewnienia równego dostępu do opieki zdrowotnej i wspierania odporności systemów opieki zdrowotnej byłoby zawężanie możliwości finansowania z poziomu krajowego wyłącznie do szpitali, dla których organem prowadzącym jest centralny organ administracji rządowej.</p>		odrzucona	<p>Podział zaprezentowany w FENiKS wynika z proponowanej demarkacji pomiędzy programami, jednocześnie poszczególne zapisy odnośnie zakresu i beneficjentów wsparcia zostaną przedstawione w dokumencie Szczegółowy Opis Priorytetów.</p>
1328	Zarząd Województwa Lubuskiego			<p>1. W programie FEniKS trafnie sformułowano priorytety i cele szczegółowe w zakresie rozwoju gospodarki niskoemisyjnej, ochrony środowiska, inwestycji transportowych, bezpieczeństwa energetycznego oraz ochrony zdrowia i dziedzictwa kulturowego.</p>		przyjęta	
1329	Zarząd Województwa Lubuskiego			<p>2. Zapisy w przypadku wielu celów szczegółowych w częściach opisujących planowaną interwencję w ramach funduszy są jednak zbyt ogólne i mało precyzyjnie identyfikują planowane do realizacji typy inwestycji, jak również podmioty, które będą mogły być beneficjentami wsparcia. Wobec powyższego na podstawie projektu programu trudno ocenić czy planowane do realizacji, ważne dla regionów inwestycje strategiczne wpisujące się w cele FEniKS, będą miały możliwość uzyskania wsparcia w ramach programu.</p>		częściowo przyjęta	<p>Opisy poszczególnych priorytetów programu zostały gruntownie poprawione. Jednocześnie należy zaznaczyć, że informacje szczegółowe w zakresie typów przedsięwzięć zostaną zawarte w dokumencie Szczegółowy Opis Priorytetów.</p>
1330	Zarząd Województwa Lubuskiego			<p>3. Projekt nie odnosi się również w poszczególnych celach do podziału interwencji pomiędzy poziom krajowy i regionalny, a także działań planowanych do realizacji w ramach Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększenia Odporności. Ze względu na to, że programy te w wielu miejscach obejmują zbliżone tematycznie obszary trudno jest ocenić komplementarność zaplanowanej interwencji. Brak zapisów o podziale interwencji w ramach programów, a także mało precyzyjny opis typów projektów możliwych do realizacji oraz potencjalnych beneficjentów znacznie utrudniają przyporządkowanie działań zaplanowanych do realizacji w ramach poszczególnych programów w nowej perspektywie finansowej.</p>		częściowo przyjęta	<p>Podział interwencji pomiędzy poziom krajowy i regionalny, a także w stosunku do działań planowanych do realizacji w ramach Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększenia Odporności jest określony w osobnych dokumentach, w tym w Linii Demarkacyjnej z lutego br., przekazanej z MFIPR do regionów, która jest na bieżąco aktualizowana. Ograniczenia techniczne (brak dedykowanych miejsc, limit znaków) nie pozwalają na umieszczenie takich informacji w programie.</p>
1331	Zarząd Województwa Lubuskiego			<p>4. Ze względu na kwotę alokacji przekraczającą 25 mld euro i charakter programu FEniKS, z którego finansowane będą duże inwestycje infrastrukturalne, jego zapisy powinny w większym stopniu wskazywać możliwość finansowania strategicznych przedsięwzięć regionalnych przede wszystkim z obszaru transportu, zdrowia, a także kultury przez szeroki katalog beneficjentów, w tym samorządowych. Środki w ramach programów regionalnych są niewystarczające do realizacji wielu strategicznych, dużych i bardzo kosztownych inwestycji infrastrukturalnych w regionach. W projekcie FEniKS w wielu obszarach zauważalna jest natomiast dominująca rola podmiotów administracji centralnej jako beneficjentów programu, a zaznaczyć należy, że mają one również uprzywilejowaną pozycję w zaplanowanej interwencji w ramach Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększenia Odporności.</p>		odrzucona	<p>Deficyt środków do realizacji inwestycji jest zauważalny nie tylko w programach regionalnych, ale także krajowych, co wynika z puli środków przyznanych Polsce, w tym znacznego ograniczenia Funduszu Spójności, dedykowanego inwestycjom dużej skali, adekwatnym do finansowania w FEniKS. Odnosząc się do dominacji w FEniKS podmiotów administracji centralnej jako beneficjentów programu, wynika to z realizacji projektów, których nie przewiduje się w innych programach, przy czym na przykładzie dróg, należy zauważyć znaczącą redukcję wielkości wsparcia względem POiŚ.</p>

1332	Zarząd Województwa Lubuskiego			6. W programie nie opisano według jakich zasad wybierane będą projekty do dofinansowania w poszczególnych priorytetach oraz celach szczegółowych. Mając na uwadze, że wiele zagadnień zostanie doprecyzowanych w dokumencie uszczegółwiający program, w projekcie poddanym konsultacjom powinien jednak zostać wyartykułowany tryb wyboru projektów z uwzględnieniem transparentnego procesu opartego o obiektywne, precyzyjne i mierzalne kryteria. Program powinien podkreślać rolę partnerów społeczno-gospodarczych (w tym samorządów województw) w realizacji programu oraz określić skład, zadania i kompetencje Komitetu Monitorującego. Partnerzy, w tym samorządy województw powinni mieć realny wpływ na wybór projektów do realizacji w ramach programu.		częściowo przyjęta	Zakres prezentowanych treści programu jest zgodny z zał. do rozporządzenia ogólnego, w którym został określony wzór programu (template). Jednak tam, gdzie było to zasadne i możliwe informacje zostały uzupełnione np. w rozdz. 6 Partnerstwo. Dalsze informacje, o charakterze operacyjnym będą ujęte w dokumentach wdrożeniowych takich jak SZOP i kryteria wyboru projektów.
1333	Zarząd Województwa Lubuskiego			Wątpliwości budzi dobór przedsięwzięć zamieszczonych w załączniku do programu pn. Wykaz planowanych operacji o znaczeniu strategicznym. Znalazły się w nim zarówno duże ogólnokrajowe przedsięwzięcia programowe, jak i kilka konkretnych punktowych inwestycji. Przy niektórych obszarach nie wskazano żadnych przedsięwzięć. Nie jest jasna podstawa i uzasadnienie wskazania zamieszczonych inwestycji oraz tryb uzupełnienia wykazu. W dokumencie zapisano, że obok przedsięwzięć wynikających ze strategicznych dokumentów sektorowych lub zintegrowanych do zakresu przedsięwzięć o znaczeniu strategicznym będą wchodzić wszelkie inne projekty, które będą miały oddziaływanie prorozwojowe w określonym obszarze programu. Zasadne w zakresie identyfikacji takich przedsięwzięć w poszczególnych obszarach byłoby przeprowadzenie konsultacji z samorządami województw.		odrzucona	Lista projektów o znaczeniu strategicznym ma inny charakter niż Wykaz Dużych Projektów z perspektywy 2014-2020 i jest zestawieniem dobrych przykładów inwestycji, co do których zgodnie z Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 będą miały zastosowanie dodatkowe obowiązki o charakterze informacyjno-promocyjnym. Nie określa więc ona zamkniętego katalogu inwestycyjnego.
1334	Zespół Ekspertki ds. Europejskiej i Krajowej Polityki Strukturalnej przy Związku Województw Rzeczypospolitej Polskiej,			W zakresie infrastruktury drogowej w projekcie programu FEnIKS przewidziano wyłącznie wsparcie dróg zarządzanych przez krajowego zarządcę. Przedstawiciele regionów po raz kolejny zwracają uwagę na konieczność uwzględnienia w programie krajowym możliwości finansowania dróg krajowych w miastach na prawach powiatu. W przeciwnym wypadku infrastruktura tego typu będzie wykluczona z możliwości wsparcia ze środków polityki spójności.		częściowo przyjęta	W FEnIKS przewiduje się finansowanie dróg zarządzanych przez GDDKiA, w celu wypełnienia zobowiązań dotyczących budowy sieci TEN-T w Polsce. Tym niemniej, biorąc pod uwagę zgłaszane postulaty, ale bez uszczerbku dla realizacji celu związanego z dokończeniem budowy spójnej sieci drogowej w Polsce, finansowane będą mogły być także projekty budowy dróg w miastach na prawach powiatu (o standardzie nośności 115 kN/0ś) uwzględnione w zawartych Kontraktach Programowych.
1335	Zespół Ekspertki ds. Europejskiej i Krajowej Polityki Strukturalnej przy Związku Województw Rzeczypospolitej Polskiej,			Wnioskujemy również o rozszerzenie możliwości objęcia wsparciem Programu, inwestycji związanych ze wzmocnieniem potencjału turystycznego zabytków o znaczeniu ponadregionalnym spoza: listy Światowego Dziedzictwa UNESCO, listy obiektów uznanych przez Prezydenta RP za Pomniki Historii, czy listy obiektów posiadających tytuł Znak Dziedzictwa Europejskiego. Jednocześnie wnosimy o zmianę zapisu dotyczącego ograniczenia działań inwestycyjnych tylko do obiektów, w których prowadzona jest już działalność kulturalna i które mają potencjał do rozwoju turystyki kulturowej. Należy umożliwić realizację projektów także w obiektach cennych kulturowo z potencjałem do rozwoju turystyki kulturowej, które obecnie nie prowadzą takiej działalności. Zespół Ekspertki wnosi też o wprowadzenie zapisów, z których jednoznacznie będzie wynikała możliwość budowy nowych obiektów w ramach priorytetu VII.		częściowo przyjęta	Trwają prace nad doprecyzowaniem zakresu wsparcia, również pod kątem ujęcia szerszego zakresu obiektów zabytkowych. Należy jednak zauważyć, że systematycznie uaktualniana jest lista obiektów uznanych przez Prezydenta RP za tzw. Pomniki Historii. Na liście tej mogą być ujęte wyłącznie obiekty o szczególnych walorach i potencjale kulturowym mających wpływ na rozwój w skali regionalnej. Oznacza to, że zakres obiektów przeznaczonych do wsparcia ulegnie poszerzeniu w porównaniu z poprzednią perspektywą finansową.
1336	Zespół Ekspertki ds. Europejskiej i Krajowej Polityki Strukturalnej przy Związku Województw Rzeczypospolitej Polskiej,			W zakresie transportu niskoemisyjnego wątpliwości budzi nieprecyzyjny i. ograniczony-do transportu szynowego - zakres interwencji. Istniejący zapis nie uwzględnia zakupu autobusów zeroemisyjnych oraz nie precyzuje czy w ramach transportu szynowego mieści się wsparcie kolei miejskiej oraz metra.	Zespół Ekspertki postuluje rozszerzenie zakresu wsparcia FEnIKS, w ramach Celu szczegółowego 2viii, o autobusy zeroemisyjne/trolejbusy, natomiast wsparcie dla kolei miejskiej należy przenieść z Celu szczegółowego 3ii do Celu szczegółowego 2viii wraz z doprecyzowaniem zapisów dotyczących inwestycji w zaplecze techniczne do obsługi taboru. Doprecyzowania wymaga również kwestia definiowania kolei miejskiej, na potrzeby wsparcia ze środków FEnIKS. Zespół Ekspertki postuluje ponadto, aby podział interwencji w przedmiotowym obszarze, ze względu na silne powiązanie, z interwencją programów regionalnych, został uzgodniony z samorządami województw.	odrzucona	Odnosnie uwagi dotyczącej rozszerzenia wsparcia o autobusy zeroemisyjne i trolejbusy, to rozumiemy potrzebę rozwijania tej formy przewozów, tym niemniej występuje tu demarkacja pomiędzy wsparciem autobusów w Krajowym Planie Odbudowy a transportu szynowego FEnIKS. KPO jest instrumentem dla którego okres kwalifikowalności już się rozpoczął, jednocześnie reżim czasowy jest tam krótszy niż w ramach polityki spójności. Dublowanie w jednym czasie naborów z różnych źródeł na poziomie krajowym nie jest wskazane, z założenia więc te dwa instrumenty: KPO oraz FEnIKS powinny się uzupełniać. Tabor autobusowy w pierwszej kolejności finansowany będzie więc ze środków KPO. Ewentualne zmiany FEnIKS będą mogły zostać dokonane na późniejszym etapie wdrażania Programu, jeżeli będą występowały jeszcze potrzeby w zakresie wsparcia wymiany (zakupu) taboru autobusowego, a także będą dostępne wolne środki. Miasta wojewódzkie i inne miasta objęte w okresie programowania 2014-2020 instrumentem ZIT z wyłączeniem miast wojewódzkich Polskich Wschodniej nie posiadające transportu szynowego będą mogły korzystać ze wsparcia FEnIKS dla innych typów projektów wymienionych w celu szczegółowym 2.8. Odnosnie uwagi dotyczącej przeniesienia kolei miejskiej z celu szczegółowego 3.2 do celu szczegółowego 2.8, to kolej miejska, niezależnie od jej położenia względem sieci TEN-T będzie traktowana jako kolej, a nie jako transport miejski/aglomeraacyjny. Nie jest więc możliwe włączenie kolei miejskich do projektów transportu miejskiego. Pojęcie "kolej miejska" zostanie zdefiniowana bardziej precyzyjnie w dokumentach szczegółowych po przyjęciu FEnIKS oraz w dokumentacji konkursowej. Wzorem perspektywy 2014-2020 pojęcie kolei miejskiej zasadniczo będzie odnosić się do miejskiego/podmiejskiego systemu pasażerskiego transportu kolejowego na zdefiniowanym w ZIT obszarze funkcjonalnym miasta z punktem ciężenia do tego miasta. W ramach transportu szynowego w celu szczegółowym 2.8 mieści się transport tramwajowy i metro.
1337	Zespół Ekspertki ds. Europejskiej i Krajowej Polityki Strukturalnej przy Związku Województw Rzeczypospolitej Polskiej,			Przedstawiciele regionów dostrzegają również konieczność doprecyzowania demarkacji w obszarze gospodarki ściekowej (Cel szczegółowy 2v) w oparciu o wielkość aglomeracji. Zapis FEnIKS definiujący potrzebę wsparcia aglomeracji powyżej 2 000 RLM pozostawia wątpliwości co do wspieranego zakresu działań. Zespół Ekspertki wnosi o to, aby w ramach FEnIKS finansowane były inwestycje w aglomeracjach powyżej 10 000 RLM. Natomiast inwestycje w aglomeracjach powyżej 2 000 a nie przekraczających 10 000 RLM, powinny być finansowane z programów regionalnych.		odrzucona	W ramach FEnIKS już istnieje zapis o wsparciu aglomeracji "W związku z powyższym, priorytetem będzie wspieranie działań związanych zarówno z budową nowej jak i przebudową i remontem istniejącej infrastruktury, niezbędnych do zrealizowania zobowiązań wynikających z Dyrektywy 91/271/EWG w aglomeracjach ujętych w KPOSK o wielkości co najmniej 10 000 RLM".

1338	Zespół Ekspertki ds. Europejskiej i Krajowej Polityki Strukturalnej przy Związku Województw Rzeczypospolitej Polskiej,		Ponadto w proponowanych zapisach mowa jest o rozwoju zrównoważonej turystyki. Brakuje konkretnych sformułowań odnoszących się do interwencji w tym obszarze. Zespół Ekspertki wnioskuję o uwzględnienie możliwości wsparcia inwestycji w produkty turystyczne o znaczeniu ponadregionalnym np. szlaki rowerowe, wodne, konne, tematyczne itp.		odrzucona	W głównej mierze realizowane będą inwestycje związane ze wzmocnieniem potencjału turystycznego zabytków znajdujących się na liście Światowego Dziedzictwa UNESCO, liście obiektów uznanych przez Prezydenta RP za Pomniki Historii (zarówno wpisy indywidualne, jak i obszarowe) oraz obiektów posiadających tytuł Znak Dziedzictwa Europejskiego. Działanie będzie ograniczać się do obiektów , w których prowadzona jest działalność kulturalna i które mają potencjał do rozwoju turystyki kulturowej. Planowane w FEnIKS jest wsparcie turystycznych szlaków tematycznych i produktów turystycznych (odwołujących się do walorów historycznych, kulturowych, przyrodniczych) w ramach projektów partnerskich uzgodnione w kontrakcie programowym z właściwymi regionami
1339	Zespół Ekspertki ds. Europejskiej i Krajowej Polityki Strukturalnej przy Związku Województw Rzeczypospolitej Polskiej,		W odniesieniu do obszaru sektora transportu (EFRR), Zespół Ekspertki zwraca uwagę na konieczność wprowadzenia zapisów gwarantujących możliwość realizacji w FEnIKS inwestycji kolejowych, dla których dokumentacje techniczne lub pierwsze etapy finansowane były z programów perspektywy 2014-2020. Jednocześnie mając na względzie, że infrastruktura kolejowa o charakterze regionalnym, w perspektywie 2021-2027, nie będzie finansowana z programów regionalnych, należy zapewnić, aby w programie FEnIKS zostały przewidziane środki finansowe na realizację regionalnych inwestycji kolejowych		odrzucona	Uwaga nieuwzględniona na obecnym etapie. Środki finansowe FEnIKS alokowane na wsparcie transportu kolejowego pozwalają na realizację projektów fazowanych i etapowanych z perspektywy 2014-2020 oraz najważniejszych priorytetów wynikających ze Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030. Linia demarkacyjna nie przesądza o finansowaniu linii regionalnych na poziomie krajowym, czy regionalnym. Ewentualne uszczegółowienie dotyczące kontynuacji/realizacji projektów kolejowych o znaczeniu regionalnym zostanie wprowadzone po uzgodnieniu odpowiednich zapisów w UP (przyjęciu przez Komisję Europejską).
1340	Zespół Ekspertki ds. Europejskiej i Krajowej Polityki Strukturalnej przy Związku Województw Rzeczypospolitej Polskiej,		Ostatnią kwestią, na którą należy zwrócić uwagę jest fakt, iż w projekcie .Programu pominięto zagadnienia związane z mobilnością rowerową w kontekście wzmocnienia transportu w skali subregionalnej, regionalnej i międzyregionalnej jako ekologicznego i zeroemisyjnego transportu. Interwencja powinna zostać uzupełniona o budowę i rozwój krajowej sieci długodystansowych tras rowerowych, uzgodnionych stanowiskiem Konwentu Marszałków Województw RP nr 8/2019 oraz zgodnej z Koncepcją sieci rowerowych tras europejskich EuroVelo.		odrzucona	Z uwagi na dostępną alokację, Program FEnIKS - jako interwencja z poziomu krajowego - koncentruje się na kluczowych wyzwaniach dla transportu zbiorowego w aglomeracjach (cel szczegółowy 2.8) i rozwoju podstawowej sieci transportowej kraju (cel szczegółowy 3.1 i 3.2) . Istnieje szereg innych programów pozwalających na budowę ścieżek rowerowych. Dodatkowo podkreślamy, że w ramach celu 2.8 kwalifikowane będą wydatki w ramach projektów służące tworzeniu infrastruktury pieszo-rowerowej. Nie zakładamy jednak oddzielnych projektów w tym zakresie z poziomu FEnIKS.
1341	Zespół Ekspertki ds. Europejskiej i Krajowej Polityki Strukturalnej przy Związku Województw Rzeczypospolitej Polskiej,		W poddawanym konsultacjom projekcie Programu nie zawarto informacji o limitach wydatków na cele klimatyczne. Powinny być one realizowane w ramach FEnIKS adekwatnie do jego budżetu. Zespół Ekspertki wnosi o podanie w Programie planowanego do osiągnięcia poziomu wydatków klimatycznych		przyjęta	
1342	Zespół Ekspertki ds. Europejskiej i Krajowej Polityki Strukturalnej przy Związku Województw Rzeczypospolitej Polskiej,		Zespół Ekspertki wnosi również o uwzględnienie zapisu wynikającego z art. 63 ust. 3 CPR, wskazującego na możliwość finansowania projektów o oddziaływaniu szerszym niż jedna kategoria regionu, proporcjonalnie, w oparciu o obiektywne kryteria. Wiele projektów zarówno liniowych (np. transport), jak i nielinowych (np. infrastruktura kulturalna, zdrowotna), ma oddziaływanie szersze niż obszar regionu jednej kategorii. Z uwagi na obniżony poziom dofinansowania w regionach przejściowych i lepiej rozwiniętych, proponowany zapis umożliwi uelastycznienie dofinansowania UE, tj. dostosowanie do rzeczywistego oddziaływania projektów.		przyjęta	Uwzględniono zgodnie z zapisami projektu UP, który będzie jeszcze jeszcze przedmiotem uzgodnień z KE.
1343	Zespół Ekspertki ds. Europejskiej i Krajowej Polityki Strukturalnej przy Związku Województw Rzeczypospolitej Polskiej,		Program Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 (dalej: FEnIKS), z alokacją wynosząca 25 mld euro, co stanowi 35% środków Umowy Partnerstwa, jest obok programów regionalnych największym źródłem inwestycji w polskich regionach. Jego zakres i precyzyjnie określone warunki wdrażania są kluczowe nie tylko dla przyszłych beneficjentów, ale również dla instytucji zarządzających innymi programami, w szczególności programami regionalnymi.		przyjęta	

1344	Zespół Ekspertki ds. Europejskiej i Krajowej Polityki Strukturalnej przy Związku Województw Rzeczypospolitej Polskiej,			Kluczowe znaczenie dla skutecznej interwencji funduszy ma dobrze zaplanowana i przejrzyste opisana demarkacja pomiędzy poszczególnymi źródłami finansowania, w szczególności pomiędzy programami Polityki Spójności a Krajowym Planem Odbudowy i Zwiększenia Odporności (dalej: KPO). Zespół Ekspertki ds. Europejskiej i Krajowej Polityki Strukturalnej przy Związku Województw RP (dalej: Zespół Ekspertki) zwraca uwagę na nieprecyzyjne zapisy programu FEnIKS w tym zakresie. Program nie odnosi się do podziału interwencji pomiędzy poziom krajowy i regionalny, a także między program FEnIKS, a KPO. Zaproponowane zapisy dot. typów projektów i grup potencjalnych beneficjentów znacznie utrudniają identyfikację działań zaplanowanych do realizacji w ramach poszczególnych priorytetów FEnIKS, a w konsekwencji możliwych do realizacji w innych programach. W związku z tym, że opracowana przez MFIPR linia demarkacyjna ma jedynie charakter kierunkowy, umożliwiającą odstępstwa, zapisy programu FEnIKS powinny być w tej mierze bardziej precyzyjne i nie pozostawiać wątpliwości interpretacyjnych. Jako przykład wskazujemy poniżej obszar transportu niskoemisyjnego i gospodarki wodno-ściekowej.		odrzucona	Podział interwencji pomiędzy poziom krajowy i regionalny, a także w stosunku do działań planowanych do realizacji w ramach Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększenia Odporności jest określony w osobnych dokumentach, w tym w Linii Demarkacyjnej z lutego br., przekazanej z MFIPR do regionów, która jest na bieżąco uaktualniana. Ograniczenia techniczne (brak dedykowanych miejsc, limit znaków) nie pozwalają na umieszczenie takich informacji w programie.
1345	Zespół Ekspertki ds. Europejskiej i Krajowej Polityki Strukturalnej przy Związku Województw Rzeczypospolitej Polskiej,			Kolejną kwestią wymagającą doprecyzowania jest sposób uwzględnienia wymiaru terytorialnego. Brakuje informacji o podziale i komplementarności interwencji planowanej do realizacji w Programie oraz w programach regionalnych, W punkcie „Wskazanie konkretnych terytoriów objętych wsparciem, z uwzględnieniem planowanego wykorzystania narzędzi terytorialnych” zapisano ogólnie, że działania będą miały w głównej mierze na celu realizację postanowień wynikających z właściwych strategii rozwojowych o charakterze krajowym - m.in. Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030 i będą uwzględniały specyficzne uwarunkowania terytorialne w nich zawarte. Uwzględniając doświadczenia mijającej perspektywy finansowej przedstawiciele Zespołu Ekspertki stoją na stanowisku, iż dążąc do jak najefektywniejszego wykorzystania środków UE, w ramach programu FEnIKS należy wydzielić środki dedykowane obszarom realizującym ZIT-y w perspektywie 2021-2027.		odrzucona	Kształt programu nie przewiduje - tak jak i w perspektywie 2014-2020 - miejsca na określenie podziału środków służących dofinansowaniu projektów komplementarnych do strategii ZIT. Prace w tym zakresie będą prowadzone na dalszym etapie.
1346	Zespół Ekspertki ds. Europejskiej i Krajowej Polityki Strukturalnej przy Związku Województw Rzeczypospolitej Polskiej,			Zespół Ekspertki zwraca również uwagę na brak transparentności doboru zaplanowanych operacji o znaczeniu strategicznym. W załączniku znalazły się zarówno duże ogólnokrajowe przedsięwzięcia, jak i inwestycje, punktowe. W niektórych obszarach nie wskazano żadnych przedsięwzięć. Nie jest jasny sposób i uzasadnienie doboru inwestycji. W dokumencie zapisano, że obok przedsięwzięć wynikających ze strategicznych dokumentów sektorowych lub zintegrowanych, do zakresu przedsięwzięć o znaczeniu strategicznym będą wchodzić wszelkie inne projekty, które będą miały oddziaływanie prorozwojowe w określonym obszarze Programu. W opinii Zespołu Ekspertki zasadne jest przeprowadzenie konsultacji z samorządami województw w zakresie identyfikacji inwestycji o charakterze strategicznym w poszczególnych obszarach		odrzucona	Lista projektów o znaczeniu strategicznym ma inny charakter niż Wykaz Dużych Projektów z perspektywy 2014-2020 i jest zestawieniem dobrych przykładów inwestycji, co do których zgodnie z Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 będą miały zastosowanie dodatkowe obowiązki o charakterze informacyjno-promocyjnym. Nie określa więc ona zamkniętego katalogu inwestycyjnego.
1347	ZIT KKBOF Urząd Miejski w Koszalinie	2.3.1.4 Wskazanie konkretnych terytoriów objętych wsparciem, z uwzględnieniem planowanego wykorzystania narzędzi terytorialnych	88	W przypadku celu 2.8, wsparcie obejmie inwestycje realizowane na obszarach ZIT.	Zgodnie z projektem Umowy Partnerstwa w nowej perspektywie 2021-2027 nie będzie podziału na ZIT wojewódzkie i subregionalne. W związku z tym proponuję umożliwić wszystkim ZIT na korzystanie ze wsparcia.	częściowo przyjęta	Program FEnIKS realizuje zapisy Umowy Partnerstwa i Linii Demarkacyjnej określające podział interwencji. Oznacza to realizację projektów transportu miejskiego określonych w ZIT wojewódzkich i ZIT innych miast objętych w okresie programowania 2014-2020 instrumentem ZIT z wyłączeniem obszaru Polski Wschodniej. Inne inwestycje (w ramach tych samych ZIT wojewódzkich, jak i w pozostałych ZIT) będą mogły być finansowane w innych programach Polityki Spójności: programach regionalnych, w programie dla Polski Wschodniej, a także ze środków Krajowego Planu Odbudowy. Tym samym, nie ma tu luki wsparcia, a jego komplementarność oparta o różne źródła finansowania. Zmiany wynikające z niniejszej uwagi będą podstawą doprecyzowania brzmienia linii demarkacyjnej w związku z rozszerzeniem zakresu wsparcia FEnIKS na miasta wojewódzkie i inne miasta objęte w okresie programowania 2014-2020 instrumentem ZIT z wyłączeniem obszaru Polski Wschodniej.
1348	Związek Banków Polskich			11. Bardzo ważnym aspektem „zielonej” rewolucji będzie edukacja i informacja środowisk gospodarczych i obywatelskich. Należy pamiętać, że sami polscy przedsiębiorcy będą także współodpowiedzialni za sukces czekającej nas transformacji energetycznej i klimatycznej. Niezbędne będą tu więc działania wspierające taką aktywność: edukacyjne, promocyjne i konstruktywna współpraca z innymi sektorami gospodarki, np. z sektorem finansowym. Zachęca do tego także Komisja Europejska w grudniowym Pakcie na Rzecz Klimatu (np. promowanie tzw. inteligentnych instrumentów finansowych na rzecz budownictwa ekologicznego).		częściowo przyjęta	W programie zostały przewidziane działania informacyjno-promocyjne skierowane do obywateli.

1349	Związek Banków Polskich		6. Z rozmów banków ze środowiskiem przedsiębiorców wynika, iż jedną z barier dla firm powstrzymujących je od większych inwestycji w efektywność energetyczną jest rozproszony, niejednorodny i nie do końca jasny system wsparcia (dodatkowo zbiurokratyzowany), który uniemożliwia efektywną dystrybucję wsparcia finansowego oraz know-how do szerokiego grona firm. Wyróżnikiem na tym tle jest program PoSEFF wdrażany razem z EBOR i niektórymi bankami komercyjnymi (i spółkami leasingowymi) w latach 2011 – 2014, który charakteryzował się stosunkowo niskim poziomem dotacji ale bardzo ograniczoną biurokracją i prostymi kryteriami wejścia. Jednocześnie program był przez pewien czas bardzo promowany w mediach, dzięki czemu zyskał wymagany rozgłos wśród przedsiębiorców i odniósł komercyjny sukces. Rekomenduje się utworzenie analogicznego programu jak PoSEFF tylko na większą skalę i dłuższą perspektywę czasową, opartego o proste kryteria kwalifikacyjne, zminimalizowane wymogi dokumentowo-biurokratyczne, zawierającego rozsądnej wielkości komponent dotacyjny. Program ten, powinien umożliwiać wsparcie wszystkich projektów prowadzących do zwiększenia efektywności energetycznej (które zostały wymienione w dokumencie – w tym również automatyzację prowadzącą do poprawy produktywności procesów produkcyjnych) oraz być szeroko promowany w ogólnopolskich mediach w celu dotarcia nie tylko do przedsiębiorstw średnich i dużych, ale również tych mniejszych, z mniejszym potencjałem na korzystanie z dofinansowania z UE. Istotnym elementem jest dystrybucja wiedzy z zakresu efektywności energetycznej oraz wsparcie techniczne, które mogłoby zostać zaplanowane na wzór Programu PoSEFF. Istotnym elementem projektowania zasad tego programu powinien być komponent dotacyjny, który jeżeli byłby zestrojony z niską ogólną biurokratycznością programu mógłby być istotnie niższy niż wynika to z mapy intensywności pomocy publicznej (na zasadzie trade off, tj.: mniejsze wymogi formalno-dokumentowe oznaczałyby mniejszą ale łatwiej dostępną dotację - np. 15-20%). Do dystrybucji środków w ramach programu rekomenduje się wykorzystanie szerokiej sieci banków komercyjnych i spółdzielczych, na podobnych zasadach, jakie obowiązywały w ramach Programu PoSEFF, jednak system mógłby być wsparty programem gwarancyjnym, w celu umożliwienia finansowania również tych przedsiębiorstw, które nie mogą zaofiarować dostatecznych zabezpieczeń kredytu.		częściowo przyjęta	System wdrażania IF jest w przygotowaniu
1350	Związek Banków Polskich		7. Środowisko bankowe zwraca uwagę, że program Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko powinien także zawierać komponenty zrównoważonej strategii żywnościowej (w tym strategia „od pola do stołu”) kluczowe jest zadbanie o zwalczanie skutków klęsk żywiołowych takich jak susza, grad, deszcz nawalny, ujemne skutki przezimowania, przymrozki wiosenne, powódź, huragan, piorun, osunięcie się ziemi czy lawina. Działania ograniczające negatywne skutki klęskowe przyczyniają się do utrzymania i zwiększania konkurencyjności sektora rolnictwa, jednocześnie kładąc nacisk na zrównoważony rozwój. W tych obszarach dostęp do finansowania powinien być zapewniany przede wszystkim poprzez wykorzystywanie instrumentów finansowych, w tym za pomocą instrumentów gwarancyjnych i mieszanych (tj. np. kredytów komercyjnych z dopłatami publicznymi, czy np. gwarancji z komponentem dotacyjnym).		odrzucona	W ramach Feniks IF planowane jest zastosowanie IF w obszarze efektywności energetycznej oraz OZE
1351	Związek Banków Polskich		8. Mając na uwadze cele programu, jakimi są m.in. ochrona środowiska a także przygotowanie gospodarki i ludzi na zmiany klimatyczne należy zachować konsekwentną spójność krajowych aktów prawnych, w tym Ustawy o Odnawialnych Źródłach Energii z celami programu FEnIKS. Istniejący od połowy 2016 r. system opustów (net-metering w kWh) przyczynił się do bardzo szybkiego rozwoju mikroinstalacji fotowoltaicznych. Środowisko bankowe proponuje przejściowo, na okres do 31.12.2023 r. (w zgodzie z regulacjami UE), utrzymać – równoległe z nowymi regulacjami - możliwość wejścia do systemu opustów dla beneficjentów tego systemu przed nowelizacją Ustawy o OZE z 2019 r. (co do zasady osobom fizycznym), ograniczając jednak maksymalną wielkość instalacji prosumenckich korzystających z systemu opustów do 20 kW (co wystarczy do budowy instalacji PV z pompą ciepła). Proponowana przez nas zmiana umożliwi wdrożenie jednolitych regulacji UE, a z drugiej strony zminimalizuje szok dla rozwoju instalacji PV, zwłaszcza tych budowanych przez osoby fizyczne. Dodatkowy czas umożliwi podjęcie i rozwój działalności (i oferty) przez agregatorów i zminimalizuje ekspozycję osób fizycznych na „panikę” wywołaną na rynku przez niektórych instalatorów instalacji PV.		odrzucona	Uwaga dotyczy zmian prawnych, w zakresie których program FEnIKS nie posiada kompetencji.
1352	Związek Banków Polskich		10. Zasadne jest ograniczenie rozproszenia i rozdrobnienia programów i instrumentów wsparcia na liczne regionalne inicjatywy na rzecz skonsolidowania tego wsparcia w ramach kilku ogólnopolskich powszechnych programów/instrumentów, które cechowałyby się min. dużą rozpoznawalnością wśród przedsiębiorstw co tym samym zwiększyłyby ich potencjał w zakresie dostarczania realnego wsparcia do przedsiębiorstw.		odrzucona	Uwaga niejasna. Program z uwagi na krajowy charakter inwestycji jest jeden i jest zarządzany na poziomie centralnym. Mniejsze inwestycje, często w podobnych obszarach interwencji będą realizowane w 16 regionalnych programach operacyjnych.
1353	Związek Banków Polskich		12. Realizacja programu FEnIKS wymagać będzie mobilizacji środków prywatnych i kapitału z rynków finansowych i stąd wydaje się, że odpowiednie zaangażowanie sektora bankowego w Polsce jest kluczowym czynnikiem sukcesu transformacji energetycznej i klimatycznej. Sektor bankowy niewątpliwie będzie mocno zaangażowany, aby wspierać i pomagać w aranżowaniu, ale także współfinansowaniu inwestycji i działań wymienionych w programie FEnIKS. W związku ze zbliżającą się transformacją energetyczną i klimatyczną sektor bankowy oczekuje lepszych rozwiązań regulacyjnych i podatkowych umożliwiających łatwiejsze finansowanie inwestycji rozwojowych w Polsce. Programy rozwojowe, ekologiczne, które stoją przed polską gospodarką i programy związane z przeciwdziałaniem skutkom pandemii powinny być zwolnione z dodatkowego podatku bankowego. Polski sektor bankowy oczekuje od regulatorów krajowych wyłączenia spod podatku bankowego aktywów bankowych finansujących „zielone inwestycje”, czy inwestycje rozwojowe. Wyłączenie spod podatku bankowego tych inicjatyw powinno pozwolić na zwiększenie oferty banków, a tym samym zwiększenie ich zaangażowania w finansowanie rozwoju czy „zielonych inwestycji”.		odrzucona	Uwaga wychodzi poza zakres i cele programu FEnIKS.
1354	Związek Banków Polskich		1. Środowisko bankowe generalnie pozytywnie ocenia przedstawiony do konsultacji projekt program Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027. Z natury rzeczy jest to co prawda dokument bardzo ogólny na tym etapie budowy systemu wdrażania nowych funduszy i środków wsparcia Polityki Spójności, ale zawiera kluczowe kierunki i działania.		przyjęta	
1355	Związek Banków Polskich		2. Środowisko bankowe zwraca także uwagę na fakt, że z uwagi na posiadany potencjał, banki mogą uczestniczyć w systemie wdrażania funduszy europejskich w następujących rolach: <ul style="list-style-type: none"> • jako element systemu dystrybucji środków UE, zapewniając pośrednictwo w dystrybucji instrumentów finansowych zwrotnych; • jako element bezpieczeństwa wydatkowania i zarządzania funduszami; • jako beneficjent środków UE. Sektor bankowy postuluje o odzwierciedlenie powyżej wymienionych potencjalnych ról banków w programie FEnIKS.		przyjęta	

1356	Związek Banków Polskich			3. Sektor bankowy zwraca uwagę, że aktualna wersja programu FENIKS nie określa jeszcze linii demarkacyjnej zapobiegającej podwójnemu finansowaniu obszarów w ramach różnych programów krajowych i regionalnych, konkretnych grup beneficjentów poszczególnych działaczy, instytucji pośredniczących oraz systemu wdrażania programu. Należy uszczegółowić program w zakresie linii demarkacyjnej.		przyjęta	Odpowiednie zapisy zostaną wprowadzone do programu i do dokumentu wdrożeniowego (SzOP)
1357	Związek Banków Polskich			4. W konsultowanym projekcie Programu FENIKS brakuje także planu wykorzystania instrumentów finansowych o charakterze zwrotnym. W odniesieniu do niektórych celów zawarto jedynie informację: "W odniesieniu do wybranych obszarów w ramach celu szczegółowego rozważa się wsparcie w formie instrumentów finansowych. Ostateczne rozstrzygnięcie o zakresie i formie wsparcia zostanie podjęte po przeprowadzeniu analizy, zgodnie z art. 52.3 Rozporządzenia ogólnego." Brakuje szczegółowych informacji o zakresie takich instrumentów i planowanych instytucjach pośredniczących. Sektor bankowy postuluje o uszczegółowieniu programu w powyżej wskazanym zakresie. Chcielibyśmy też zwrócić uwagę na fakt, że instytucje finansowe (w tym banki) powinny być istotnym elementem wdrażania Zielonego Ładu poprzez pośrednictwo finansowe i świadczenie usług finansowych (takich jak kredyty, gwarancje czy leasing) na rzecz beneficjentów programu FENIKS. Proponujemy też rozważenie zastosowania instrumentów finansowych ukierunkowanych na priorytety Zielonego Ładu, polegających na łączeniu kredytów z dotacją (dopłata do kapitału). Środowisko bankowe zwraca uwagę na konieczność zastosowania instrumentów finansowych i udziału banków w obszarach umożliwiających beneficjentom korzystanie z takiej formy interwencji publicznej. Banki jako partnerzy zarówno środowisk gospodarczych jak i regulatora publicznego zwracają uwagę na doświadczenie i posiadany potencjał do udziału w obsłudze procesów absorpcyjnych. Banki już dzisiaj obsługują rozliczeniowo każdy projekt „unijny”, a finansują co trzeci projekt polskich beneficjentów. Banki udzielają także cennego wsparcia informacyjnego i doradczego beneficjentom. Beneficjentami - klientami banków są przede wszystkim mikro, mali i średni przedsiębiorcy, JST oraz rolnicy.		przyjęta	
1358	Związek Banków Polskich			5. Poprawa efektywności energetycznej wpływa na całą gospodarkę, przekłada się na mniejsze zużycie energii oraz wzrost konkurencyjności. Efektywność energetyczna jest jednym z podstawowych działań na rzecz gospodarki niskoemisyjnej, który swoim zasięgiem powinien obejmować różne typy podmiotów, w tym m.in. różnej wielkości przedsiębiorstwa w sektorze energetyki, a także w sektorach przemysłu i usług oraz gospodarstwa domowe i instytucje publiczne. Inwestycje proekologiczne w firmach winny być wykorzystywane jako zachęta do rozwoju i dalszego inwestowania, np. poprzez finansowanie nowych inwestycji produkcyjnych z uwagi na ich zasilanie źródłem zeroemisyjnym lub zastosowaniem efektywnych energetycznie technologii. Należy tu zastosować szeroko instrumenty finansowe lub mieszane (gwarancje, pożyczki połączone z dopłatami lub umorzeniami).		przyjęta	
1359	Związek Banków Polskich			9. Bardzo ważnym programem antysmogowym w Polsce jest program Czyste Powietrze. Budżet programu Czyste Powietrze, zgodnie z rządowymi założeniami 103 miliardy zł do 2029 roku. Zgodnie z szacunkami Banku Światowego, luka finansowa w Programie Czyste Powietrze przekracza 8–9 miliardów euro. Trzy miliardy udało się zapewnić z Funduszu Odbudowy, więc brakuje jeszcze przynajmniej pięciu miliardów euro. Sektor bankowy z niepokojem wskazuje, że w programie FENIKS nie uwzględniono żadnych środków na Program Czyste Powietrze. Zdaniem sektora bankowego w programie finansującym infrastrukturę, klimat i środowisko powinny znaleźć się środki na finansowanie głównego programu finansującego poprawę jakości powietrza w Polsce.		przyjęta	Alokacja na termomodernizację budynków mieszkaniowych została zwiększona. W programie przewiduje się wkład programu w realizację programu priorytetowego „Czyste powietrze”.
1360	Związek Banków Polskich			13. ZBP wnosi o uwzględnienie kontynuacji misji izby samorządu bankowego w Komitecie Monitorującym Program FENIKS, najlepiej w charakterze pełnego Członka, a co najmniej Obserwatora. Ułatwi to przepływ informacji, terminowe konsultacje i zachęcenie sektora bankowego do włączenia się do wdrożenia Programu		przyjęta	
1361	Związek Powiatów Polskich	1.1 GŁÓWNE WYZWANIA PRZY UWZGLĘDNIENIU RÓŻNIC SPOŁECZNYCH, EKONOMICZNYCH I TERYTORIALNYCH	9	1. Autorzy wskazują na brak integracji stacji kolejowych oraz dworców z układem lokalnego transportu publicznego. Jednak równie istotnym – o ile nie istotniejszym – jest problem integracji samych połączeń lokalnego transportu publicznego z połączeniami kolejowymi. 2. Szczegółowa diagnoza dotycząca transportu publicznego dotyczy głównie transportu publicznego w miastach – jednak w dalszych częściach projektowanego programu (np. s. 26) transport publiczny w miastach przedstawiany w powiązaniu z obszarem funkcjonalnym tegoż miasta.	Ad 1. Jakkolwiek udogodnienia w zakresie twardej infrastruktury są bardzo istotne, np. w postaci dążenia do standardu przesiadki „drzwi w drzwi”, to jednak tylko i wyłącznie rozwiązania architektoniczno-budowlane (nawet najlepsze) nie sprawią, że obywatele przesiadają się do transportu publicznego. Do tego niezbędna jest odpowiednia oferta komunikacyjna. Ad 2. Diagnoza dotyczy głównie liczby przewiezionych pasażerów, a w tym kontekście szczególnie istotne jest podkreślenie relacji miasto-obszar funkcjonalny. „Dopływ” pasażerów z obszaru funkcjonalnego jest z tej perspektywy kluczowy.	częściowo przyjęta	ad.1. Zgadamy się z opinią, że szersze wykorzystanie transportu publicznego wymaga - oprócz zapewnienia właściwej infrastruktury - także odpowiedniej oferty komunikacyjnej. O ile rozwój infrastruktury, w tym centra przesiadkowe integrujące różne gałęzie transportu są możliwe do wsparcia w FENIKS, to oferta komunikacyjna/przewozowa leży w gestii przewoźników. Zapisy programu odnoszą się do inwestycji infrastrukturalnych i taborowych, dając tym samym możliwość rozwoju systemu komunikacji publicznej. Modernizacja i stopniowa poprawa jakości tzw. "twardej infrastruktury" (w tym taboru) pozwoli na dostosowywanie i ulepszanie oferty przewozowej odpowiadającej na potrzeby podróży. Ulepszona oferta przewozowa będzie dopiero efektem realizacji programu. ad. 2. Pomimo odniesienia się w diagnozie do transportu publicznego w miastach, to zgodnie z podejściem opisanym w celu 2.8 pod uwagę brany jest cały obszar funkcjonalny (miasto oraz tereny podmiejskie zaliczone do miejskiego obszaru funkcjonalnego). Ma to swoje odzwierciedlenie w zastosowaniu instrumentów terytorialnych w tym działaniu.

1362	Związek Powiatów Polskich	2.3.1.4 Wskazanie konkretnych terytoriów objętych wsparciem, z uwzględnieniem planowanego wykorzystania narzędzi terytorialnych	87	Finansowanie w ramach Programu ma zostać ograniczone jedynie do ZIT-ów miast wojewódzkich. Chcemy jednak zwrócić uwagę na to, że akurat w tych przypadkach powiązania w zakresie komunikacji publicznej na linii miasto wojewódzkie – obszar funkcjonalny nie wypadają najgorzej.	Z uwagi na szereg usług publicznych świadczonych na poziomie miasta powiatowego – szkoły średnie, szpital, terenowe urzędy administracji rządowej (US, ZUS) –powiązanie komunikacyjne miasta powiatowego z obszarem funkcjonalnym uważamy za równie istotne, co w przypadku miasta wojewódzkiego i jego OF.	częściowo przyjęta	Program FENIKS realizuje zapisy Umowy Partnerstwa i Linii Demarkacyjnej określające podział interwencji. Oznacza to realizację projektów transportu miejskiego określonych w ZIT wojewódzkich i ZIT innych miast objętych w okresie programowania 2014-2020 instrumentem ZIT z wyłączeniem obszaru Polski Wschodniej. Inne inwestycje (w ramach tych samych ZIT wojewódzkich, jak i w pozostałych ZIT) będą mogły być finansowane w innych programach Polityki Spójności: programach regionalnych, w programie dla Polski Wschodniej, a także ze środków Krajowego Planu Odbudowy. Tym samym, nie ma tu luki wsparcia, a jego komplementarność oparta o różne źródła finansowania. Zmiany wynikające z niniejszej uwagi będą podstawą doprecyzowania brzmienia linii demarkacyjnej w związku z rozszerzeniem zakresu wsparcia FENIKS na miasta wojewódzkie i inne miasta objęte w okresie programowania 2014-2020 instrumentem ZIT z wyłączeniem obszaru Polski Wschodniej.
1363	Związek Powiatów Polskich	1.1 GŁÓWNE WYZWANIA PRZY UWZGLĘDNIENIU RÓŻNIC SPOŁECZNYCH, EKONOMICZNYCH I TERYTORIALNYCH, s. 9		1. Autorzy wskazują na brak integracji stacji kolejowych oraz dworców z układem lokalnego transportu publicznego. Jednak równie istotnym – o ile nie istotniejszym – jest problem integracji samych połączeń lokalnego transportu publicznego z połączeniami kolejowymi. 2. Szczegółowa diagnoza dotycząca transportu publicznego dotyczy głównie transportu publicznego w miastach – jednak w dalszych częściach projektowanego programu (np. s. 26) transport publiczny w miastach przedstawiany w powiązaniu z obszarem funkcjonalnym tegoż miasta.	Ad 1. Jakkolwiek udogodnienia w zakresie twardej infrastruktury są bardzo istotne, np. w postaci dążenia do standardu przesiadki „drzwi w drzwi”, to jednak tylko i wyłącznie rozwiązania architektoniczno-budowlane (nawet najlepsze) nie sprawią, że obywatele przesiądą się do transportu publicznego. Do tego niezbędna jest odpowiednia oferta komunikacyjna. Ad 2. Diagnoza dotyczy głównie liczby przewiezionych pasażerów, a w tym kontekście szczególnie istotne jest podkreślenie relacji miasto-obszar funkcjonalny. „Dopływ” pasażerów z obszaru funkcjonalnego jest z tej perspektywy kluczowy.	częściowo przyjęta	Ad. 1. Zgadamy się, że odpowiednia oferta komunikacyjna jest warunkiem niezbędnym do szerszego wykorzystania transportu publicznego, tym niemniej FENIKS nie ma na to wpływu, natomiast interwencja programu poprzez odnowienie taboru i rozwój infrastruktury, stworzy warunki brzegowe do uatrakcyjnienia oferty przewoźników. Ad. 2. Transport publiczny w miastach postrzegany jest z perspektywy programu nie przez pryzmat przewozów w granicach administracyjnych miast, ale i ich obszarów funkcjonalnych, obejmujących jednostki samorządowe współpracujące ze sobą w ramach ZIT.
1364	Związek Powiatów Polskich	2.3.1.4 Wskazanie konkretnych terytoriów objętych wsparciem, z uwzględnieniem planowanego wykorzystania narzędzi terytorialnych, s. 87		Finansowanie w ramach Programu ma zostać ograniczone jedynie do ZIT-ów miast wojewódzkich. Chcemy jednak zwrócić uwagę na to, że akurat w tych przypadkach powiązania w zakresie komunikacji publicznej na linii miasto wojewódzkie – obszar funkcjonalny nie wypadają najgorzej.	Z uwagi na szereg usług publicznych świadczonych na poziomie miasta powiatowego – szkoły średnie, szpital, terenowe urzędy administracji rządowej (US, ZUS) –powiązanie komunikacyjne miasta powiatowego z obszarem funkcjonalnym uważamy za równie istotne, co w przypadku miasta wojewódzkiego i jego OF.	częściowo przyjęta	Zakres Programu wynika z projektu Umowy Partnerstwa i Linii Demarkacyjnej. Tym niemniej zmiany wynikające z niniejszej uwagi będą podstawą doprecyzowania brzmienia linii demarkacyjnej w związku z rozszerzeniem zakresu wsparcia FENIKS na miasta wojewódzkie i inne miasta objęte w okresie programowania 2014-2020 instrumentem ZIT z wyłączeniem obszaru Polski Wschodniej.
1365	Związek Powiatów Polskich	2.1.4.8 INDYKATYWNY PODZIAŁ ALOKACJI UE WEDŁUG RODZAJU INTERWENCJI	52	Dla sytuacji, w których konieczne jest usunięcie odpadów w trybie art. 26a ustawy o odpadach – np. w przypadku „dawnych” zezwoleń, co do których nie były ustanowione zabezpieczenia roszczeń – należałoby przewidzieć odpowiednią pulę środków.	Uwaga jest bardziej szczegółowa aniżeli zakres projektu Programu, niemniej już na etapie jego tworzenia chcemy zasygnalizować kwestię kosztów tego typu wykonań zastępczych. Aktualnie Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej finansuje tylko usuwanie odpadów niebezpiecznych – i jedynie w formie pożyczki. Dla organów odpowiedzialnych za wykonywanie przepisu art. 26a ustawy o odpadach wyłożenie kilku milionów złotych na usunięcie zalegających odpadów bardzo często jest po prostu nieosiągalne. Rozumiemy, że organy muszą dochodzić zwrotu kosztów od tych, którzy odpady porzucili. Jednak nie zawsze tego typu czynności kończą się powodzeniem, a wtedy organ nie może być pozostawiany sam sobie z kosztami.	odrzucona	Niniejszy zakres nie jest przedmiotem interwencji FENIKS.
1366	Związek Powiatów Polskich	2.7.1.1 Powiązane rodzaje działań	122	Słowo „predystynowane” należy zastąpić słowem „predestynowane”.	Uwaga o charakterze językowym.	odrzucona	Wspomniany fragment został usunięty z kolejnej wersji programu.
1367	Związek Powiatów Polskich	2.1.4.8 INDYKATYWNY PODZIAŁ ALOKACJI UE WEDŁUG RODZAJU INTERWENCJI, s. 52		Dla sytuacji, w których konieczne jest usunięcie odpadów w trybie art. 26a ustawy o odpadach – np. w przypadku „dawnych” zezwoleń, co do których nie były ustanowione zabezpieczenia roszczeń – należałoby przewidzieć odpowiednią pulę środków.	Uwaga jest bardziej szczegółowa aniżeli zakres projektu Programu, niemniej już na etapie jego tworzenia chcemy zasygnalizować kwestię kosztów tego typu wykonań zastępczych. Aktualnie Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej finansuje tylko usuwanie odpadów niebezpiecznych – i jedynie w formie pożyczki. Dla organów odpowiedzialnych za wykonywanie przepisu art. 26a ustawy o odpadach wyłożenie kilku milionów złotych na usunięcie zalegających odpadów bardzo często jest po prostu nieosiągalne. Rozumiemy, że organy muszą dochodzić zwrotu kosztów od tych, którzy odpady porzucili. Jednak nie zawsze tego typu czynności kończą się powodzeniem, a wtedy organ nie może być pozostawiany sam sobie z kosztami.	odrzucona	W ramach programu FENIKS wsparcie w ramach celu szczegółowego będzie się skupiać przede wszystkim na zagospodarowaniu odpadów komunalnych. Szczegółowa informacja będzie zawarta w szczegółowym opisie priorytetów (SzOP).
1368	Związek Powiatów Polskich	2.7.1.1 Powiązane rodzaje działań, s. 122		Słowo „predystynowane” należy zastąpić słowem „predestynowane”.	Uwaga o charakterze językowym.	przyjęta	
1369	Związek Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć / Młodzieżowy Strajk Klimatyczny	2.4.1.1 Powiązane rodzaje działań	97-113	W opisie zakresu interwencji dla rozdziału 2,4, działania edukacyjne (rozumiane jako rozwój świadomości, akceptacji i kompetencji) w tematach prośrodowiskowych potraktowano marginalnie. Konieczne jest wyraźne uzupełnienie zakresu interwencji we wszystkich celach o działania z zakresu edukacji ekologicznej.	Program FENIKS jest odpowiedzią na wyzwania globalnego kryzysu klimatycznego w ramach europejskiej strategii Zielonego Ładu. Potrzeba zmian oznacza konieczność nie tylko sensownego wydatkowania funduszy, ale głębokiej reformy cywilizacyjnej. Jej skuteczne przeprowadzenie wymaga nie tylko realizacji inwestycji (hardware), ale i rozwoju świadomości, akceptacji i kompetencji (software) osób, społeczności oraz instytucji. Konieczna jest zatem diagnoza dotycząca kwestii świadomości i kompetencji w tematach środowiskowych.	odrzucona	Zawarta w rozdziale 2.4 interwencja dotyczy, zgodnie z zakresem celu szczegółowego 2.8, promowania zrównoważonej mobilności miejskiej. Interwencja skupia się na transporcie publicznym: infrastrukturze i taborze szynowym wraz z wybranymi elementami, tworzącymi system transportu publicznego w miastach. Niewątpliwie edukacja ekologiczna jest potrzebna w społeczeństwie, tym niemniej należy zwrócić uwagę, że zakres na horyzontalność tego zagadnienia, wybiegającego poza cel szczegółowy w tym rozdziale. Zgodnie z zasadami programowania, środki UE należy skoncentrować na ograniczonej liczbie spójnych ze sobą działań, by dzięki osiągniętej masie krytycznej, efekty interwencji w jak największym stopniu odpowiadały założonym celom. Stąd rozpraszanie środków na działania szersze niż realizujące cel interwencji w zakresie transportu publicznego, osłabiłyby zakładane rezultaty właściwe dla danego celu szczegółowego.

1370	Związek Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć i Młodzieżowy	2.1.2.1 Powiązane rodzaje działań	38-39	(1) Fragmentowi „W zakresie gospodarowania wodami opadowymi wspierane będą systemy mające za zadanie zapobieganie podtopieniom i zalaniom oraz ograniczanie skutków tych zjawisk, zwiększenie odporności na ekstremalne zjawiska pogodowe (ulewy oraz powodzie błyskawiczne), spowolnienie odpływu oraz retencjonowanie wody wraz z systemami jej dystrybucji na okres suszy. Projekty takie mogą być łączone z projektami dotyczącymi zielono-niebieskiej infrastruktury.” należy nadać brzmienie: „W zakresie gospodarowania wodami opadowymi w miastach wspierane będą	1) Proponowana zmiana pozwoli na jednoznaczną interpretację treści Programu: „powiązane rodzaje działań” w tym miejscu dotyczą interwencji wyłącznie na obszarach miejskich. (2) W przypadku, gdyby nie było to zgodne z intencją projektodawcy należy wprowadzić dodatkowe, zaproponowane zapisy, by uniknąć sprzeczności z zasadą „do no significant harm”. Wprowadzenie takiej zmiany pozwoli na wykluczenie z zakresu wsparcia budowy inwestycji ukierunkowanych na retencję zbiornikową i korytową, kontrproduktywnych w stosunku do celu, jakim jest skuteczna	częściowo przyjęta	Ad. 1 Uwaga częściowo uwzględniona. Zgodnie z uwagą NFOŚiGW uzupełnienie fragment (str. 38) zostanie uzupełniony następująco: W związku z tym przewiduje się wdrożenie działań określonych w miejskich planach adaptacji do zmian klimatu, obejmujących m.in. zrównoważone i zaadaptowane do zmian klimatu systemy gospodarowania wodami
1371	Związek Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć i Młodzieżowy Strajk Klimatyczny	2.4.1.1 Powiązane rodzaje działań	92	Zdanie “Realizowane będą projekty multilokalizacyjne, (budowa/unowocześnienie rozjazdów i przejazdów drogowo-kolejowych, stacji, urządzenia dotyczące ochrony środowiska), a także punktowe na styku z innymi gałęziami transportu, w celu likwidacji lokalnych ograniczeń w przepływie pasażerów i ładunków i poprawy bezpieczeństwa, także poprzez budowę zintegrowanych węzłów przesiadkowych” należy uzupełnić o precyzyjne wskazanie dotyczące budowy łącznic/by-passów ułatwiających przejazd pociągów towarowych przez największe węzły: “Realizowane będą projekty multilokalizacyjne, (budowa/unowocześnienie rozjazdów i przejazdów drogowo-kolejowych, stacji, urządzenia dotyczące ochrony środowiska), a także punktowe na styku z innymi gałęziami transportu, w celu likwidacji lokalnych ograniczeń w przepływie pasażerów i ładunków i poprawy bezpieczeństwa, także poprzez budowę zintegrowanych węzłów przesiadkowych oraz łącznic kluczowych z punktu widzenia usprawnienia ruchu towarowego na największych węzłach (eliminacja konieczności zmian kierunku jazdy)”	Duże węzły kolejowe są obszarami szczególnie spowalniającym bieg pociągów towarowych. Składy towarowe muszą omijać główne stacje pasażerskie, a w wielu relacjach przy jeździe przez takie węzły jak Wrocław, Warszawa, Szczecin czy Poznań muszą zmieniać kierunek jazdy, co oznacza wydłużenie przejazdu o około godzinę, blokowanie torów przez pociągi dokonujące zmiany kierunku jazdy i konieczność ponownego wbiecia się w rytmu ruchu na liniach wylotowych. Jest to jeden z podstawowych czynników obniżających średnią prędkość pociągów towarowych, a więc pogarszających konkurencyjność kolei względem transportu drogowego. O ile spółka PKP PLK realizuje kolejne przedsięwzięcia z zakresu budowy by-passów, to nie zawsze są one umiejscawiane tam, gdzie jest to szczególnie potrzebne z punktu widzenia ruchu towarowego.	częściowo przyjęta	Obecne zapisy Programu nie wykluczają możliwości finansowania tego typu inwestycji służących optymalizacji wykorzystania całego systemu infrastruktury i łączenia różnych sektorów transportu i przewozów. Program nie zawiera zamkniętego katalogu typów projektów. Precyzyjne wskazanie różnych typów projektów będzie odbywało się na poziomie szczegółowych dokumentów programowych (tj. Szczegółowego opisu priorytetów).
1372	Związek Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć i Młodzieżowy Strajk Klimatyczny	2.3.1.1 Powiązane rodzaje działań	88	Zapis mówiący, że “Wsparcie będzie dedykowane miastom wojewódzkim i ich obszarom funkcjonalnym z wyłączeniem obszaru Polski Wschodniej”, należy znieść lub zastąpić kryterium ludnościowym: “Wsparcie będzie dedykowane miastom liczącym powyżej 100 tys. mieszkańców i ich obszarom funkcjonalnym z wyłączeniem obszaru Polski Wschodniej”.	Fakt istnienia w danym mieście Urzędu Wojewódzkiego i/lub Urzędu Marszałkowskiego w żadnym razie nie powinien stanowić kryterium dostępu do funduszy unijnych. Ogranicza to możliwości takich miast jak Radom, Włocławek czy Płock w realizacji większych przedsięwzięć jak budowa sieci tramwajowej (w każdym z tych miast rozważana jest budowa sieci tramwajowej). Co więcej, tego typu kryteria w konsekwencji wywołują pęd do tworzenia nowych województw, gdyż miasta nie posiadające statusu wojewódzkiego czują się pokrzywdzone, nie mogąc korzystać z funduszy unijnych na równi z innymi miastami, które są tej samej wielkości lub są mniejsze, ale są stolicami województw.	częściowo przyjęta	Program FENIKS realizuje zapisy Umowy Partnerstwa i Linii Demarkacyjnej określające podział interwencji. Oznacza to realizację projektów transportu miejskiego określonych w ZIT wojewódzkich i ZIT innych miast objętych w okresie programowania 2014-2020 instrumentem ZIT z wyłączeniem obszaru Polski Wschodniej. Inne inwestycje (w ramach tych samych ZIT wojewódzkich, jak i w pozostałych ZIT) będą mogły być finansowane w innych programach Polityki Spójności: programach regionalnych, w programie dla Polski Wschodniej, a także ze środków Krajowego Planu Odbudowy. Tym samym, nie ma tu luki wsparcia, a jego komplementarność oparta o różne źródła finansowania. Zmiany wynikające z niniejszej uwagi będą podstawą doprecyzowania brzmienia linii demarkacyjnej w związku z rozszerzeniem zakresu wsparcia FENIKS na miasta wojewódzkie i inne miasta objęte w okresie programowania 2014-2020 instrumentem ZIT z wyłączeniem obszaru Polski Wschodniej.
1373	Związek Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć i Młodzieżowy Strajk Klimatyczny		136	Dodać „wsparcie procesu kontroli dotyczących zasady do no significant harm” / w szczególności dotyczące ochrony ZIELONEJ INFRASTRUKTURY (w tym elementu kluczowego, i bardzo trudno odtwarzalnego - DRZEW). Konieczne wdrożenie w praktyce STANDARDÓW OCHRONY DRZEW i zieleni w procesach inwestycyjnych. Poziom wdrażania / edukacja / monitoring efektywności / ewaluacja.	Kontrola wypełnienia zasady do no significant harm w ramach wspieranych interwencji jest niezbędna dla zapobiegania znaczących szkód środowiskowych. W szczególności działania kontrolne służyć mogą przy zapobieganiu szkód w zakresie zielonej infrastruktury przy realizacji inwestycji.	częściowo przyjęta	W ramach Programu w rozdziale 1.7 został wprowadzony zapis: "W związku z obserwowaną niepokojącą praktyką eliminacji zieleni podczas rewitalizacji czy też zagospodarowania przestrzeni miejskiej, jak również zwiększania powierzchni nieprzepuszczalnej w środowiskach miejskich, niezbędnym staje się wdrożenie działań na rzecz „zazieleniania” miast. Na istotną rolę zieleni w przestrzeni miejskiej zwrócono uwagę również w zapisach unijnej strategii na rzecz bioróżnorodności 2030 podkreślając, iż zielone przestrzenie miejskie ograniczają zanieczyszczenia powietrza, zanieczyszczenie wody i hałas, zapewniają ochronę przed powodziąmi miejskimi, suszami i falami upałów oraz utrzymują więź między człowiekiem a przyrodą". Doprecyzowanie zapisów w tym zakresie nastąpi na poziomie szczegółowego opisu osi, czyli SzOP lub kryteriów wyboru projektów.
1374	Związek Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć i Młodzieżowy Strajk Klimatyczny	2.5.2.1 Powiązane rodzaje działań	107-108	Należy wprowadzić jednoznaczny warunek, że na liniach kolejowych zmodernizowanych/zbudowanych przy wsparciu funduszy unijnych niezbędne jest zapewnienie atrakcyjnej oferty przewozowej: np. połączenie przynajmniej raz na dwie godziny. To samo powinno dotyczyć się taboru zakupionego przy wsparciu funduszy unijnych, określając, że szynobusy i elektryczne zespoły trakcyjne muszą być w ruchu przez np. 70% doby, aby wyeliminować nieefektywne korzystanie z nowego taboru oraz przeciwdziałać zbyt długim lukom w kursowaniu połączeń kolejowych.	Nagminnym problemem inwestycji kolejowych - zarówno w linii kolejowe, jak i taboru - jest brak efektu w postaci dużej częstotliwości kursowania, brak atrakcyjnej oferty pozwalającej przyciągnąć pasażerów i skłonić ich do rezygnacji z własnego samochodu. Europejski standard oferty kolejowej - kursy co 60-120 minut - w Polsce jest wciąż niedościgniony, przez co kosztowne inwestycje nie przynoszą adekwatnych efektów w postaci przemiany zachowań społeczeństwa w zakresie mobilności. Istnieją przykłady, że Unia Europejska nieprzychylnie patrzyła na wsparcie inwestycji w regionach utrzymujących małą liczbę połączeń (casus województwa warmińsko-mazurskiego), dlatego należy tę kwestię możliwie jednoznacznie zaznaczyć na poziomie dokumentów krajowych.	częściowo przyjęta	Uwaga jest zasadna, jednak nie na etapie konstruowania zapisów programu. Szczegółowe kwestie dotyczące wyboru konkretnych projektów są do rozważenia przy okazji konstrukcji kryteriów wyboru projektów, czy też przygotowania Szczegółowego Opisu Priorytetów.
1375	Związek Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć i Młodzieżowy Strajk Klimatyczny	2.5.1.1 Powiązane rodzaje działań	91	Proponuje się uzupełnienie opisu na początku o przywołanie najistotniejszych wyzwań stojących przed siecią TEN-T w Polsce, tj.: - stworzenie warunków do pełnej eliminacji towarowego tranzytu drogowego drogą lądową przez obszar Polski, na rzecz przewozów intermodalnych drogą kolejową. w szczególności na następujących kierunkach (kraje bałtyckie-Niemcy/ Czechy/ Słowacja, porty bałtyckie-Czechy i Słowacja, Białoruś i Ukraina-Niemcy) - stworzenie warunków do większościowego przeniesienia transportu towarów z dróg na kolej na odległości powyżej 300km w transporcie krajowym pomiędzy głównymi ośrodkami przemysłowymi kraju, tj. port Szczecin - Wrocław - Wałbrzych, porty Gdynia/Gdańsk - Łódź/Warszawa - Górny Śląsk, Legnica/Lubin-Wrocław-Górny Śląsk-Rzeszów-Przemysł - uzupełnienie podstawowej sieci TEN-T o brakujące połączenia drogowe wysokiej jakości - pełna elektryfikacja sieci kolejowej pasażerskiej oraz jej rozszerzenie o nowe linie szybkich prędkości (np.: Warszawa-Łódź-Wrocław/ Poznań-Szczecin) i zakup taboru umożliwiającego wykorzystanie nowej infrastruktury oraz zwiększenie intensywności przewozów pasażerskich; - przystosowanie sieci kolejowej do zwiększenia zakresu przewozów towarowych intermodalnych, w tym zmniejszenia zakresu opóźnień w kursowaniu pociągów towarowych. - zwiększenie udziału ekologicznych środków przewozu towarów (koleją i elektrycznymi ciężarówkami) w odbiorze i nadawaniu przesyłek w polskich portach morskich.	Obecnie cel szczegółowy w istocie w słaby sposób opisuje faktyczny cel do osiągnięcia, zwłaszcza dla sektora kolejowego i lotniczego. Proponowane zapisy dadzą konkretne punkty odniesienia (kryteria) oceny zgłaszanych projektów.	częściowo przyjęta	Wskazane opisy są zbyt obszerne i szczegółowe do wpisania w treść programu, także w kontekście ograniczeń w liczbie znaków. W treści programu nie wskazuje się konkretnych projektów, czy odcinków linii. Szczegółowe dotyczące wyboru konkretnych projektów są do rozważenia przy okazji konstrukcji kryteriów wyboru projektów, zatem na etapie przygotowania Szczegółowego Opisu Osii Priorytetowych.

1376	Związek Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć i Młodzieżowy Strajk Klimatyczny	2.5.2.1 Powiązane rodzaje działań	107-109	Proponuje się uzupełnienie opisu na początku o przywołanie najistotniejszych wyzwań stojących przed transportem poza siecią TEN-T w Polsce, tj.: - dostosowanie infrastruktury drogowej do standardów bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz wykorzystania paliw zeroemisyjnych w transporcie kołowym towarowym i pasażerskim; - pełna elektryfikacja sieci kolejowej pasażerskiej oraz jej rozszerzenie o nowe linie szybkich prędkości (np.: Warszawa-Lódź-Wrocław/ Poznań-Szczecin) i zakup taboru umożliwiającego wykorzystanie nowej infrastruktury oraz zwiększenie intensywności przewozów pasażerskich; - rozszerzenie sieci regularnego transportu publicznego poza granice największych aglomeracji miejskich (na tereny peryferyjne), np. do każdego miasta powiatowego (względnie gminnego - w zależności od ambicji) kurs środka transportu publicznego (kolei aglomeracyjnej, autobusu) w ramach zintegrowanej taryfy co najmniej co godzinę. - stworzenie systemów komunikacji publicznej w miastach w 100% opartej na zeroemisyjnych źródłach energii (transport szynowy) oraz w większości kursującej po wydzielonej infrastrukturze z ruchu drogowego (trakcja tramwajowa, kolejowa)	Obecnie cel szczegółowy w istocie w słaby sposób opisuje faktyczny cel do osiągnięcia, zwłaszcza dla sektora kolejowego i lotniczego. Proponowane zapisy dadzą konkretne punkty odniesienia (kryteria) oceny zgłaszanych projektów.	częściowo przyjęta	Wskazane opisy są zbyt obszerne i szczegółowe do wpisania w treść programu, także w kontekście ograniczeń w liczbie znaków. W treści programu nie wskazuje się konkretnych projektów, czy odcinków linii. Szczegółowe dotyczące wyboru konkretnych projektów są do rozważenia przy okazji konstrukcji kryteriów wyboru projektów, zatem na etapie przygotowania Szczegółowego Opisu Priorytetów.
1377	Związek Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć i Młodzieżowy Strajk Klimatyczny	2.2.1.1 Powiązane rodzaje działań	57-85	W opisie zakresu interwencji dla rozdziału 2,2, działania edukacyjne (rozumiane jako rozwój świadomości, akceptacji i kompetencji) w tematach prośrodowiskowych potraktowano marginalnie. Konieczne jest wyraźne uzupełnienie zakresu interwencji we wszystkich celach o działania z zakresu edukacji ekologicznej.	Program FENIKS jest odpowiedzią na wyzwania globalnego kryzysu klimatycznego w ramach europejskiej strategii Zielonego Ładu. Potrzeba zmian oznacza konieczność nie tylko sensownego wydatkowania funduszy, ale głębokiej reformy cywilizacyjnej. Jej skuteczne przeprowadzenie wymaga nie tylko realizacji inwestycji (hardware), ale i rozwoju świadomości, akceptacji i kompetencji (software) osób, społeczności oraz instytucji. Konieczna jest zatem diagnoza dotycząca kwestii świadomości i kompetencji w tematach środowiskowych.	częściowo przyjęta	Doprecyzowany zakres wsparcia zostanie określony na poziomie SzOP. Należy podkreślić, że wszystkie obszary FENIKS zawierają dopuszczają finansowanie elementów uzupełniających projektu w postaci działania edukacyjno-informacyjne dotyczące zielonej energii. Ponadto, w celu dalszego podnoszenia wiedzy w zakresie transformacji energetycznej, środki będą również przeznaczone na kontynuację ogólnopolskiego systemu wsparcia doradczego dla sektora publicznego i mieszkaniowego oraz przedsiębiorstw w zakresie efektywności energetycznej, OZE i gospodarki niskoemisyjnej
1378	Związek Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć i Młodzieżowy Strajk Klimatyczny	2.2.4.1 Powiązane rodzaje działań	74-46	Z zakresu interwencji należy wykluczyć budowę nowej infrastruktury technicznej (“do no significant harm”), także tej służącej małej retencji; fragmentowi “Celem zapewnienia zrównoważonego rozwoju... towarzyszącej” należy nadać brzmienie “Celem zapewnienia zrównoważonego rozwoju w gospodarce wodnej przewidziano wspieranie naturalnego retencjonowania wody, w tym małej retencji (z wykluczeniem retencji powstałej w wyniku przegradzania cieków wodnych): działania w celu zatrzymania wód opadowych w miejscu ich powstania, w tym umożliwienie zasilenia profilu glebowego i dalej – wód podziemnych, renaturyzacja przekształconych cieków wodnych i ich dolin, w tym zwiększanie rozstawu wałów przeciwpowodziowych i budowa polderów zalewowych na zawałach obwałowanych dolin rzecznych, renaturyzacja obszarów od wód zaleźnych, z wykorzystaniem naturalnych mechanizmów ekosystemowych (nature based solutions). Ponadto, wsparciem objęte zostaną: przebudowa, remont lub wyłączenie z eksploatacji (likwidacja) urządzeń wodnych i infrastruktury hydrotechnicznej, ograniczające ryzyko wystąpienia powodzi i suszy”.	Spójność z zasadą “do no significant harm”. Wprowadzenie zmiany pozwoli na wykluczenie z zakresu wsparcia budowy inwestycji ukierunkowanych na retencję zbiornikową i korytową, kontrproduktywnych w stosunku do celu, jakim jest skuteczna adaptacja do zmian klimatu, szkodliwych środowiskowo (stojących w sprzeczności z celami środowiskowymi Ramowej Dyrektywy Wodnej – poprzez przegradzenie biegu rzek zaburzających ciągłość ekosystemów i morfologię cieków; nie neutralnych klimatycznie). Magazynowanie wody poprzez przegradzanie rzek (i ich zamianę na zbiorniki powyżej zapór czy stopni wodnych) nie powinno być objęte wsparciem. Zbiorniki emitują bardzo dużo gazów cieplarnianych (dwutlenku węgla, metanu i podtlenku azotu). Nie jest to jedynie gaz opuszczający czasę tych zbiorników w formie lotnej, ale także ten rozpuszczony, uwalniany do atmosfery na przelewach zapory. Przegradzenie rzeki i spowolnienie przepływu wód niszczy dolinę rzeczną i jej otoczenie, m.in. poprzez zalewanie, zmianę stosunków wodnych. Wiąże się z tym utrata różnorodności biologicznej (z negatywnym oddziaływaniem na nią o zasięgu znacznie wykraczającym poza zasięg inwestycji, zarówno w górę, jak i w dół rzeki). Proponowany zapis daje możliwość objęcia wsparciem wyłączenia z eksploatacji budowli istniejących, które nie spełniają swej roli w ograniczeniu 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. Proponowana zmiana zachowuje możliwość objęcia wsparciem modernizacji istniejącej infrastruktury, jeśli modernizacja ta ma na celu bardziej efektywne zarządzanie ryzykiem powodzi i suszy, w tym wdrażanie rozwiązań poprawiających i przywracających ciągłość ekosystemów rzecznych. Proponowana zmiana pozwoli nadać wysoki priorytet rozwojowi naturalnej retencji i wyjście naprzeciw ustaleniom i kierunkom działań wskazanym w SPA2020. Wśród działań adaptacyjnych w zakresie dostosowania sektora gospodarki wodnej do zmian klimatu SPA2020 wymienia: „zwiększanie możliwości retencyjnych i renaturyzację cieków wodnych oraz przywracanie i utrzymanie dobrego stanu wód, ekosystemów wodnych i od wód zaleźnych”, w rozumieniu Ramowej Dyrektywy Wodnej. SPA2020 wskazuje, że „ważne jest, aby działania służące ochronie przeciwpowodziowej w pierwszej kolejności wykorzystywały najmniej inwazyjne dla środowiska przyrodniczego rozwiązania, w szczególności nietechniczne metody ochrony przeciwpowodziowej”. Proponowana zmiana pozwoli na wdrożenie, poprzez objęcie go wsparciem, Krajowego Programu Renaturyzacji Wód Powierzchniowych.	częściowo przyjęta	Opis działań planowanych do wsparcia w ramach Celu szczegółowego 2.4 Wspieranie przystosowania się do zmian klimatu i zapobiegania ryzyku związanemu z kłęskami żywiołowymi i katastrofami, a także odporności, z uwzględnieniem podejścia ekosystemowego, uwzględnia działania związane ze zwiększaniem naturalnej retencji i renaturyzacji cieków wodnych i obszarów zależnych od wód (co zostało zaznaczone już w pierwszym akapicie "Będą to działania (...) dotyczące m.in. adaptacji obszarów miejskich do zmian klimatu, zwiększenia naturalnej retencji, renaturyzacji cieków wodnych i obszarów zależnych od wód(...)") oraz wykorzystanie tzw. nature/ecosystem based solutions (na co wskazuje sama nazwa celu szczegółowego). Dodatkowo opis działań w ramach celu szczegółowego zostanie zmodyfikowany w następujący sposób: "Celem zwiększenia odporności na powódzie i susze, przewidziano wsparcie systemów małej retencji renaturyzacji przekształconych cieków wodnych i ich dolin (m.in. poprzez zwiększanie rozstawu wałów przeciwpowodziowych) oraz renaturyzacji obszarów od wód zależnych z wykorzystaniem naturalnych mechanizmów ekosystemowych (nature based solutions). Ponadto działania będą skierowane na zapewnienie bezpieczeństwa powodziowego i przeciwdziałanie suszy poprzez budowę, przebudowę lub remont urządzeń wodnych i infrastruktury towarzyszącej. Działania będą realizowane zgodnie z Ramową Dyrektywą Wodną". Wprowadzenie zapisów wykluczających budowę nowej infrastruktury technicznej jest niezasadne, ze względu na fakt, że w uzasadnionych przypadkach budowa infrastruktury technicznej (np. wałów przeciwpowodziowych czy suchych zbiorników) jest konieczna dla zapewnienia ochrony przeciwpowodziowej ludności i cennej infrastruktury. Typy projektów, które zostaną objęte wsparciem zostaną doprecyzowane w dokumencie szczegółowym tj. szczegółowym opisie priorytetów.
1379	Związek Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć i Młodzieżowy Strajk Klimatyczny	2.2.1.1 Powiązane rodzaje działań	57	Uzupełnić zapis: Promowane będzie modernizacja w formule usług energetycznych niewielkich, lokalnych źródeł ciepła i modernizacja niewielkich systemów ciepłowniczych w oparciu o realne zapotrzebowanie na energię ciepłą i optymalizację wykorzystania OZE u odbiorców końcowych. Konsument energii muszą być informowani o przewidywanych zmianach cen ciepła uwzględniających ryzyko opłat za emisję CO2 w długim okresie. Wsparcie będą mogły uzyskiwać objęte powstałe na tej podstawie obywatelskie wspólnoty energetyczne (kod interwencji nr 046) .	W energetyce wspierana powinna być przede wszystkim strona popytowa (poprawa efektywności wykorzystania i użytkowania energii) – szczególnie w obszarze budynków - i lokalne bilansowanie energetyczne (rozproszona generacja, magazyny energii, inteligentne sieci dystrybucyjne).	częściowo przyjęta	Doprecyzowany zakres wsparcia oraz preferowane rozwiązania zostaną określone na poziomie SzOP oraz kryteriów.
1380	Związek Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć i Młodzieżowy Strajk Klimatyczny	2.2.2.1 Powiązane rodzaje działań	63	W projekcie napisano, że „elementem uzupełniającym projektu mogą być działania edukacyjno-informacyjne dotyczące zielonej energii”. Należy zapisać, iż działania edukacyjno-informacyjne będą stanowić obowiązkowy i pełnoprawny komponent Celu 2.2.2 o określonym budżecie. Elementem tych działań powinno być zbudowanie sieci doradców energetycznych, dostępnych dla samorządów i obywateli z poziomu powiatu lub gminy. Doradcy powinni być profesjonalnie przygotowani do wspierania lokalnych władz oraz mieszkańców w efektywnym i pełnym wykorzystaniu OZE oraz tworzeniu wszystkich dostępnych form prosumeryzmu energetycznego. Utworzenie zaplecza doradczego powinno znaleźć się wśród wskaźników Celu 2.2.2.	Wykorzystanie odnawialnych źródeł energii, w szczególności w postaci energetyki rozproszonej (obywatelskiej), jest w Polsce zjawiskiem nowym, dla rozwoju którego dodatkowym utrudnieniem są liczne i często zmieniające się uwarunkowania prawne i regulacje. W takiej sytuacji dobrze przemyślane działania edukacyjno-informacyjne na szeroką skalę są niezbędnym warunkiem rozwoju odnawialnej energii w Polsce.	częściowo przyjęta	Aktualnie trwają rozmowy na temat koncepcji dla projektu pn. Ogólnopolski Projekt Doradztwa Energetycznego. Projekt będzie realizowany w Priorytecie I w ramach c.s.2.1. Popieramy zgłoszone kierunki, jednak szczegóły zostaną doprecyzowane w fisco projektu oraz w dokumentach szczegółowych.

1381	Związek Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć i Młodzieżowy Strajk Klimatyczny	2.2.3.2 Główne grupy docelowe	69-90	Wsparcie ze środków UE rozbudowy, zmiany przeznaczenia, przekształcenia lub modernizacja sieci przesyłowych gazu będzie możliwa tylko przy wcześniejszej analizie wpływu inwestycji na emisje gazów cieplarnianych. Budowa i rozbudowa infrastruktury gazowej nie może być dozwolona, jeżeli nie wskaże się, że w perspektywie do 2035 roku będzie służyła do dystrybucji gazu odnawialnego (biometan i zielony wodór).	Z programu FENIKS nie mogą być finansowane inwestycje, które w przyszłości będą uniemożliwiały proces dekarbonizacji. Rozbudowa infrastruktury gazowej, jeżeli będzie służyła dystrybucji gazu ziemnego, nie jest zmianą docelową z punktu widzenia procesu dekarbonizacji, a w najlepszym wypadku stanem przejściowym. Należy unikać inwestycji w paliwa przejściowe, tam gdzie tylko jest to możliwe, ponieważ w niedługiej perspektywie będą i tak musiały zostać zastąpione nową infrastrukturą. W ten sposób można uniknąć marnotrawstwa środków i uzyskać lepsze efekty redukcji emisji gazów cieplarnianych jeszcze szybciej.	częściowo przyjęta	Zgodnie z zapisami programu istotne są inwestycje dotyczące rozbudowy, przebudowy, zmiany przeznaczenia, przekształcenia lub modernizacji sieci przesyłowych i dystrybucyjnych gazu uwzględniające techniczne przygotowanie sieci do wprowadzenia do systemu gazów odnawialnych i niskoemisyjnych, takich jak wodór, biometan, gaz syntezowy oraz inwestycje umożliwiające w dłuższej perspektywie zastąpienie instalacji zasilanych obecnie stałymi paliwami kopalnymi nowymi jednostkami zasilanymi paliwami gazowymi. Przewiduje się finansowanie także infrastruktury dedykowanej dla przesyłu lub dystrybucji gazów zdekarbonizowanych, w tym biometanu lub wodoru.
1382	Związek Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć i Młodzieżowy Strajk Klimatyczny	2.2.1.1 Powiązane rodzaje działań	57	Wnosimy o usunięcie "w tym z odpadów" lub doprecyzowanie o jaki rodzaj metody wytwarzania energii z odpadów chodzi w zdaniu "Dla tego drugiego rodzaju infrastruktury, głównymi źródłami ciepła powinno być ciepło ze źródeł kogeneracyjnych, źródeł odnawialnych (w tym z odpadów) [...]".	Zgodnie z art. 17 ust 1. pkt a i d lit ii Rozporządzenia (UE) 2020/852 nie jest możliwe finansowanie z środków publicznych, w tym unijnych, instalacji do wytwarzania energii ze spalania odpadów. Inwestycje te zostały uznane "wyrządzające poważne szkody środowiskowe" dla przeciwdziałania skutkom zmian klimatu i gospodarki o obiegu zamkniętym. Natomiast wytwarzanie energii w kogeneracji jest możliwe, ale rzadko realizowane, w wyniku beztlenowego przetwarzania bioodpadów (w biogazowniach).	częściowo przyjęta	Doprecyzowany zakres wsparcia oraz preferowane rozwiązania zostaną określone na poziomie SzOP oraz kryteriów.
1383	Związek Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć i Młodzieżowy Strajk Klimatyczny	2.3.1.7 WSKAŹNIKI	89-90	Ujawnienie we wskaźnikach produktu oraz rezultatu wskaźników dotyczących budowy infrastruktury rowerowej, lub innej służącej aktywnej mobilności lub mikromobilności. We wspólnej liście wskaźników kluczowych znajduje się np. wskaźnik produktu "Dedicated cycling infrastructure supported", a także wskaźnik rezultatu "Annual users of dedicated cycling infrastructure", które dla tego celu szczegółowego powinny mieć szczególne zastosowanie.	Jakkolwiek cel przewiduje wsparcie dla aktywnej mobilności oraz mikromobilności brakuje we wskaźnikach zaznaczenia tego faktu.	odrzucona	Program nie zakłada realizacji projektów dedykowanych stricte infrastrukturze rowerowej (Tabela finansowa dla celu szczegółowego 2.8. również nie wskazuje, że w programie wykorzystywane będą środki z kategorii "Infrastruktura rowerowa"). Wsparcie infrastruktury rowerowej przewidywane jest jako element projektu, a nie dedykowany typ projektu.
1384	Związek Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć i Młodzieżowy Strajk Klimatyczny	2.3.1.7 WSKAŹNIKI	89-90	Ujawnienie we wskaźnikach produktu oraz rezultatu wskaźników dotyczących budowy węzłów przesiadkowych. We wspólnej liście wskaźników kluczowych znajdują się np. wskaźniki produktu "Liczba wspartych zintegrowanych węzłów przesiadkowych, Liczba wybudowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych, Liczba przebudowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych, Liczba rozbudowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych", a także wskaźnik rezultatu "Annual users of new modernised public transport", które dla tego celu szczegółowego powinny mieć szczególne zastosowanie.	Jakkolwiek cel przewiduje wsparcie dla węzłów przesiadkowych brakuje we wskaźnikach zaznaczenia tego faktu.	odrzucona	Zgodnie z oczekiwaniami KE cele szczegółowe w programach perspektywy 2021-2027 powinny być owskaźnikowane przede wszystkim za pomocą wskaźników określonych w Rozporządzeniu 1058 z 2021 ws. Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności. Proponowany wskaźnik nie należy do wskaźników określonych w tym dokumencie. Biorąc pod uwagę oczekiwanie KE ograniczania w programach wskaźników nie pochodzących z przedmiotowego Rozporządzenia, uwaga zostaje odrzucona. Nie wyklucza się jednak możliwości dodania wskaźników dot. tego typu inwestycji w krajowym uszczegółowieniu do programu (odpowiednik szczegółowego opisu osi priorytetowych z perspektywy 2014-2020), zwłaszcza w przypadku uwzględnienia takich wskaźników na przygotowywanej krajowej liście wskaźników kluczowych. Uszczegółowienie programu będzie przygotowywane po zatwierdzeniu programu przez KE. Wskaźnik RCR62 Annual users of new or modernised public transport obejmuje efekty niewykazywane we wskaźniku RCR63 Annual users of new or modernised tram and metro lines (wskaźniki nie pokrywają się) i dlatego nie ma zastosowania do celu szczegółowego 2.8. FENIKS.
1385	Związek Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć i Młodzieżowy Strajk Klimatyczny	2.4.1.1 Powiązane rodzaje działań	92	Zdanie "Przewiduje się też mniejsze projekty na rzecz poprawy stanu bezpieczeństwa na drogach, polegające na doposażeniu służb drogowych (nadzoru ruchu i ratownictwa technicznego)58 w urzędzenia zwiększające bezpieczeństwo ruchu oraz przedsięwzięcia o charakterze edukacyjnym, mające na celu zmianę postaw i zachowań uczestników ruchu drogowego" należy zastąpić zdaniem wskazującym, że bezpieczeństwo na drogach zależy od: - wydzielonej infrastruktury dla niezmotoryzowanych uczestników ruchu drogowego: pieszych i rowerzystów, - geometrii drogi uniemożliwiającej jazdę szybszą niż dozwolona, - urzędzeń nadzoru jak fotoradary, odcinkowy pomiar prędkości, - przejść dla pieszych z azylami po środku jezdni i oświetleniem, - barier i słupków na jezdni uniemożliwiających wyprzedzanie w miejscach, gdzie nie jest ono dozwolone ("podwójna ciągła").	Mając na uwadze powyższe nie należy mieszać przyczyn i skutków, a więc - mając na celu rzeczywistą poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego - należy, zamiast skupiać się na mało skutecznych działaniach edukacyjnych, realizować projekty, tak by łamanie prawa oraz nieprzepisowa i brawurowa jazda były niemożliwe. Nie przyniosą oczekiwanych skutków działania edukacyjne, jeżeli nowe i zmodernizowane drogi nadal będą projektowane w sposób umożliwiający szybką jazdę.	odrzucona	Projekt Programu FENIKS nie przewiduje liniowych ani punktowych zadań infrastrukturalnych w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, które będą mogły być realizowane ze środków Krajowego Planu Odbudowy. Priorytetem FENIKS w aspekcie infrastrukturalnym jest rozwój drogowej sieci TEN-T, natomiast interwencja dedykowana wprost bezpieczeństwu ruchu drogowego, dotyczy działań o charakterze pozainfrastrukturalnym (doposażenie służb, kampanie edukacyjne). Tym niemniej, także dzięki budowie dróg, w tym obwodnic miast, nastąpi poprawa bezpieczeństwa w transporcie drogowym, poprzez przeniesienie na nie części ruchu (w tym ciężkiego ruchu tranzytowego) z niedostosowanej do takiej skali ruchu infrastruktury (w tym zwłaszcza miejskiej). Tym samym na aspekt bezpieczeństwa ruchu drogowego należy patrzeć całościowo, w ujęciu różnych źródeł finansowania, jak i różnych typów projektów poprawiających bezpieczeństwo na drogach.
1386	Związek Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć i Młodzieżowy Strajk Klimatyczny	2.3.1.1 Powiązane rodzaje działań	87	Proponuje się konkretyzację celu, który obecnie brzmi "Podstawowym celem wsparcia będzie dążenie do osiągnięcia zrównoważonej mobilności poprzez tworzenie warunków do sprawnego, efektywnego, inteligentnego i bezpiecznego systemu transportu publicznego w miastach dostępnego dla wszystkich użytkowników (w tym osób z ograniczoną mobilnością)" poprzez przywołanie głównych wyzwań rozwojowych w tym zakresie, tj.: - rozszerzenie sieci regularnego transportu publicznego poza granice największych aglomeracji miejskich (na tereny peryferyjne), np. do każdego miasta powiatowego (względnie gminnego - w zależności od ambicji) kurs środka transportu publicznego (kolei aglomeracyjnej, autobusu) w ramach zintegrowanej taryfy co najmniej co godzinę. - stworzenie systemów komunikacji publicznej w miastach w 100% opartej na zeroemisyjnych źródłach energii (autobusy elektryczne i transport szynowy) oraz w większości kursującej po wydzielonej infrastrukturze z ruchu drogowego (buspasy, trakcja tramwajowa, kolejowa) Proponuje się dodanie ogólnego celu dla tego priorytetu finansowania, np.: osiągnięcie w pełni zeroemisyjnych systemów transportu publicznego we wszystkich miastach Polski świadczących przewozy do 300km o wysokiej częstotliwości i jakości.	Obecnie określony cel dla tego priorytetu jest bardzo ogólny i uniemożliwia uchwycenie faktycznego kierunku, w którym mają być realizowane inwestycje z programu FENIKS. Proponowane zapisy dadzą konkretne punkty odniesienia (kryteria) oceny zgłaszanych projektów.	odrzucona	Zgłoszone wyzwania rozwojowe zawierają się w już wskazanych założeniach i stanowią ich uszczegółowienie poprzez wskazanie konkretnych rozwiązań. Za określenie i zaspokojenie potrzeb komunikacyjnych w miastach/aglomeracjach /regionach odpowiadają poszczególne organizatorzy transportu zbiorowego. Częstotliwość, zasięg czy szczegółowe rozwiązania techniczne uzależnione są od lokalnych/regionalnych potrzeb transportowych oraz istniejących warunków i nie mogą być wskazywane z poziomu krajowego. Tym samym FENIKS nie ma narzędzi dla kształtowania polityk transportowych w polskich miastach i regionach, a zapewni określonej grupie miast (zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa i Linii demarkacyjnej) możliwości inwestycyjne.

1387	Związek Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć i Młodzieżowy Strajk Klimatyczny	2.1.4.8 INDYKATYWNY PODZIAŁ ALOKACJI UE WEDŁUG RODZAJU INTERWENCJI	50-52	Należy ponownie oszacować potrzeby inwestycyjne w zakresie możliwości przetwarzania odpadów komunalnych w relacji do wymagań dotyczących obligatoryjnego zwiększenia poziomu ich recyklingu. Przyjęta wysokość alokacji dla wskaźnika RCO 107 jest niedostateczna.	Polska jest zagrożona niezrealizowaniem wymaganego poziomu recyklingu odpadów komunalnych. Obecnie średni poziom selektywnej zbiórki odpadów nie przekracza 35%, a recyklingu 25%, gdy już za cztery lata do recyklingu będziemy musieli przekazać 55% odpadów komunalnych. W związku z tym priorytetem działań i inwestycji w obszarze gospodarki odpadami komunalnymi musi być zwiększenie poziomu i jakości segregacji odpadów u źródła oraz inwestowanie w instalacje, które pozwolą na szybkie uzyskanie wymaganego efektu środowiskowego w niezbędnej skali. Tymczasem w Programie poza ogólnikowymi zapisami, proponuje się wydanie 230 mln EUR, niemal wszystkich alokowanych na powyższe cele środków, aby wybudować instalację/ę o wydajności wynoszącej zaledwie 101 767,13 Mg/r, aby zwiększyć poziom recyklingu o taki sam poziom. Ilość ta stanowi zaledwie 0,78% wszystkich powstających odpadów komunalnych w kraju. Z części opisowej Programu nie sposób dowiedzieć się dlaczego przyjęto tak mizerny wskaźnik i przy niezwykle nieproporcjonalnych wysokich nakładach finansowych. Radykalne oraz wymagane zwiększenie poziomu recyklingu może się dokonać przede wszystkim poprzez budowę i rozbudowę instalacji do zagospodarowania bioodpadów kuchennych oraz zielonych, które stanowią od 30 do 40% wszystkich wytwarzanych odpadów komunalnych. We wszystkich krajach, w których prowadzono działania nad optymalizacją ich selektywnej zbiórki i przetwarzania, udało się osiągnąć szybki wzrost poziomu recyklingu taki, jaki jest konieczny w Polsce, aby uniknąć kar za brak realizacji obowiązków wyznaczonych przez Dyrektywę 2018/851. Potrzeby inwestycyjne wynoszą w tym zakresie co najmniej 2 837 000 Mg/r. Obecnie żadna miejscowość w kraju nie posiada dostatecznej wymaganej wydajności instalacji do przetwarzania bioodpadów pochodzących z gospodarstw domowych. Jeśli nie jest możliwe zwiększenie środków Programu, to za kwotę 230 mln EUR można wybudować co najmniej 34 kompostownie o łącznej wydajności wynoszącej 1 035 000 Mg/r. Pozwoliłoby przetworzyć 10 razy więcej odpadów komunalnych niż obecnie przyjęte w Programie – tym samym zwiększenie krajowego poziomu recyklingu wyniosłoby 7,9%, a nie jak się zakłada 0,78% (w stosunku do obecnej ilości powstających odpadów, GUS).	odrzuciona	Zapisy projektu Programu FEnIKS stanowią, z jednej strony, wyraz realizacji celów rozwojowych kraju, a z drugiej uwzględniają uwarunkowania zewnętrzne związane z wymogami programowania Polityki Spójności na lata 2021-2027. Kształt Polityki Spójności na nowy okres, w tym priorytety realizacyjne, uwzględniają założenia Europejskiego Zielonego Ładu wyznaczającego długofalowy cel całkowitej neutralności klimatycznej UE do 2050 r. Biorąc pod uwagę powyższe czynniki, zaproponowany w projekcie Programu FEnIKS podział alokacji wynika z konieczności wypełnienia określonych poziomów wydatków na cele klimatyczne dla poszczególnych funduszy: FS i EFRR, a także koncentracji tematycznej (EFRR na realizację Celu Polityki 2), na podstawie pakietu rozporządzeń unijnych dot. Polityki Spójności oraz projektu Umowy Partnerstwa. W związku z tymi wymogami co najmniej 40% środków EFRR w Programie FEnIKS musi zostać przeznaczona na realizację Celu Polityki 2 – pro-klimatycznego i pro-środowiskowego. Dodatkowo, co najmniej 40,4% środków EFRR oraz 37% środków FS, a także cała kwota transferu środków z EFS+ do FS (zgodnie z wymogiem KE wyrażonym w ramach negocjacji Umowy Partnerstwa) musi zostać przeznaczona na cele klimatyczne. W świetle powyższego, w porównaniu do obecnego POIiŚ 2014-2020, w projekcie Programu FEnIKS zwiększono alokację na wsparcie obszarów związanych z energią, klimatem i środowiskiem (w zakresie środowiska głównie na działania związane z adaptacją do zmian klimatu - markery klimatyczne 100%). W tym miejscu należy wyjaśnić, że przyznana Polsce przez KE alokacja FS (po obowiązkowym transferze do CEF) została w perspektywie 2021-2027 zmniejszona o prawie 60% w porównaniu z perspektywą 2014-2020. MFIPR wnioskuje do KE na poziomie Umowy Partnerstwa o dokonanie transferu środków z EFS+ do FS. Projekt Programu FEnIKS uwzględnia pełną dopuszczalną kwotę transferu (20%, tj. 2,98 mld euro), przy czym należy podkreślić, że utrzymanie takiej wysokości transferu jest w dalszym ciągu przedmiotem rozmów z KE, która dotychczas
1388	Związek Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć i Młodzieżowy Strajk Klimatyczny	2.5.2.1 Powiązane rodzaje działań	109	Należy usunąć z zapisów programu następujące fragmenty: "Ze względu na podział interwencji w oparciu o położenie względem sieci TEN-T, zaistniała konieczność wyodrębnienia wsparcia dla odcinków rzek nie zakwalifikowanych do sieci TEN-T. W związku z tym, że większa część śródlądowych dróg wodnych w Polsce obecnie znajduje się poza siecią TEN-T istotne jest zapewnienie dedykowanego wsparcia umożliwiającego rozwój transportu wodnego śródlądowego. Dlatego w ramach niniejszego celu szczegółowego przewiduje się realizację analogicznych typów inwestycji jakie opisano w przypadku interwencji wobec odcinków wód śródlądowych w celu szczegółowym dotyczącym sieci TEN-T. Podniesienie konkurencyjności i wykorzystania transportu wodnego śródlądowego w Polsce wymaga rozwoju dróg wodnych, niezależnie od ich aktualnego kwalifikowania względem sieci TEN-T. Celem jest zapewnienie nieprzerwanych możliwości żeglugi, przy wykorzystaniu i istniejącej infrastruktury, łącząc porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki kraju z zapleczem lądowym." oraz "W przypadku transportu wodnego śródlądowego, większość dróg wodnych w Polsce jest poza siecią TEN-T, a jednocześnie część z nich jest objętych Europejskim Porozumieniem w Sprawie Głównych Śródlądowych Dróg Wodnych o Międzynarodowym Znaczeniu (tzw. Porozumienie AGN), którego celem jest skoordynowany plan rozwoju i budowy sieci śródlądowych dróg wodnych o międzynarodowym znaczeniu." Sugeruje się całkowite usunięcie z tego celu inwestycji w żeglugę śródlądową ze względu na argumenty podane w raporcie WWF Polska "Żegluga czy kolej".	Sugeruje się całkowite usunięcie z tego celu inwestycji w żeglugę śródlądową ze względu na argumenty podane w raporcie WWF Polska "Żegluga czy kolej". Transport śródlądowy nie ma w aktualnych warunkach ekonomicznych, technicznych oraz ekologicznych racjonalnych podstaw do rozwoju, ani jego rozwój nie wpłynie korzystnie na zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych, poprawę bezpieczeństwa powodziowego oraz odbudowę bioróżnorodności przyrodniczej kraju.	odrzuciona	Finansowanie zadań w transporcie wodnym śródlądowym ma dotyczyć inwestycji na Odrzańskiej Drodze Wodnej i stanowić kontynuację działań realizowanych dotychczas w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ). ODW jest szlakiem wodnym w ciągłej eksploatacji, wymagającym zarówno bieżącego utrzymania jak i modernizacji istniejącej infrastruktury w celu powstrzymania jej dalszej degradacji i przywrócenia parametrów żeglowności. Inwestycje w ramach FEnIKS mają na celu kontynuację działań zrealizowanych w poprzednich perspektywach w celu osiągnięcia planowanego zwiększenia efektywności transportu na szlaku żeglugowym ODW. Nie jest planowane prowadzenie inwestycji na innych szlakach wodnych, szczególnie na których nie odbywa się regularna żegluga towarowa. Polskie plany inwestycyjne w zakresie transportu wodnego śródlądowego są zbieżne z kierunkami europejskich polityk oraz są zgodne z celami Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju. Aspekt ekonomiczny nie jest jedynym czynnikiem determinującym konieczność przeprowadzenia modernizacji śródlądowych dróg wodnych. Mają one na celu również powstrzymanie dalszej dekapitalizacji infrastruktury żeglugowej oraz poprawę bezpieczeństwa żeglugi. Pełnią również funkcję regulacyjną, co stanowi element zapobiegania powodziom i suszom. Każdy projekt będzie podlegał ocenie oddziaływania na środowisko oraz będzie musiał być z spójny z zasadą DNSH (Do No Significant Harm -, pol. Nie Czyń Poważnych Szkód). Biorąc pod uwagę istniejące regulacje prawne w zakresie ocen oddziaływania na środowisko jak również konieczność uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację poszczególnych inwestycji w zakresie wsparcia infrastruktury żeglugi śródlądowej podnoszone sprzeczności nie występują.

1389	Związek Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć i Młodzieżowy Strajk Klimatyczny	2.5.1.1 Powiązane rodzaje działań	102	Proponuje się wykreślenie "transportu śródlądowego" z wymienionych gałęzi transportu do wsparcia w ramach tego priorytetu, który nigdy poza średniowieczem nie miał znacznego udziału w przewozach towarowych w Polsce i jego rozwój nie ma w naszym kraju uzasadnienia technicznego, ekonomicznego oraz ekologicznego. Argumenty za takim posunięciem można znaleźć .in. w raporcie WWF Polska "Żegluga czy kolej?".	Transport śródlądowy nie ma w aktualnych warunkach ekonomicznych, technicznych oraz ekologicznych racjonalnych podstaw do rozwoju, ani jego rozwój nie wpłynie korzystnie na zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych oraz odbudowę bioróżnorodności przyrodniczej kraju.	odrzucona	Finansowanie zadań w transporcie wodnym śródlądowym ma dotyczyć inwestycji na Odrzańskiej Drodze Wodnej i stanowić kontynuację działań realizowanych dotychczas w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ). ODW jest szlakiem wodnym w ciągłej eksploatacji, wymagającym zarówno bieżącego utrzymania jak i modernizacji istniejącej infrastruktury w celu powstrzymania jej dalszej degradacji i przywrócenia parametrów żeglowności. Inwestycje w ramach FEnIKS mają na celu kontynuację działań zrealizowanych w poprzednich perspektywach w celu osiągnięcia planowanego zwiększenia efektywności transportu na szlaku żegludowym ODW. Nie jest planowane prowadzenie inwestycji na innych szlakach wodnych, szczególnie na których nie odbywa się regularna żegluga towarowa. Polskie plany inwestycyjne w zakresie transportu wodnego śródlądowego są zbieżne z kierunkami europejskich polityk oraz są zgodne z celami Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju. Aspekt ekonomiczny nie jest jedynym czynnikiem determinującym konieczność przeprowadzenia modernizacji śródlądowych dróg wodnych. Mają one na celu również powstrzymanie dalszej dekapitalizacji infrastruktury żegludowej oraz poprawę bezpieczeństwa żeglugi. Pełnią również funkcję regulacyjną, co stanowi element zapobiegania powodziom i suszom. Każdy projekt będzie podlegał ocenie oddziaływania na środowisko oraz będzie musiał być z spójny z zasadą DNSH (Do No Significant Harm -, pol. Nie Czyni Poważnych Szkód). Biorąc pod uwagę istniejące regulacje prawne w zakresie ocen oddziaływania na środowisko jak również konieczność uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację poszczególnych inwestycji w zakresie wsparcia infrastruktury żeglugi śródlądowej podnoszone sprzeczności nie występują.
1390	Związek Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć i Młodzieżowy Strajk Klimatyczny	2.5.1.1 Powiązane rodzaje działań	102	Proponuje się wykreślenie "transportu śródlądowego" z wymienionych gałęzi transportu do wsparcia w ramach tego priorytetu, który nigdy poza średniowieczem nie miał znacznego udziału w przewozach towarowych w Polsce i jego rozwój nie ma w naszym kraju uzasadnienia technicznego, ekonomicznego oraz ekologicznego. Argumenty za takim posunięciem można znaleźć .in. w raporcie WWF Polska "Żegluga czy kolej?".	Transport śródlądowy nie ma w aktualnych warunkach ekonomicznych, technicznych oraz ekologicznych racjonalnych podstaw do rozwoju, ani jego rozwój nie wpłynie korzystnie na zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych oraz odbudowę bioróżnorodności przyrodniczej kraju.	odrzucona	Finansowanie zadań w transporcie wodnym śródlądowym ma dotyczyć inwestycji na Odrzańskiej Drodze Wodnej i stanowić kontynuację działań realizowanych dotychczas w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ). ODW jest szlakiem wodnym w ciągłej eksploatacji, wymagającym zarówno bieżącego utrzymania jak i modernizacji istniejącej infrastruktury w celu powstrzymania jej dalszej degradacji i przywrócenia parametrów żeglowności. Inwestycje w ramach FEnIKS mają na celu kontynuację działań zrealizowanych w poprzednich perspektywach w celu osiągnięcia planowanego zwiększenia efektywności transportu na szlaku żegludowym ODW. Nie jest planowane prowadzenie inwestycji na innych szlakach wodnych, szczególnie na których nie odbywa się regularna żegluga towarowa. Polskie plany inwestycyjne w zakresie transportu wodnego śródlądowego są zbieżne z kierunkami europejskich polityk oraz są zgodne z celami Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju. Aspekt ekonomiczny nie jest jedynym czynnikiem determinującym konieczność przeprowadzenia modernizacji śródlądowych dróg wodnych. Mają one na celu również powstrzymanie dalszej dekapitalizacji infrastruktury żegludowej oraz poprawę bezpieczeństwa żeglugi. Pełnią również funkcję regulacyjną, co stanowi element zapobiegania powodziom i suszom. Każdy projekt będzie podlegał ocenie oddziaływania na środowisko oraz będzie musiał być z spójny z zasadą DNSH (Do No Significant Harm -, pol. Nie Czyni Poważnych Szkód). Biorąc pod uwagę istniejące regulacje prawne w zakresie ocen oddziaływania na środowisko jak również konieczność uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację poszczególnych inwestycji w zakresie wsparcia infrastruktury żeglugi śródlądowej podnoszone sprzeczności nie występują.

1391	Związek Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć i Młodzieżowy Strajk Klimatyczny	2.4.2.1 Powiązane rodzaje działań	91-92	Ograniczenie zakresu finansowania inwestycji infrastrukturę drogową, jedynie dla inwestycji, które w ramach procedury Oceny Oddziaływania na Środowisko oraz wdrożenia działań mitygujących zapewnią, że emisje gazów cieplarnianych w wyniku ich budowy nie wzrosną w horyzoncie od momentu wybudowania do 2030 roku. Wprowadzenie zapisu, np. "wsparcie Fundusz Spójności zostanie ograniczone do budowy nowych dróg, których eksploatacja do roku 2030 nie zwiększy emisji gazów cieplarnianych, w regionach przejściowych i lepiej rozwiniętych". Uwaga ta dotyczy głównie obwodnic miast, gdyż szczególnie ich budowa przyczyni się do wzrostu ruchu drogowego w obrębie miast, z których zostanie wyprowadzony ruch tranzytowy. Proponujemy zatem wprowadzenie zapisu, że "Finansowane będą także projekty budowy obwodnic miast w sieci dróg krajowych (w tym dróg ekspresowych), tylko pod warunkiem, że towarzyszyć im będzie dostosowanie przepustowości dróg miejskich do zmniejszonego ruchu tranzytowego wyprowadzonego na obwodnicę, przy zastosowaniu zasady, że suma ruchu drogowego na drogach miejskich i obwodnicy zostanie co najwyżej taka sama jak przed budową obwodnicy i tym samym nie wzrosnie emisja gazów cieplarnianych związana z budową nowego, obwodowego połączenia drogowego."	W naszej ocenie budowa nowych dróg, w tym także na sieci TEN-T nie spełnia w okresie do roku 2026 zasady "do not significant harm". Spełnienie tej zasady wymaga, aby realizowane projekty przyczyniły się co najmniej do nie zwiększenia emisji gazów cieplarnianych. Tymczasem budowa nowych dróg powoduje stały intensywny wzrost ruchu drogowego na sieci dróg krajowych (co najmniej 5% rocznie), który przyczynia się do wzrostu emisji gazów cieplarnianych. W obecnej sytuacji polska polityka transportowa nie adresuje wystarczająco aktywnie działań, które przyczyniają się do wymiany floty pojazdów, zarówno pasażerskich i towarowych, na niskoemisyjne oraz zeroemisyjne. Opłaty za przejazd drogami pobierane są w bardzo ograniczonym zakresie (niski procent dróg objętych opłatami), a w szczególności dla pojazdów prywatnych nie są zróżnicowane w zależności od emisyjności pojazdu (np. niższe opłaty dla aut z wyższą normą EURO lub nisko i zero-emisyjnych). Wciąż nie ma aktywnych instrumentów fiskalnych zniechęcających do rejestracji w kraju samochodów o wysokiej emisyjności (w szczególności importowanych zza granicy). W miastach wysokoemisyjne samochody wciąż mogą poruszać się bez ograniczeń. Wszystko to powoduje, że wzrost ruchu na nowych drogach będzie powodował dodatkowe emisje i z tego powodu proces budowy dróg powinien być w najbliższym okresie zahamowany, na rzecz zwiększenia środków na inwestycje w transport publiczny (cel 2.8), w tym kolejowy międzymiastowy oraz towarowy (cel 3.1). Jeśli jakieś inwestycje drogowe miałyby być realizowane, należy zapewnić i sprawdzić w ramach procedury Oceny Oddziaływania na Środowisko, że ich budowa i eksploatacja nie zwiększy emisji gazów cieplarnianych, a jeśli tak, to wdrożyć intensywne działania mitygujące (np. preferencyjne opłaty za poruszanie się po drodze dla pojazdów bezemisyjnych), które zapewnią, że do tego zwiększenia nie dojdzie. Tylko drogi, które w ramach procedury OOS zapewnią brak wzrostu emisji gazów cieplarnianych w wyniku ich budowy i eksploatacji w horyzoncie do roku 2030 powinny otrzymać dofinansowanie.	odrzucona	Podział alokacji w programie, w tym zakres wsparcia dla dróg, stanowi propozycję, która podlega ocenie zarówno w ramach konsultacji społecznych, jak i na dalszym etapie prac związanych z przyjęciem dokumentu przez Radę Ministrów, a następnie jego negocjacjami z Komisją Europejską. Stąd może on jeszcze ulec zmianie. Wysokość alokacji dla sektora drogowego i typy projektów odzwierciedlają cele i wyzwania związane z koniecznością rozwoju do 2030 r. drogowej sieci bazowej TEN-T w Polsce, co jest nierozdzielnie związane z dokończeniem krajowej podstawowej sieci drogowej, łączącej miasta wojewódzkie, a także poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce. Z drugiej strony wysokość środków UE na drogi w FENKS uległa poważnemu ograniczeniu w stosunku do poprzedniej perspektywy (POIiŚ 2014-2020) w związku z określonymi na poziomie UE wymogami przejawiającymi się w zastosowaniu do programowania Polityki Spójności koncentracji tematycznej i celów klimatycznych, których wysokość dla każdego programu została określona na poziomie Umowy Partnerstwa. Ograniczenia w alokacji na transport drogowy są największe w stosunku do wszystkich innych sektorów i wynikają bezpośrednio z wymogów związanych z przeznaczeniem istotnie wyższej niż w poprzednich perspektywach finansowych alokacji UE na projekty o charakterze pro-środowiskowym i pro-klimatycznym. warunki realizacji projektów drogowych będą określone w innych dokumentach np. w kryteriach wyboru projektów. Każdy z projektów, który będzie realizowany z FENKS będzie musiał być zgodny z krajowymi i unijnymi przepisami dot. ochrony środowiska. Podczas przeprowadzania oceny oddziaływania inwestycji na środowisko (dla tych projektów dla których przeprowadzenie takiej oceny jest wymagane), analizy zagadnień związanych oddziaływaniem infrastruktury transportowej i poruszających się po niej pojazdów na środowisko w zakresie emisji zanieczyszczeń jest szczegółowo analizowane i jest jednym z wymaganych jej elementów.
1392	Związek Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć i Młodzieżowy Strajk Klimatyczny	2.5.1.1 Powiązane rodzaje działań	102-103	Z zakresu interwencji należy usunąć wsparcie dla rozwoju żeglugi śródlądowej ("do no significant harm").	Wsparcie dla tego rodzaju transportu przewidziane w projekcie programu torpeduje cele szczegółowe 2.1, 2.4, 2.7. Poprawka służy zachowaniu spójności z unijną Strategią na rzecz Bioróżnorodności 2030. Stabilizacja poziomu wody i likwidacja niskich stanów wód w korytach rzek związana z „przystosowaniem” ich do żeglugi, ograniczenie zasięgu i głębokości wylewów, a także trwałe zaburzenia poziomu wód gruntowych terenów przyległych zagrażają realizacji celów środowiskowych określonych w Ramowej Dyrektywie Wodnej. Będą znacząco negatywnie wpływać także na wszystkie korytowe i dolinowe typy siedlisk przyrodniczych chronione prawem polskim i wspólnotowym (Natura 2000), w szczególności: zalewane muliste brzoża rzek 3270, starorzecza 3150, łąki selernicowe 6440, łąki trzęślicowe 6410 i niżowe łąki użytkowane ekstensywnie 6510, ziołorośla nadrzeczne 6430, grądy 9170 a także łąki wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe 91E0, łąki wiązowo-jesionowe 91F0, mające status siedlisk o znaczeniu priorytetowym dla Wspólnoty. Argumenty przeciwko rozwojowi transportu śródlądowego pojawiły się już w Prognozie oddziaływania na środowisko SOR: "Projekt ten może rodzić liczne wątpliwości zarówno pod kątem jego możliwych negatywnych oddziaływań na wody oraz środowisko przyrodnicze, w tym ekosystemy od wód zależne. Wątpliwości pojawiają się także od strony ekonomicznej (opłacalność tego środka transportu) oraz od strony technicznej, gdyż w dalszym ciągu nierozwiązana jest kwestia zabezpieczenia odpowiedniej ilości wód umożliwiających transport rzeczny. Kwestie te nabierają szczególnego znaczenia analizując prognozowane zmiany klimatu i natężenie zjawisk ekstremalnych. Z jednej strony zjawiska suszy (w tym hydrologicznej mającej wpływ na żeglugę), z drugiej strony zagrożenia powodziowe i konieczność utrzymywania pojemności zbiorników wodnych umożliwiających przejęcie nadmiaru opadu). Z tego względu, na dalszych etapach wdrażania SOR, zasadnym byłoby przeprowadzenie szczegółowego studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego, które określi optymalny rozkład i klasę dróg wodnych w Polsce z jednoczesnym wskazaniem odcinków, dla których jest to zasadne. Biorąc pod uwagę duży koszt środowiskowy związany z realizacją tego projektu jako alternatywę można by rozważyć szersze wsparcie transportu kolejowego." Program rozwoju transportu śródlądowego nie ma strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Transport śródlądowy nie ma w aktualnych warunkach ekonomicznych, technicznych oraz ekologicznych racjonalnych podstaw do rozwoju, ani jego rozwój nie wpłynie korzystnie na zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych, poprawę bezpieczeństwa powodziowego oraz odbudowę bioróżnorodności przyrodniczej kraju (vide: raport WWF Polska "Żegluga czy kolej").	odrzucona	Finansowanie zadań w transporcie wodnym śródlądowym ma dotyczyć inwestycji na Odrzańskiej Drodze Wodnej i stanowić kontynuację działań realizowanych dotychczas w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ). ODW jest szlakiem wodnym w ciągłej eksploatacji, wymagającym zarówno bieżącego utrzymania jak i modernizacji istniejącej infrastruktury w celu powstrzymania jej dalszej degradacji i przywrócenia parametrów żeglowności. Inwestycje w ramach FENKS mają na celu kontynuację działań zrealizowanych w poprzednich perspektywach w celu osiągnięcia planowanego zwiększenia efektywności transportu na szlaku żegludowym ODW. Nie jest planowane prowadzenie inwestycji na innych szlakach wodnych, szczególnie na których nie odbywa się regularna żegluga towarowa. Polskie plany inwestycyjne w zakresie transportu wodnego śródlądowego są zbieżne z kierunkami europejskich polityk oraz są zgodne z celami Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju. Aspekt ekonomiczny nie jest jedynym czynnikiem determinującym konieczność przeprowadzenia modernizacji śródlądowych dróg wodnych. Mają one na celu również powstrzymanie dalszej dekapitalizacji infrastruktury żegludowej oraz poprawę bezpieczeństwa żeglugi. Pełnią również funkcję regulacyjną, co stanowi element zapobiegania powodziom i suszom. Każdy projekt będzie podlegał ocenie oddziaływania na środowisko oraz będzie musiał być z spójny z zasadą DNSH (Do No Significant Harm -, pol. Nie Czyń Poważnych Szkód). Biorąc pod uwagę istniejące regulacje prawne w zakresie ocen oddziaływania na środowisko jak również konieczność uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację poszczególnych inwestycji w zakresie wsparcia infrastruktury żeglugi śródlądowej podnoszone sprzeczności nie występują.

1393	Związek Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć i Młodzieżowy Strajk Klimatyczny	2.5.2.1 Powiązane rodzaje działań	107-109	Z zakresu interwencji należy usunąć wsparcie dla rozwoju żeglugi śródlądowej ("do no significant harm").	Wsparcie dla tego rodzaju transportu przewidziane w projekcie programu torpeduje cele szczegółowe 2.1, 2.4, 2.7. Poprawka służy zachowaniu spójności z unijną Strategią na rzecz Biodźnorodności 2030. Stabilizacja poziomu wody i likwidacja niskich stanów wód w korytach rzek związana z „przystosowaniem” ich do żeglugi, ograniczenie zasięgu i głębokości wylewów, a także trwałe zaburzenia poziomu wód gruntowych terenów przyległych zagrożą realizacji celów środowiskowych określonych w Ramowej Dyrektywie Wodnej. Będą znacząco negatywnie wpływać także na wszystkie korytowe i dolinowe typy siedlisk przyrodniczych chronione prawem polskim i wspólnotowym (Natura 2000), w szczególności: zalewane muliste brzegi rzek 3270, starorzecza 3150, łąki selernicowe 6440, łąki trzęślicowe 6410 i niżowe łąki użytkowane ekstensywnie 6510, ziołorośla nadrzeczne 6430, grądy 9170 a także łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe 91E0, łęgi wiązowo-jesionowe 91F0, mające status siedlisk o znaczeniu priorytetowym dla Wspólnoty. Argumenty przeciwko rozwojowi transportu śródlądowego pojawiły się już w Prognozie oddziaływania na środowisko SOR: "Projekt ten może rodzić liczne wątpliwości zarówno pod kątem jego możliwych negatywnych oddziaływań na wody oraz środowisko przyrodnicze, w tym ekosystemy od wód zależne. Wątpliwości pojawiają się także od strony ekonomicznej (opłacalność tego środka transportu) oraz od strony technicznej, gdyż w dalszym ciągu nierozwiązana jest kwestia zabezpieczenia odpowiedniej ilości wód umożliwiających przejęcie nadmiaru opadu). Z tego względu, na dalszych etapach wdrażania SOR, zasadnym byłoby przeprowadzenie szczegółowego studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego, które określi optymalny rozkład i klasę dróg wodnych w Polsce z jednoczesnym wskazaniem odcinków, dla których jest to zasadne. Biorąc pod uwagę duży koszt środowiskowy związany z realizacją tego projektu jako alternatywę można by rozważyć szersze wsparcie transportu kolejowego." Program rozwoju transportu śródlądowego nie ma strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Transport śródlądowy nie ma w aktualnych warunkach ekonomicznych, technicznych oraz ekologicznych racjonalnych podstaw do rozwoju, ani jego rozwój nie wpłynie korzystnie na zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych, poprawę bezpieczeństwa powodziowego oraz odbudowę bioróżnorodności przyrodniczej kraju (vide: raport WWF Polska "Żegluga czy kolej").	odrzucona	Finansowanie zadań w transporcie wodnym śródlądowym ma dotyczyć inwestycji na Odrzańskiej Drodze Wodnej i stanowić kontynuację działań realizowanych dotychczas w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ). ODW jest szlakiem wodnym w ciągłej eksploatacji, wymagającym zarówno bieżącego utrzymania jak i modernizacji istniejącej infrastruktury w celu powstrzymania jej dalszej degradacji i przywrócenia parametrów żeglowności. Inwestycje w ramach FEniKS mają na celu kontynuację działań zrealizowanych w poprzednich perspektywach w celu osiągnięcia planowanego zwiększenia efektywności transportu na szlaku żeglugowym ODW. Nie jest planowane prowadzenie inwestycji na innych szlakach wodnych, szczególnie na których nie odbywa się regularna żegluga towarowa. Polskie plany inwestycyjne w zakresie transportu wodnego śródlądowego są zbieżne z kierunkami europejskich polityk oraz są zgodne z celami Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju. Aspekt ekonomiczny nie jest jedynym czynnikiem determinującym konieczność przeprowadzenia modernizacji śródlądowych dróg wodnych. Mają one na celu również powstrzymanie dalszej dekapitalizacji infrastruktury żeglugowej oraz poprawę bezpieczeństwa żeglugi. Pełnią również funkcję regulacyjną, co stanowi element zapobiegania powodziom i suszom. Każdy projekt będzie podlegał ocenie oddziaływania na środowisko oraz będzie musiał być z spójny z zasadą DNSH (Do No Significant Harm - , pol. Nie Czyn Poważnych Szkód). Biorąc pod uwagę istniejące regulacje prawne w zakresie ocen oddziaływania na środowisko jak również konieczność uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację poszczególnych inwestycji w zakresie wsparcia infrastruktury żeglugi śródlądowej podnoszone sprzeczności nie występują.
1394	Związek Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć i Młodzieżowy Strajk Klimatyczny	2.2.2.8 INDYKATYWNY PODZIAŁ ALOKACJI UE WEDŁUG RODZAJU INTERWENCJI	67	Zaproponowany budżet dla Celu 2.2.2 wynosi 599 000 000 EUR. Kwota ta powinna zostać zwiększona.	Zaproponowany budżet powinien zostać zwiększony, biorąc pod uwagę dysproporcję pomiędzy jego wysokością, a pulą środków przewidzianych m.in. na infrastrukturę TEN-T, która wynosi 6 544 000 000 EUR. Planując środki w ramach programu FEniKS należy mieć na uwadze, że Fundusz ten służy przede wszystkim realizacji polityki ochrony klimatu, który to cel realizuje energetyka odnawialna oraz prosumeryzm energetyczny.	odrzucona	W porównaniu do obecnego POIiŚ 2014-2020, w projekcie Programu FEniKS zwiększono alokację na wsparcie obszarów związanych z energią, klimatem i środowiskiem. Mimo, że alokacja FEniKS jest niższa od alokacji obecnego POIiŚ o 2,3 mld euro, alokacja dla sektora energetyki wzrosła o 3,54 mld euro (z 2,83 do 6,37 mld euro).
1395	Związek Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć i Młodzieżowy Strajk Klimatyczny	2.1.5.8 INDYKATYWNY PODZIAŁ ALOKACJI UE WEDŁUG RODZAJU INTERWENCJI	55-56	Proponuje się zwiększenie alokacji na wsparcie tego celu szczegółowego do poziomu adekwatnego do wyzwań środowiskowych związanych z utratą różnorodności biologicznej, i skierowanie środków priorytetowo na ochronę gatunków i siedlisk, w celu zapewnienia właściwego stanu ich ochrony, w tym na obszarach Natura 2000 (7,5% funduszy w ramach Programu).	Będzie to adekwatne do wyzwań związanych z utratą różnorodności biologicznej i celów Strategii Biodźnorodności UE, Europejskiego Zielonego Ładu oraz ambicji UE wyrażonych w motywie (11) ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r. ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego Plus, Funduszu Spójności, Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji i Europejskiego Funduszu Morskiego, Rybackiego i Akwakultury, a także przepisy finansowe na potrzeby tych funduszy oraz na potrzeby Funduszu Azylu, Migracji i Integracji, Funduszu Bezpieczeństwa Wewnętrznego i Instrumentu Wsparcia Finansowego na rzecz Zarządzania Granicami i Polityki Wizowej: „Odzwierciedlając znaczenie przeciwdziałania utracie różnorodności biologicznej, Fundusze powinny przyczynić się do uwzględnienia działań na rzecz różnorodności biologicznej w politykach Unii oraz do zrealizowania ambicji przeznaczenia 7,5 % rocznych wydatków w ramach wieloletnich ram finansowych (WRF) na cele dotyczące różnorodności biologicznej w 2024 r. oraz 10 % rocznych wydatków w ramach WRF na cele dotyczące różnorodności biologicznej w latach 2026 i 2027, przy uwzględnieniu faktu, że cele klimatyczne i cele dotyczące różnorodności biologicznej częściowo się pokrywają.”	przyjęta	