|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Nr** | **Zgłaszający** | **Umiejscowienie w dokumencie – część/rozdział FEnIKS** | **Umiejscowienie w dokumencie – nr strony FEnIKS** | **Proponowana treść zapisu/uwaga** | **Uzasadnienie** | **Stanowisko IZ** |
|  | CKPŚ | 2.1.5 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, str. 47 w wersji programu FENiKS z dnia 4.01.2022 | 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 zawężająco tylko do obszarów chronionych, ponieważ w tej sposób zmniejszy się skuteczność działań. Ochrona przyrody na obszarach chronionych (parki narodowe, rezerwaty, 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. | Program FEnIKS będzie jednym z wielu źródeł finansowania (m.in. środki krajowe, środki europejskie w ramach programów regionalnych, WPR, LIFE) ochrony przyrody i różnorodności biologicznej w Polsce, wobec czego nie jest niezbędnym, aby obejmował wsparciem cały możliwy zakres. Program krajowy jakim jest FEnIKS koncentruje się na najważniejszych potrzebach i działaniach dla głównych obszarowych form ochrony przyrody w RP czy gatunków zagrożonych. Co więcej priorytetowe traktowanie obszarów Natura 2000 odzwierciedla oczekiwania KE i PE sformułowane dla środków polityki spójności jak również wynika ze znacznych potrzeb finansowych zidentyfikowanych w PAF. Należy wyraźnie zaznaczyć, że alokacja FEnIKS na cel 2.7 nie jest nieograniczona i nierealnym jest postulat zaspokojenia wszystkich potrzeb ochrony przyrody w Polsce tylko w oparciu o te fundusze. Naturalnym i racjonalnym jest skupienie się na poprawie stanu zachowania najcenniejszych zasobów przyrodniczych, które to najczęściej znajdują się na obszarach chronionych. Zakres wsparcia w FEnIKS jest na bieżąco konsultowany z Generalną Dyrekcją Ochrony Środowiska. Skupienie się w znacznej mierze na wdrażaniu działań wynikających z dokumentów planistycznych i strategicznych zapewni adekwatność i planowość działań, odpowiednią efektywność, zgodność z potrzebami i ustalenie priorytetów. Co więcej należy zauważyć, że wbrew uwadze interwencja FEnIKS nie ogranicza się wyłącznie do ochrony siedlisk i gatunków na obszarach chronionych gł. parków narodowych, czy Natury 2000. Poniżej cytat z projektu programu FEnIKS w wersji przyjętej przez RM, str. 48, w którym podkreślono odniesienia wskazujące na szerszy zakres:  *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 wzmacniania populacji zagrożonych gatunków, w tym w ekosystemach wodnych i od wód zależnych. 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). Ze względu na ponadregionalny charakter i rosnące zagrożenie ze strony inwazyjnych gatunków obcych dla rodzimej fauny i flory, planowane jest wsparcie dla przedsięwzięć ukierunkowanych na ich zwalczanie.* |
|  | CKPŚ | 1.4 WYZWANIA W ZAKRESIE ZDOLNOŚCI ADMINISTRACYJNYCH  W związku z powyższym, istnieje potrzeba uproszczenia zasad aplikowania o dofinansowanie, w tym uproszczenie wzoru wniosków o dofinansowanie, ograniczenia liczby załączników do ww. wniosku oraz wprowadzenie większej elastyczności w zakresie poprawy/uzupełnienia wniosku. | Str. 15 | W związku z powyższym, istnieje potrzeba uproszczenia zasad aplikowania o dofinansowanie, w tym uproszczenie wzoru wniosków o dofinansowanie, ograniczenia liczby załączników do ww. wniosku oraz wprowadzenie większej elastyczności w zakresie poprawy/uzupełnienia wniosku. Istotną sprawą jest również odstąpienie od wymogu stosowania wymogu konkurencyjności przy wyborze wykonawców jeśli zapisy prawa uniemożliwiają prowadzenie działań na danym terenie przez inne podmioty – np. w przypadku gospodarki łowieckiej (odstrzały drapieżników) przez koła łowieckie dzierżawiące zgodnie z art. 8 ust. 1 ustawy z dnia 13 października 1995 r. Prawo Łowieckie (Dz.U.2015.2168 t.j. z dnia 2015.12.22) lub zarządców w obwodach łowieckich. | Propozycja rozszerzenia zapisu dotyczącego uproszczeń.  Ze względu na zawarte umowy dzierżawy obwodów łowieckich przez Koła Łowieckie (zgodnie ze statutem Polskiego Związku Łowieckiego (PZŁ) powołanym na podstawie Uchwały XXI Zjazdu Delegatów Polskiego Związku Łowieckiego w sprawie uchwalenia Statutu PZŁ) usługa odstrzału na danym terenie łowieckim może być wykonana tylko przez Koło Łowieckie przydzielone do danego obwodu łowieckiego, ograniczając tym samym możliwość udzielenia zamówienia na usługę odstrzału drapieżników na danym terenie do jednego Wykonawcy. Koła łowieckie nie są zainteresowane współpracą z podmiotami realizującymi projekty wobec skomplikowanych procedur i wymogów, a ich odmowa i brak możliwości wprowadzenia w teren innych wykonawców może wkrótce doprowadzić do wyginięcia wielu chronionych gatunków – w tym zółwi błotnych, susłów, głuszców itp. | Ewentualne odstępstwa od konkurencyjnego wyboru wykonawców zostaną określone na etapie przygotowywania i konsultacji dokumentu wdrożeniowego - wytycznych w zakresie kwalifikowania wydatków. |
|  | CKPŚ | 1.4 WYZWANIA W ZAKRESIE ZDOLNOŚCI ADMINISTRACYJNYCH  Dalsze uproszczenia w ramach poszczególnych działań przyniosłoby rozliczanie wydatków dla niektórych kategorii wydatków metodami uproszczonymi, w za pomocą stawki ryczałtowej (flat-rate) w tych grupach projektów,  16 gdzie występuje znaczna powtarzalność uwarunkowań finansowych projektów i gdzie powyższa  kwestia nie narusza przepisów w zakresie pomocy publicznej | Str. 15 | Propozycja zapisu:Dalsze uproszczenia w ramach poszczególnych działań przyniosłoby rozliczanie wydatków dla niektórych kategorii wydatków metodami uproszczonymi, w za pomocą stawki ryczałtowej (flat-rate) w tych grupach projektów, 16 gdzie występuje znaczna powtarzalność uwarunkowań finansowych projektów i gdzie powyższakwestia nie narusza przepisów w zakresie pomocy publicznej, oraz zastosowanie limitu kwotowego, zwalniającego z obowiązku przedstawiania dokumentacji związanej z poniesionym wydatkiem. | Wprowadzenie limitu kwotowego, zwalniającego z obowiązku przedstawiania dokumentacji związanej z poniesionym wydatkiem, np. do kwoty 1000 PLN (delegacje, zakup, paliwa, zakup materiałów biurowych) znacząco usprawniłoby i przyspieszyło certyfikację wydatków. | Określenie tego rodzaju uproszczeń będzie rozważane na etapie przygotowywania dokumentów wdrożeniowych - zasad kwalifikowania wydatków i ich kontroli. |
|  | CKPŚ | 2.1.5.7 WSKAŹNIKI | Str. 55, wskaźnik: „Surface of Natura 2000 sites covered by protection and restoration measures”/ w wersji programu FENiKS z dnia 4.01.2022, str. 50: wskaźnik: Powierzchnia obszarów Natura 2000 objętych środkami ochrony i odtworzenia | Rekomendowane jest dodanie przypisu definiującego wskaźnik i określającego w jaki sposób zostały skalkulowane wartości wskaźnika – docelowo: 37 460 ha/w wersji programu FENiKS z dnia 4.01.2022 – 52 000 ha. Rekomendowane jest również sformułowanie wskaźnika rezultatu dla działania odnoszącego się do ochrony gatunków i siedlisk. | W PF 2014-2020 analogiczny wskaźnik tj. „Powierzchnia siedlisk wspieranych w celu uzyskania lepszego statusu ochrony” był wskaźnikiem rezultatu, szacowanym na 73 000 ha. W PF 2021-2027 zaproponowano podobny zapis jako wskaźnik produktu. Nie jest jasne jak zmieni się definicja wskaźnika i w jaki sposób oszacowano jego docelową wartość. Brak informacji na temat definicji wskaźnika i sposobu kalkulowania jego wartości utrudni spójne podejście do tej kwestii w różnych projektach, na etapie ich realizacji.  Ponadto w Programie dla celu 2.7 sformułowanie jedynie 1 wskaźnik  rezultatu, co znacznie ograniczy możliwości oceny efektów projektów oraz całej interwencji. Potwierdza to raport z oceny wpływu działań II osi priorytetowej POIiŚ 2014-2020 na realizację celów szczegółowych tej osi, w którym wskazano, że: „w katalogu wskaźników obowiązkowych dla II osi priorytetowej POIiŚ 2014-2020 znajduje się znaczna liczba wskaźników agregujących różne, nieporównywalne obiekty, lub zmienne. Przykładem są wskaźniki: Liczba dodatkowych osób korzystających z ulepszonego oczyszczania ścieków; Liczba wybudowanych urządzeń dla celów ochrony przeciwpowodziowej; Powierzchnia siedlisk wspieranych w celu uzyskania lepszego statusu ochrony; Zasięg zrealizowanych przedsięwzięć edukacyjno-promocyjnych oraz informacyjnych. Wskaźniki tego rodzaju mają znikomą wartość z puntu widzenia oceny efektów projektów oraz całej interwencji, a często są podstawowymi wskaźnikami monitorowanymi w projektach.” | Nie mamy możliwości dodawania do programu postulowanych w uwadze elementów. Program przygotowywany jest zgodnie z wzorem określonym w Rozporządzeniu 1060 z 2021 r., a liczba jego znaków jest limitowana.  Zestaw wskaźników prezentowanych w programie to przede wszystkim wskaźniki wspólne dla UE określone w Rozporządzeniu 1058 z 2021 r. W przypadku celu szczegółowego 2.7. nie przewidują one wskaźnika rezultatu dedykowanego *stricte* powierzchni obszarów Natura 2000.  Biorąc pod uwagę wyniki cytowanego w uzasadnieniu badania ewaluacyjnego, nie wykluczamy możliwości uwzględnienia dodatkowych wskaźników dla celu szczegółowego 2.7. *w Szczegółowym opisie priorytetów* FEnIKS. Uwzględnianie w programie wskaźników dodatkowych względem niezbędnego ich zestawu, rozszerzałoby bowiem niepotrzebnie zakres zobowiązań programu.  Definicja wskaźnika *Powierzchnia obszarów Natura 2000 objętych środkami ochrony i odtworzenia* została określona przez KE i brzmi: ‘Surface area of Natura 2000 sites covered by protection and restoration measures financed by the supported projects. These measures need to be in line with the prioritised action framework (PAF). The PAFs are strategic multiannual planning tools aimed at providing a comprehensive overview of the measures that are needed to implement the EU-wide Natura 2000 network and linking them to the corresponding EU funding instruments (see Council Directive 92/43/EEC in references)’. Wskaźnik został skalsyfikowany w PF 2021-2027 jako produkt również decyzją KE.  Podkreślamy też, że szacowanie wartości wskaźników do programu oparte jest na teoretycznych założeniach. Realizacja projektów odbywać się będzie w ramach szczegółowych warunków określonych w odpowiednich dokumentach, które będą przygotowane po uzyskaniu decyzji KE zatwierdzającej program. |
|  | Joanna Korzeb Górnośląsko- Zagłebiowska Metropolia |  |  | Zwracam się z prośbą uwzględnienie w Programie FEnIKS 2021-2027 inwestycji w zakresie dróg rowerowych jako inwestycji samodzielnych, odrębnych i niestanowiących uzupełnienia do części inwestycji (np. budowa drogi) w ramach jednego projektu.  Drogi rowerowe stanowią ostatnią milę transportu zbiorowego przyczyniając się jednocześnie do znacznego odciążenia transportu miejskiego. Na poziomie regionów, na inwestycje w zakresie dróg rowerowych dofinansowane z UE planuje się przeznaczyć niewielkie kwoty, które są niewystarczające w stosunku do istniejących potrzeb. |  | 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 (programy regionalne) 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 odniesieniu do stanowiska, iż na poziomie regionów, na inwestycje w zakresie dróg rowerowych dofinansowane z UE planuje się przeznaczyć niewielkie kwoty, które są niewystarczające w stosunku do istniejących potrzeb, to adresatem tej uwagi powinien być podmiot programujący wsparcie w programie regionalnym. Dlatego zachęcamy do zgłoszenia tej uwagi do właściwego programu regionalnego, ponieważ też identyfikujemy potrzebę wsparcia na tym poziomie ścieżek rowerowych, jako elementu uzupełniającego do infrastruktury transportu publicznego finansowanej z programu krajowego. |
|  | m.st. Warszawy do programu FEnIKS |  |  | 1.Potrzeba ewentualnego proporcjonalnego zmniejszenia alokacji na różne typy projektów przy braku zgody KE na przesunięcie środków z EFS+ do Funduszu Spójności  Z uwagi na fakt, że alokacja Funduszu Spójności w ramach w/w programu będzie uzależniona od zgody Komisji Europejskiej na przesunięcie do tego Funduszu dodatkowej puli środków z Europejskiego Funduszu Społecznego Plus, które będzie decydować aż o blisko 25% całkowitej alokacji Funduszu Spójności, to w przypadku braku zgody KE na taką realokację niezbędne będzie ograniczenie obecnych założeń podziału środków Funduszu Spójności na poszczególne typy projektów oraz odbiorców wsparcia. W naszej opinii w przypadku konieczności dokonania ograniczenia kwoty Funduszu Spójności nie powinno ono dotykać największych miast/metropolii w stopniu większym niż inne sektory. |  | 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 nieprzychylne stanowisko do tej kwestii. 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.  Podział alokacji FEnIKS jest i w przypadku konieczności dokonania zmian (np. w wyniku zmniejszonego transferu) będzie wypadkową potrzeb inwestycyjnych dla poszczególnych obszarów oraz wymogów KE m.in. dotyczących wypełnienia celów klimatycznych. |
|  | m.st. Warszawy do programu FEnIKS |  |  | 2.Niski udział środków przeznaczanych na priorytet III Transport miejski (ok. 7%)  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). Co równie istotne z punktu widzenia sprawiedliwego podziału środków UE, alokacja przeznaczana na każdy z wojewódzkich MOF w obszarze transportu powinna być proporcjonalna do środków transportu mających zastosowanie w danym MOF (autobusy/tramwaje/metro). |  | 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 nieprzychylne stanowisko do tej kwestii. 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.  Podział alokacji na poszczególne miasta nie został jeszcze wypracowany. Państwa zgłoszenie zostanie wzięte pod uwagę w ramach przedmiotowych prac. |
|  | m.st. Warszawy do programu FEnIKS |  |  | 3.Brak uwzględnienia 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. Obecne warunki wsparcia (do 35%) nie zachęcają do wymiany autobusów na elektryczne (koszt z dotacją jest wyższy niż zakup ze środków własnych autobusów niskoemisyjnych). |  | Co do zasady zakup autobusów będzie finansowany w innych programach (programy regionalne ) i w Krajowym Planie Odbudowy.  FEnIKS to nie tylko tramwaje i metro, ale też inne elementy powiązane z autobusami: węzły przesiadkowe (w tym: parkingi P&R poza centrami miast), miejskie systemy ITS dla uprzywilejowania i usprawnienia usług publicznego transportu miejskiego oraz ruchu niezmotoryzowanego (pieszo-rowerowego), rozwiązania IT.  W ramach projektów możliwe będzie też sfinansowanie wydatków (związanych m.in. z autobusami) takich jak zaplecza techniczne dla taboru, dostosowanie infrastruktury miejskiej do obsługi transportu publicznego i pasażerów, infrastruktura wspierająca rozwój aktywnej mobilności i mikromobilności) dostosowanie systemu sprzedaży biletów i systemu informacji pasażerskiej do potrzeb osób z niepełnosprawnościami). Niemniej jednak podejmiemy dialog z KE w zakresie możliwości poszerzenia zakresu wsparcia w FEnIKS o tabor autobusowy. Ostateczny zakres wsparcia będzie więc wynikał z negocjacji Programu z Komisją Europejską. |
|  | m.st. Warszawy do programu FEnIKS |  |  | 4.Brak bezpośredniego zapisu o współfinansowaniu rozwoju warszawskiego metra w ramach Celu Szczegółowego 2(viii)  Rozbudowa systemu metra jest bardzo istotnym elementem rozwoju zrównoważonej mobilności metropolii warszawskiej. Była ona finansowana w każdej perspektywie finansowej UE od 2004 roku. Metro zostało jednocześnie pominięte przez stronę rządową w polskim Krajowym Planie Odbudowy. Pomimo faktu, że zarówno istniejące, jak i planowane linie metra znajdują się co do zasady w granicach administracyjnych Warszawy, to ich oddziaływanie wykracza daleko poza samo miasto. Planowane projekty metra po wschodniej (ok. 440 tys. mieszkańców) i zachodniej (ok. 550 tys. mieszkańców) stronie Warszawy będą miały oddziaływanie na blisko milion mieszkańców metropolii, w tym z ponad 20 gmin podwarszawskich. Większość gmin RWS charakteryzuje się bardzo wysokim lub wysokim wskaźnikiem intensywności dojazdów do pracy do Warszawy (od 80 osób wzwyż na 1000 osób w wieku produkcyjnym), w tym gminy objęte oddziaływaniem projektów rozwoju sieci metra w Warszawie. W 2016 roku codziennie do pracy w Warszawie z terenu województwa mazowieckiego dojeżdżało 142,1 tys. osób, w tym 94,7 tys. (66,6% ogółu) z gmin położonych w granicach regionu warszawskiego stołecznego. Niemal wszystkie gminy o bardzo wysokich wartościach wskaźnika dojazdów do pracy położone były w granicach tego regionu. Dostępność komunikacyjna jest kluczowym czynnikiem determinującym kształt strefy codziennych dojazdów do pracy osób pracujących w Warszawie. |  | Metro będzie finansowane, bo wchodzi w skład infrastruktury i taboru szynowego (obok tramwajów) wpisanego w treść FEnIKS. |
|  | m.st. Warszawy do programu FEnIKS |  |  | 5.Brak wsparcia z Funduszu Spójności dla dróg dot. sieci TEN-T, nie zarządzanych na poziomie krajowym  Obecne zapisy przewidują wsparcie sieci TEN-T obejmujące w ramach Funduszu Spójności wyłącznie drogi krajowe - brak jest 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/metropolii, stanowiącymi dojazd do tych dróg krajowych i wpisującymi się w realizację całego korytarza TEN-T. |  | Tak, nie ma takiego zapisu w osi IV finansowanej z Funduszu Spójności, bo finansowane są w niej drogi tylko w sieci bazowej TEN-T.  Taki zapis (że będą finansowane „uwzględnione w zawartych Kontraktach Programowych drogi w miastach na prawach powiatu”) jest natomiast w osi V finansowanej z EFRR, w celu szczegółowym 3.1 osi V (sieć kompleksowa TEN-T) i 3.2 osi V (poza siecią TEN-T). |
|  | m.st. Warszawy do programu FEnIKS |  |  | 6.Brak bezpośredniego ujęcia wsparcia dla parków miejskich w ramach Celu Szczegółowego 2(vii)  Pomimo wpisywania się projektów z zakresu parków miejskich w w/w cel szczegółowy, nie zostały one wskazane wprost w opisie tego celu, pomimo bardzo istotnego znaczenia dla jego wdrażania. |  | W ramach celu szczegółowego 2.7 planowane jest wsparcie m.in. parków miejskich w ramach typu projektu: wsparcie zielono-niebieskiej infrastruktury wraz ze stosownym zapleczem. Parki miejskie w ramach celu szczegółowego 2.7 będą wskazane wprost w SZOP.  Działania dot. zielono-niebieskiej infrastruktury wraz ze stosownym zapleczem to m.in. wsparcie: parków miejskich, ogrodów działkowych, łąk kwietnych w celu poprawy stanu populacji owadów, miejskich akwenów nieizolowanych od podłoża, poprawy stanu lasów miejskich i inne działania w zakresie przywracania i utrzymania różnorodności biologicznej. |
|  | Marek Pater |  |  | 1. Czy z programu Feniks można będzie współfinansować inwestycję polegającą na wymianie wodociągów z rur azbestowo-cementowych na inne? (Rozporządzenie Ministra Gospodarki z 13.12.2010r. nakazuje wymienić takie rury do końca 2032 r). |  | Przede wszystkim należy zaznaczyć, że IZ FEnIKS przystępuje dopiero do prac nad przygotowaniem szczegółowego opisu priorytetów (SZOP) w FEnIKS. Dlatego jest trochę za wcześnie, aby potwierdzić, że wybrane inwestycje będą mogły być finansowane ze środków FEnIKS. Środki FEnIKS na zaopatrzenie w wodę mają być przeznaczone także na zapobieganiu wyciekom z sieci wodociągowej. Wodociąg z rur azbestowo-cementowych może powodować znaczne straty wody, gdyż jest to dawno używany, stary materiał. Ponadto jego wymiana jest także pożądana ze względów zdrowotnych, aczkolwiek są opinie, że istniejące przewody należy eksploatować do czasu ich technicznego zużycia i wtedy dopiero zastąpić je przewodami z innych tworzyw. Dlatego wydaje się, że inwestycje polegające na wymianie wodociągów z rur azbestowo-cementowych będą dofinansowywane z FEnIKS. |
|  | Marek Pater |  |  | 2. Czy z programu Feniks będzie można współfinansować inwestycje zmierzające do zmniejszenia częstotliwości działania przelewów burzowych na kanalizacji ogólnospławnej, tak aby osiągnąć dopuszczalne prawem nie więcej niż 10 zadziałań w roku? |  | Ze środków FEnIKS realizowane będą wyłącznie inwestycje w aglomeracjach od 15 tys. RLM\*, które są zawarte w Krajowym Programie Oczyszczania Ścieków Komunalnych i nie spełniają dyrektywy ściekowej. Ponieważ dyrektywa ściekowa dotyczy ścieków komunalnych, której celem jest ich oczyszczanie do odpowiedniej jakości, aby nie zanieczyszczać odbiorników (rzek) to wydaje się, że takie inwestycje mające na celu zmniejszenie częstotliwości działania przelewów burzowych na kanalizacji ogólnospławnej są jak najbardziej uzasadnione. Co prawda dozwolona ilość zadziałań przelewów burzowych nie wynika wprost z prawodawstwa unijnego (została ustalona na gruncie krajowym) to jest to obowiązujące prawo i należy się do niego zastosować. Ponadto mając na względzie zmiany klimatu i wzrastającą ilość opadów nawalnych, należy się spodziewać, że przy braku takich inwestycji przelewy burzowe będą działać częściej, czemu należy przeciwdziałać. |
|  | Krzysztof Smolnicki Polska Zielona Sieć |  |  | Program należy uzupełnić o zapis dotyczący potrzeby ochrony drzew i zieleni w realizowanych projektach | Proponowana treść powtórzona z uwag do UP - wprowadzenie zapisu jest konieczne dla pełniejszego zastosowania reguły DNSH: "[Instytucja zarządzająca] zapewni, aby w ramach realizowanych przedsięwzięć infrastrukturalnych uwzględniane były zagadnienia związane z ochroną zieleni. Mając na uwadze ochronę różnorodności biologicznej i potrzebę adaptacji do zmiany klimatu (w szczególności na obszarach miejskich), wycinka istniejących drzew i krzewów będzie ograniczona do minimum w trakcie realizacji projektów współfinansowanych ze środków polityki spójności. Instytucja zarządzająca będzie dokładała starań, aby w ramach realizowanych przedsięwzięć uwzględniane były zagadnienia związane z ochroną zieleni (np. poprzez stosowanie standardów ochrony zieleni tam, gdzie zostały one opracowanie i przyjęte)." | W ramach rozdziału 1.7 Wnioski z dotychczasowych doświadczeń w FEnIKS wprowadzono następujące zapisy:  *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).*  (…)  *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 powodziami miejskimi, suszami i falami upałów oraz utrzymują więź między człowiekiem a przyrodą.*  Doprecyzowanie zapisów nastąpi na poziomie szczegółowego opisu priorytetów. |
|  | Marta Wiśniewska Polska Zielona Sieć |  | str. 8 | Cytat: *"Polska zaliczana jest do krajów ubogich w zasoby wodne (przeciętne zasoby wód w Polsce wynoszą ok. 60 mld m3 13, w porach suchych ten poziom może spaść nawet poniżej 40 mld m3). Zasoby wód powierzchniowych w Polsce cechuje duża zmienność czasowa i terytorialna, co powoduje okresowe nadmiary i deficyty wody w rzekach. Zasoby słodkiej wody na mieszkańca wynoszą w ujęciu rocznym 1,4 tys. m3/osobę14 i należą do jednych z najniższych w Europie, natomiast zużycie wody na mieszkańca wynosi około 230 m3/osobę15. Zbiorniki retencyjne charakteryzują się małą pojemnością. Obecnie całkowita ilość zmagazynowanej wody w istniejących zbiornikach retencyjnych w Polsce wynosi ok. 4 mld m3, co stanowi tylko nieco ponad 6,5% objętości średniorocznego odpływu rzecznego."* - wprawdzie ten fragment został nieco poprawiony, ale nadal jest napisany w spoób, który miałby uzasadniać sztuczną retencję wody, są w nim i przekłamania; uwaga: (1) Należy usunąć informację dot. ilości wody zmagazynowanej w zbiornikach retencyjnych, bo nic nie wnosi (nie mówi o dostępności zasobu) wprowadzając w błąd sugestią, że jest źle albo przeformułować zgodnie z prawdą: że jesteśmy krajem z retencją zbiornikową na średnim poziomie europejskim (co nadal nic nie wnosi i nie uzasadnia pomysłów na zbiorniki nowe) (2) Zasoby wody na mieszkańca, zamiast z innymi krajami europejskimi, należy porównać ze zużyciem przeliczonym na mieszkańca. Tylko w niewielkim stopniu ten postulat spełniono, ale podając jedynie zużycie wody przez gospodarstwa domowe, zapominając o innych użytkownikach wód - rolnictwo, przemysł itp. (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).Wbrew obiegowym opiniom, w retencji zbiornikowej nie jesteśmy europejskim kopciuszkiem. Wg danych Aquastatu dla większości z 29 krajów  europejskich, dla których dostępne były wiarygodne dane, stosunek pojemności dużych sztucznych zbiorników do całkowitych odnawialnych zasobów wody nie przekraczał 10%, średnia to 11%). Wg tych danych współczynnik retencji dla Polski wyniósł 5% i plasował nas wpołowie stawki. Wśród 15 krajów o mniejszym wskaźniku retencji zbiornikowej znalazły się m.in. Austria, Francja, Niemcy i Wielka Brytania. (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). Ważne jest bowiem nie tylko ile wody mamy, ale również ile jej zużywamy. Stosunek poborów i zużycia wody do dostępnych zasobów bardzo dobrze oddają wskaźniki statystyczne od lat stosowane w Unii Europejskiej: WEI oraz WEI+. WEI (Water Exploatation Index) oznacza stosunek całkowitych poborów do wieloletniej średniej całkowitych zasobów wodnych. Wskaźnik WEI ma tę wadę, że nie różnicuje poborów zwrotnych (np. na potrzeby chłodzenia w elektrowniach termalnych) od bezzwrotnych (np. do nawodnień rolniczych), dlatego w wielu krajach nie jest liczony. Uznaje się, że próg ostrzegawczy to 20%, powyżej którego kraj/region może jest uznany za narażony na niedobory wody. Przekroczenie progu 40% oznacza poważny niedobór. WskaźnikWEI dla Polski nigdy nie przekroczył bariery 20%, podczas gdy dla Cypru oscyluje wokół 60-70%, a dla Malty - 50%. WEI+ jest dużo lepszym odzwierciedleniem stresu wodnego, jako że oznacza zużycie wody (pobory bezzwrotne) w relacji do średniej z wielolecia całkowitych odnawialnych zasobów wodnych. Podobnie jak dla WEI, wartości WEI+ powyżej 20 % wskazują, że zasoby wodne są narażone na stres wodny. Przekroczenie 40 % oznacza, że stres jest poważny, a wykorzystanie zasobów słodkiej wody jest ewidentnie niezrównoważone. Dane prezentowane przez EEA pokazują, że w okresie 2000 – 2017 wskaźnik WEI+ dla Polski tylko raz przekroczył próg 10% (10,16% w 2016 r.), a średnia z ostatniego dziesięciolecia to 7,5%. Porównanie WEI+ dla Polski z innymi krajami europejskimi nie potwierdza alarmistycznych informacji o wodnym ubóstwie Polski. To że odnawialne zasoby wody w przeliczeniu na mieszkańca mamy 2-3 razy mniejsze niż średnia europejska nie ma znaczenia, skoro zużywamy zaledwie kilka procent dostępnej wody. W skali europejskiej plasujemy się w 1/3 stawki ze wskaźnikiem zużycia zasobów wodnych na poziomie Belgii, Niemiec i Francji (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 najskuteczniejszych rozwiązań. | Informacja dot. ilości wody zmagazynowanej w zbiornikach retencyjnych nie uzasadnia sztucznej retencji, ma przedstawiać tylko informację ogólną tj. ile wody jest obecnie retencjonowane w stosunku do odpływu rzecznego. Ponadto wskazuje na potrzebę/konieczność retencjonowania dodatkowej ilości wody. Dane dotyczące zużycia wody nie dotyczą tylko gospodarstw domowych, przedstawiają zużycie wody na potrzeby gospodarki narodowej i ludności w przeliczeniu na mieszkańca. W związku z ograniczeniami w liczbie znaków wprowadzonymi we wzorze programu przez Komisję Europejska, nie jest możliwa rozbudowa opisu diagnozy. Z tego powodu, oraz ze względu, że głównym źródłem zaopatrzenia gospodarki narodowej w wodę są wody powierzchniowe (zgodnie z GUS: Ich pobór w 2019 r. wyniósł 7,4 km³ i pokrył 80% potrzeb), pominięto informację dot. zasobów wód podziemnych. |
|  | Marta Wiśniewska Polska Zielona Sieć |  | str. 9 | Cytat: "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 prawie 10,2 mln ha20, co stanowiło 32,6% powierzchni kraju.  Szacuje się, że polską przyrodę reprezentuje około 63 tys.21 gatunków z królestw roślin, zwierząt i  grzybów, z czego ok. 1800 gatunków objętych jest ochroną ścisłą lub częściową." - przywołane liczby, choć zgdnie z sugestią z konsultacji pozbyto się powołania na dane z roku 2001, nadal nie mówią nic o wyzwaniach w zakresie ochrony różnorodności biologicznej; należy opisać stan gatuków i siedlisk, 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 o 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 postawionych w strategii Europejskiego Zielonego Ładu i Strategii Bioróżnorodności UE. | W związku z ograniczeniami w liczbie znaków wprowadzonymi we wzorze programu przez Komisję Europejska nie jest możliwa rozbudowa opisu diagnozy. |
|  | Marta Wiśniewska Polska Zielona Sieć |  | od str. 33 | 2.1.2 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 Przedmiotem naszej troski jest wprowadzenie takiego zapisu, który ograniczy interwencje tylko do obszarów miejskich, o których mowa w 1. akapicie lub doprecyzowanie tych zapisów tak, by się nie okazało, że fragment "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 zagospodarowania oraz wykorzystania, w tym jej dystrybucji na okres suszy,również z wykorzystaniem inteligentnych systemów zarządzania wodami opadowymi. Projekty mogą być łączone z inwestycjami w zielono-niebieską infrastrukturę" umożliwia sfinansowanie budowy zbiornika Kąty"Myscowa na Wisłoce, co to ma rzekomo chronić Jasło przed powodzią albo Wielowieś Klasztorna na Prośnie - Kalisz - albo stopień wodny na Wiśle w Siarzewie - Toruń, Bydgoszcz... Co prawda na nasz wniosek jest "w zakresie gospodarowania wodami W MIASTACH", ale nadal opis jest możliwy do szerokiej interpretacji. Nie uspokaja zapis: 2.1.2.4 Wskazanie konkretnych terytoriów objętych wsparciem, z uwzględnieniem planowanego wykorzystania narzędzi terytorialnych: 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 (PEP2030) oraz Strategicznego planu adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 z perspektywą do roku 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. |  | W ramach konsultacji społecznych programu FEnIKS wprowadzono zapis: „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)”. Uzupełniono również fragment: „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)).  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 |
|  | Marta Wiśniewska Polska Zielona Sieć |  | str. 71 | Cytat: *"Celem zwiększenia odporności na powodzie 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"* - nadal postulujemy doprecyzowanie hasła: mała retencja oraz wykluczenie wsparcia dla nowej infrastruktury technicznej. W konsultacjach proponowaliśmy wsparcie dla naturalnego retencjonowania wody, w tym małej retencji (z wykluczeniem retencji powstałej w wyniku przegradzania cieków wodnych, [można dopisać: innych niż rowy melioracyjne]): 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 zawalach obwałowanych dolin rzecznych, renaturyzacja obszarów od wód zależnych, z wykorzystaniem naturalnych mechanizmów ekosystemowych (nature based solutions). Ponadto, wsparciem mogłyby zostać objęte: 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 przegrodzenie 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. 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 zmianazachowuje 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. | Wyjaśnienia wymaga fakt, że zakres interwencji 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 w PRIORYTECIE II Wsparcie sektorów energetyka i środowisko z EFRR, 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 uwzględnia wykorzystanie tzw. nature/ecosystem based solutions (na co wskazuje sama nazwa celu szczegółowego). Dodatkowo opis działań w ramach celu szczegółowego został zmodyfikowany w następujący sposób:  "Celem zwiększenia odporności na powodzie 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".  Należy podkreślić, że w 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.  Doprecyzowanie zapisów w zakresie typów projektów nastąpi na poziomie szczegółowego opisu priorytetów |
|  | Marta Wiśniewska Polska Zielona Sieć |  | str. 72 | Cytat: "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." - należy wykluczyć przegradzanie cieków wodnych, innych niż rowy melioracyjne, w ramach rozwoju małej retencji w lasach | 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 przegrodzenie 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. 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 zmianazachowuje 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. | W projekcie programu FEnIKS jasno wskazano jakie działania będą realizowane na obszarach leśnych. W pierwszym akapicie celu szczegółowego 2.4, w ogólnym opisie działań planowanych dla tego celu, wskazano iż będą realizowane m.in. działania związane ze zwiększaniem naturalnej retencji i renaturyzacji cieków wodnych i obszarów zależnych od wód. Następnie w opisie działania wskazano, że projekty na obszarach leśnych ukierunkowane będą na dalszą rozbudowę systemów małej retencji oraz przeciwdziałanie zbyt intensywnym spływom powierzchniowym wody powodującym nadmierną erozję wodną. Kontynuowane będą m.in. istotne przyrodniczo zadania polegające na przywróceniu właściwych stosunków wodnych na siedliskach bagiennych i łęgowych, zwłaszcza na glebach organicznych, prowadząc tym samym do odtworzenia oraz zachowania obszarów bagiennych, torfowisk oraz mokradeł. |
|  | Janek Twardowski Polska Zielona Sieć |  | str. 16-17 | Brak wiarygodnośći. Cytat: "W tym obszarze efekty interwencji w ramach POIŚ 2014-2020 wskazują na wysoki potencjał wkładu kogeneracji gazowej w realizację celów UE i krajowych związanych z ochroną klimatu i poprawą jakości powietrza, a także osiągania statusu „efektywnego energetycznie systemu ciepłowniczego” . | Twierdzenie, nie poparte ŻRÓDŁEM, oraz , w dlaszej części programu- wskazaniem dobrych praktyk oraz określenia wymogów i wymiernych celów uzasadniających wątpliwe (DNSH) inwestycje niosące wzrost ryzyka osieroconych aktywów. I nieakcpetowalnych kosztów w cyklu życia inwestycji. Wątpliwe założenie powtarzalości "busines as usual" | Twierdzenie dot. potencjału kogeneracji gazowej jest zgodne z wynikami Raportu końcowego z badania ewaluacyjnego pn: Wstępna ocena wpływu I i VII osi POIiŚ 2014-2020 w kontekście uzasadnienia wsparcia projektów w zakresie przesyłu, dystrybucji i wykorzystania gazu w perspektywie unijnej po 2020 roku. Opracowanie jest dostępne pod linkiem: <https://www.ewaluacja.gov.pl/strony/badania-i-analizy/wyniki-badan-ewaluacyjnych/badania-ewaluacyjne/wstepna-ocena-wplywu-i-i-vii-osi-programu-operacyjnego-infrastruktura-i-srodowisko-2014-2020-w-kontekscie-uzasadnienia-wsparcia-projektow-w-zakresie-przesylu-dystryb/>  Zakres wsparcia oferowany przez program zostanie dostosowany do analizy w zakresie zgodności z zasadą DNSH.  Należy zauważyć, że autor uwagi nie przytacza danych na poparcie swoich twierdzeń i wątpliwości. Dodatkowo projekty oceniane są pod kątem wykonalności finansowej oraz badane są nakłady inwestycyjne aby zapewnić efektywne wykorzystanie środków UE. |
|  | Janek Twardowski Polska Zielona Sieć |  | str. 18-19 | Proponowana zmiana w treści: "Budowa źródeł wysokosprawnej kogeneracji poprzedzona rzetelnymi analizami i uzgodniona z JST (np. w SECAP) jest kluczowa w zakresie efektywności energetycznej w elektroenergetyce i ciepłownictwie." | Poprzedzenie inwestycji analizami wynika z Prawa energtycznego (art16-19) a uzgodnienie z JST (które prowadza konsultacje społeczne) np. w ramach SECAP/PGN ograniczy ryzyko osieroconych aktywów i naruszeń DNSH. | Doprecyzowania w zakresie wymaganych dokumentów stanowiących załączniki do wniosku o dofinansowanie zostaną (podobnie jak w 2014-2020) uwzględnione na etapie dokumentów wdrożeniowych (SzOP, kryteria, regulamin naboru). |
|  | Janek Twardowski Polska Zielona Sieć |  | str. 7 | Cytat: "Dla wzrostu konkurencyjności gospodarki kluczowa jest poprawa efektywności energetycznej, w której główny obszar interwencji stanowią budynki (odpowiadają za 40% zużycia energii w UE). W Polsce ok. 40% budynków wielomieszkaniowych wymaga termomodernizacji, a dla ok. 75% nie planuje się żadnych działań z uwagi na brak środków własnych (w latach 2010-2016 były one głównym źródłem finansowania inwestycji)." | Konieczne wyjaśnienie logiki i spójności narracji i jej celu. Czym dla autora jest TU EE? Na jakie jeszcze "obszary"się dzieli? Dlaczego odwołujemy się do UE a nie do PL? Rok badań 2017/18 - 75%z całości czy z 40%, w momencie ankiecty czy wciągu 5-10 lat? ― większość uczestników badania wskazała, że głównym źródłem finansowania prac termomodernizacyjnych były środki własne (....), uzupełniane jednak instrumentami finansowego wsparcia termomodernizacji ze środków krajowych lub unijnych ( a kredyty pod F.Remontowy) wola zmiany? Z przytoczonych zapisów diagnozy nie są wyciągane oczywiste WNIOSKI 1/ Dotychczasowy model -samofinansowanie zmian jest nieskuteczny - cele emisyjne niezostana osiągnięte. 2/ Niezbędne jest zastosowaniena szeroką skalę instrumentów finansowych- dźwigniowania działań i zwiększenie ich skali w oparciu o sektor bankowych. Dotacje jedyne na pilotaże. | Uwaga przyjęta do wiadomości.  Biorąc pod uwagę zapisy Dyrektywy 2012/27/UE efektywność energetyczna obok budynków, może odnosić się do produktów (np. urządzenia pobierające energię) i usług (np. dostarczanie energii). Poprawa efektywności energetycznej budynków odgrywa kluczowe znaczenie w osiągnięciu ambitnego celu postawionego przed całą UE neutralności emisyjnej do 2050 r. zgodnie ze strategią [Europejskiego Zielonego Ładu](https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_en).  Uwaga została zgłoszona do części objętej mocno ograniczonym limitem znaków. Z tego powodu niektóre zadania mają skondensowany charakter oraz posiadają przypisy z linkiem do szerszych opracowań.  Wersja programu z 17 czerwca 2021 zawiera fragment przed skróceniem: “ Około 40% budynków wielomieszkaniowych w Polsce wciąż wymaga termomodernizacji, przy czym aż dla ok. 75% budynków bez termomodernizacji nie planuje się żadnych działań z uwagi na brak środków własnych. Środki własne były najistotniejszym źródłem finansowania tego rodzaju inwestycji w latach 2010-2016.”  Forma wsparcia w efektywności energetycznej jest doprecyzowana w Priorytecie I w c.s.2.1. w pkt 2.1.1.6 Planowane wykorzystanie instrumentów finansowych, zgodnie z którym wsparcie w formie instrumentów finansowych lub instrumentów mieszanych (w oparciu o wyniki analizy) planuje się w odniesieniu do efektywności energetycznej w budynkach –mieszkalnych wielorodzinnych oraz w przedsiębiorstwach.. |
|  | Janek Twardowski Polska Zielona Sieć |  | str. 7 | Cytat: "Zaledwie 20% systemów ciepłowniczych i chłodniczych spełnia wymogi efektywnego energetycznie systemu ciepłowniczego i chłodniczego, dlatego inwestycje w tym sektorze mają ogromne znaczenie." | Co oznacza tu "sektor", do czego nawiązuje dlatego do 20%? Brak odniesienia się do ambicji fit55 -pewnie nawet te 20% nie spełni PRZYSZŁYCH , planowanych wymogów, Brak później (w 2.X) wskazania, że to biznes-i będzie on objęty mechanizmem zwrotnym lub WARUNKOWYM umorzeniem | Uwaga przyjęta do wiadomości.  Odniesienie należy wiązać z polskim sektorem ciepłownictwa, w którym zgodnie z danymi IGCP 20% systemów ciepłowniczych i chłodniczych spełnia wymogi efektywnego energetycznie systemu ciepłowniczego i chłodniczego. Więcej informacji na en temat zawiera raport Izby Gospodarczej Ciepłownictwo Polskie ( <https://www.igcp.pl/aktualnosci/raport-o-cieplownictwie-systemowym-2020/>).  Forma wsparcia jest doprecyzowana w Priorytecie II w c.s.2.1. w pkt 2.2.1.6 Planowane wykorzystanie instrumentów finansowych, zgodnie z którym 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. |
|  | Janek Twardowski Polska Zielona Sieć |  | str. 8 | Cytat: "Zgodnie z rekomendacjami strategii Fala Renowacji, wpierane będą także dodatkowe elementy, nie wynikające z audytu energetycznego, jeśli przynoszą korzyści społeczne, środowiskowe i gospodarcze. Celem dodatkowych elementów jest uzyskanie budynków zdrowszych, bardziej ekologicznych," | Nieczytelne, albo wskazać możliwość łączenia środków z różnych źródeł, albo określić np do 5% wartości inwestycji!! | Uwaga przyjęta do wiadomości.  Proponowany limit 5% jest zbyt niski wobec podejścia zawartego w:  -Wytycznych w sprawie pomocy państwa na ochronę klimatu i środowiska oraz cele związane z energią na 2022 r.  - stanowisku KE względem specjalnego sprawozdania ETO nr 2/2022 pt. "Efektywność energetyczna w przedsiębiorstwach – udało się wypracować pewne oszczędności energii, ale nadal występują uchybienia w zakresie planowania i wyboru projektów"  - stanowisku KE do Sprawozdania specjalnego ETO nr 11/2020 pt. "Energy efficiency in buildings: greater focus on cost-effectiveness still needed” („Efektywność energetyczna budynków – należy położyć większy nacisk na opłacalność inwestycji”)  - Zaleceniach Komisji w sprawie renowacji budynków z dnia 8.05.2019 r.  - zapisach strategii Fala Renowacji (Renovation Wave) w ramach Europejskiego Zielonego Ładu (European Green Deal).  Wszystkie dodatkowe elementy, które wynikają z polityk KE znacznie przekroczą proponowany limit.  Montaż finansowy projektu dopuszcza łączenie źródeł finansowania z zachowaniem pomocy publicznej i zakazu podwójnego finansowania (kontynuacja podejścia z perspektywy 2014-2020). |
|  | Janek Twardowski Polska Zielona Sieć |  | str. 27 | Cytat: "Wsparcie na wymianę systemów grzewczych zasilanych stałymi paliwami kopalnymi, tj. węglem kamiennym, torfem, węglem brunatnym, łupkami bitumicznymi, na systemy grzewcze zasilane gazem ziemnym będzie możliwe tylko do końca 2025 r." | Rozumiem, iż chodzi tu o INDYWIDUALNE sytemy, brak odniesień do działań informacyjno-edukacyjnych wskazujących ryzyka wysokich kosztów w cyklu życia | Zapis pochodzi z opisu *Priorytetu I: Wsparcie sektorów energetyka i środowisko z Funduszu Spójności c.s. 2.1 Wspieranie efektywności energetycznej i redukcji emisji gazów cieplarnianych* i odnosi się do poprawy efektywności energetycznej budynków, której elementem jest wymiana indywidualnych źródeł ciepła. Opis interwencji obok źródeł gazowych przewiduje wsparcie dla wykorzystania technologii odzysku ciepła, przyłączenie do sieci ciepłowniczej, instalację nowych niskoemisyjnych lub odnawialnych źródeł ciepła lub energii elektrycznej na potrzeby własne, w tym przydomowych magazynów energii, wymiany oświetlenia na bardziej energooszczędne, urządzeń umożliwiających indywidualne rozliczenie kosztów dostarczonego ciepła lub chłodu wyposażonych w funkcje zdalnego odczytu oraz zastosowanie systemów zarządzania energią w budynku (BMS), a także modernizację systemów wentylacji i klimatyzacji. |
|  | Janek Twardowski Polska Zielona Sieć |  | str. 29 | Cytat: "Dotacja stymuluje głęboką termomodernizację, niekoniecznie najbardziej efektywną kosztowo. 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+." | Po to są działania PILOTAŻOWE, i finansowane ze środków pomocowych, by przełamywać bariery, znajdować nowatorskie rozwiązania, tu jest miejsce dla PPP tak polecanego w UP. | Uwaga przyjęta do wiadomości. |
|  | Janek Twardowski Polska Zielona Sieć |  | str 28 | Cytat: "Pomoc obejmie prowadzenie działań szkoleniowo-doradczych i zwiększających świadomość społeczeństwa," | Zapis słuszny, ale ograniczony TYLKO dla wsparcia poprzez doradców NFOSiGW/WFOSIGW - temat edukacji należy powierzyć również samorządom (region, powiat, miasto) | Uwaga przyjęta do wiadomości. Projekt doradztwa energetycznego jest obecnie dyskutowany w odniesieniu do planowanej koncepcji, wskazane sugestie zostaną rozważone. Działania edukacyjne i szkoleniowo – doradcze planowane są również z poziomu regionalnego w ramach regionalnych programów operacyjnych. |
|  | Janek Twardowski Polska Zielona Sieć |  | str. 29 | 2.1/2.2 Relacje wskaźników pośrednich i docelowych 2024/do2029? jak 1do /10 i jak 1:40 (!) oraz Warunki Podstawowe niespełnione str. 145-150 w EE | Jaki ma znaczenie fakt nie spełnienia warunków podstawowych, jak prowadzić dyskusję o konkretach jeśli WIZJA, strategia jest nieopisana- brak przyjęcia i upublicznienia Długoterminowej Strategii Renowacji Budynków z elementami OSS- one stopshop- kompleksowej obsługi inwestora- i działań doradczych | Uwaga przyjęta do wiadomości. Rada Ministrów przyjęła Długoterminową Strategię Renowacji Budynków (DSRB). Dokument został przedłożony Komisji Europejskiej w lutym br. Tekst Strategii dostępny jest pod linkiem <https://www.gov.pl/web/rozwoj-technologia/polska-przyjela-strategie-w-zakresie-renowacji-budynkow> . |
|  | Janek Twardowski Polska Zielona Sieć |  | str. 52 | Cytat: "Działając w duchu Europejskiej Strategii Fala Renowacji obok redukcji zapotrzebowania na energię potrzebną do ogrzewania, chłodzenia i ciepłej wody do użytku domowego należy prowadzić rozbudowę i modernizację systemów ciepłowniczych." | DUCH jest ważny, ale najpierw PLANOWANIE -i narzędzia dla tworzenia PRAWA LOKALNEGO, jak POP -smog, modernizacja najpierw, później przemyślana rozbudowa. | Uwaga przyjęta do wiadomości. |
|  | Janek Twardowski Polska Zielona Sieć |  | str. 54 | Cytat: "2.2.1.6 Planowane wykorzystanie instrumentów finansowych 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." | Czy zasadne jest rozdawnictwo dla tych,którzy byli nieaktywni/pasywni -nagroda za lenistwo// nadmierne ryzyko zamiast gwarancji z opcją umorzenia... | Uwaga przyjęta do wiadomości.  Konserwatywna polityka taryfowa znacząco ogranicza przedsiębiorstwom ciepłowniczym możliwości pozyskania przychodów, które pozwoliłyby im na odtworzenie majątku wytwórczego (nie mówiąc już o całkowitej zmianie technologii wytwarzania), co przekłada się na obserwowaną od wielu lat stagnację inwestycyjną w sektorze ciepłowniczym. Ponadto większość aktywów ciepłowniczych należy do samorządów, które mają trudności nawet z ich utrzymaniem, a tym bardziej z przeprowadzeniem kosztownych (własność samorządowa dotyczy głównie systemów ciepłowniczych i lokalnych kotłowni w mniejszych miejscowościach) . Jak wynika z analiz przeprowadzonych przez Forum Energii w 2017 r., systemy ciepłownicze w Polsce nie posiadające statusu systemu efektywnego są to przede wszystkim średnie i małe systemy, w większości funkcjonujące w miejscowościach poniżej 100 tys. Mieszkańców. Przy aktualnych uwarunkowaniach - wsparcie w formie innej niż dotacja prawdopodobnie nie będzie wystarczającą zachętą do inwestycji w źródło ciepła (zgodnie z analizą *Wpływ wykorzystania zwrotnych form finansowania na realizację działań z zakresu efektywności energetycznej i odnawialnych źródeł energii w ramach I osi priorytetowej POIiŚ 2014-2020*). |
|  | Janek Twardowski Polska Zielona Sieć |  | str. 52 | "należy prowadzić modernizację systemów ciepłowniczych i ich rozbudowę w uzgodnieniu z JST, a jeśli to możliwe TO w oparciu o umowy typu ESCO lub na bazie usług energetycznych. | Zmiana szyku: modernizacja poprzedza rozbudowę, a ta ostania winna być zgodna z polityką samorządów i oczekiwaniami odbiorców końcowych energii. Czytelne wieloletnie umowy o efekt energetyczny ograniczają ryzyka i koszty. | Uwaga przyjęta do wiadomości.  Uwaga nieprecyzyjna.  Możliwe do realizacji typy projektów zostaną doprecyzowane na etapie dokumentu wdrożeniowego, tj. w szczegółowym opisie priorytetów. |
|  | Janek Twardowski Polska Zielona Sieć |  | str. 53 | Proponowana zmiana: "oraz realizacja projektów związanych ze wzmocnieniem i tworzeniem efektywnych systemów ciepłowniczych" | Zapis "realizacja projektów związanych z rozwojem systemów ciepłowniczych" - dopuszczał ryzykowne i przeciwskuteczne alokowanie funduszy UE/PL. | Możliwe do realizacji typy projektów zostaną doprecyzowane na etapie dokumentu wdrożeniowego tj. w szczegółowym opisie priorytetów. |
|  | Janek Twardowski Polska Zielona Sieć |  | str. 52/56 | 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 ,, | Wymaga szczególnej uwagi i poddania krytycznej analizie. Poza akapitem pierwszym, zapisy *de facto* coraz bardziej wypaczają zapisy unijnych polityk. Choć w UP str 20 jest zapis :„Transformacja ciepłownictwa systemowego powinna postępować równolegle z procesami termomodernizacji budynków(...)” interwencja pomimo istnienia prawnych narzędzi art.16-20 Prawa energetycznego NIE dąży do zapewnienia koordynacji i synergii działań oraz uzyskania wymiernych efektów. Transformacja ciepłownictwa winna adresować kontrakty ESCO oraz usługi energetyczne. | Uwaga przyjęta do wiadomości. |
|  | Janek Twardowski Polska Zielona Sieć |  | str. 56 | 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 ,, -Uwaga ogólna | Wprowadzone w opisie nieostre frazy - zmiękczające wymogi wobec beneficjentów i ich działań grożą de facto finansowanie działań objętych kodem interwencji : 056 Wymiana systemów ciepłowniczych zasilanych węglem na systemy ciepłownicze zasilane gazem ziemnym z myślą o łagodzeniu zmian klimatu -i fałszywego raportowania pod kodem 054. Zaplanowany podział alokacji między kod 54 i 55 jest niepokojący. Relacja 9:1 wspiera nienowoczesne rozwiązania. – zasadna byłoby istotne zwiększenie udziału 55, i twardy wymóg dla wszystkich Inwestorów dla przedstawiania analiz emisji w cyklu życia | Brak uzasadnienia uwagi.  Program w Priorytecie II: Wsparcie sektorów energetyka i środowisko z EFRR c.s. 2.1 Wspieranie efektywności energetycznej i redukcji emisji gazów cieplarnianych nie zawiera kodu 056, który odnosi się do wymiany indywidualnych źródeł ciepła. Podział alokacji pomiędzy kodem 54 i 55 wynika z ambitniejszych warunków realizacji projektu dla kodu 55 (kodu tego nie można stosować do paliw kopalnych, kod odnosi się do osiągnięcie emisji w całym cyklu życia poniżej 100 gCO2e/kWh lub ciepła/chłodu wytworzonego z ciepła odpadowego). |
|  | Janek Twardowski Polska Zielona Sieć |  | str. 53 2.2.1.1 / 56 2.2.1.6 | Proponowana zmiana: "W ramach programu wsparcie mogą otrzymać (...) systemy ciepłownicze nieposiadające tego statusu [efektywnego systemu], na inwestycje których celem jest jego pozyskanie. [….] w miejsce  ~~Wsparcie dotacyjne planowane jest~~ w przypadku nieefektywnych systemów ciepłowniczych (…) Zapisać dodać za UP str254 Planowana jest dotacja lub instrument mieszany uwzględniający możliwość częściowego umorzenia w przypadku osiągnięcia i zachowania odpowiedniego efektu energetycznego." | Za str 254 UP Prosta analiza zapisów wskazuje na istotne ryzyko finansowania DOTACYJNEGO inwestycji, które nie osiągną efektu, lecz deklaratywnie wykażą się jedynie staraniem. Właśnie w takich obszarach winny być stosowane instrumenty finansowe (ew. z opcją umorzenia po osiągnięciu wyniku)- a NIE dotacje. To wykorzystanie części zapisu z UP - wspieranie (...) celem transformacji w kierunku niskoemisyjnym! "W kierunku" wystarczy? Należy podkreślić znaczenie "osiągnięcia i zachowania odpowiedniego efektu energetycznego". | Uwaga przyjęta do wiadomości.  Konserwatywna polityka taryfowa znacząco ogranicza przedsiębiorstwom ciepłowniczym możliwości pozyskania przychodów, które pozwoliłyby im na odtworzenie majątku wytwórczego (nie mówiąc już o całkowitej zmianie technologii wytwarzania), co przekłada się na obserwowaną od wielu lat stagnację inwestycyjną w sektorze ciepłowniczym. Ponadto większość aktywów ciepłowniczych należy do samorządów, które mają trudności nawet z ich utrzymaniem, a tym bardziej z przeprowadzeniem kosztownych (własność samorządowa dotyczy głównie systemów ciepłowniczych i lokalnych kotłowni w mniejszych miejscowościach) . Jak wynika z analiz przeprowadzonych przez Forum Energii w 2017 r., systemy ciepłownicze w Polsce nie posiadające statusu systemu efektywnego są to przede wszystkim średnie i małe systemy, w większości funkcjonujące w miejscowościach poniżej 100 tys. Mieszkańców. Przy aktualnych uwarunkowaniach - wsparcie w formie innej niż dotacja prawdopodobnie nie będzie wystarczającą zachętą do inwestycji w źródło ciepła (zgodnie z analizą *Wpływ wykorzystania zwrotnych form finansowania na realizację działań z zakresu efektywności energetycznej i odnawialnych źródeł energii w ramach I osi priorytetowej POIiŚ 2014-2020*). |
|  | Janek Twardowski Polska Zielona Sieć |  | str. 52 | Proponowana zmiana: "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 efektywnych energetycznie systemów ciepłowniczych (…)" | 1/ niespójne ze wcześniejszym użycie frazy „sektora energetycznego” 2/ uszeregowanie (wynikające również z dalszych zapisów) obszarów wsparcia promuje wsparcie dalszego wykorzystywania paliw kopalnych (metanu) lub -co jest sprzeczne z DNSH - odpadów - nazywanych paliwem alternatywnym. 3/ brak odniesienia się do odbiorców końcowych, i optymalizacji zużycia – promocji usług energtycznych - kontraktów ESCO. oraz efektywnych energetycznie systemów ciepłowniczych. | Możliwe do realizacji typy projektów zostaną doprecyzowane na etapie dokumentu wdrożeniowego, tj. w szczegółowym opisie priorytetów.  Zakres wsparcia oferowany przez program zostanie dostosowany do analizy w zakresie zgodności z zasadą DNSH. |
|  | Janek Twardowski Polska Zielona Sieć |  | str. 53 | Cytat: "Ponadto, wspierana będzie modernizacja już istniejącej sieci w kierunku (...)" | Wsparcie „kierunkowe” bez uzgodnionej lokalnej strategii, bez obowiązku posiadania strategii i planu i bez stawiania wymogów (np. narzędzi art.16-20 Prawa energetycznego) to marnotrawstwo środków na transformację. | Doprecyzowania w zakresie wymaganych warunków realizacji projektów zostaną uwzględnione na etapie dokumentów wdrożeniowych (SzOP, kryteria, regulamin naboru). |
|  | Krzysztof Mrozek Polska Zielona Sieć |  | str. 17 | Cytat: *"efekty interwencji w ramach POIŚ 2014-2020 wskazują na wysoki potencjał wkładu kogeneracji gazowej w realizację celów UE i krajowych związanych z ochroną klimatu i poprawą jakości powietrza, a także osiągania statusu „efektywnego energetycznie* *30 Niebieskie Księgi dla projektów w sektorze transportu publicznego, infrastruktury drogowej oraz kolejowej są uzupełnieniem i doprecyzowaniem wytycznych Komisji Europejskiej oraz wytycznych krajowych w zakresie zagadnień związanych z przygotowaniem projektów inwestycyjnych w tym projektów generujących dochód i projektów hybrydowych na lata 2014-2020 w zakresie analizy kosztów i korzyści. W ich zakres wchodzą zagadnienia dotyczące analizy ekonomiczno-społecznej, analizy finansowej, oceny ryzyk w projekcie oraz jego wpływu na zatrudnienie.* *systemów ciepłowniczego” .* Ponadto wkład w realizację polityki poprawy jakości powietrza wpisują się projekty związane z rozwojem sieci gazowej." - pomija się ryzyko pułapki gazowej |  | Twierdzenie dot. potencjału kogeneracji gazowej jest zgodne z wynikami Raportu końcowego z badania ewaluacyjnego pn: Wstępna ocena wpływu I i VII osi POIiŚ 2014-2020 w kontekście uzasadnienia wsparcia projektów w zakresie przesyłu, dystrybucji i wykorzystania gazu w perspektywie unijnej po 2020 roku. Opracowanie jest dostępne pod linkiem: <https://www.ewaluacja.gov.pl/strony/badania-i-analizy/wyniki-badan-ewaluacyjnych/badania-ewaluacyjne/wstepna-ocena-wplywu-i-i-vii-osi-programu-operacyjnego-infrastruktura-i-srodowisko-2014-2020-w-kontekscie-uzasadnienia-wsparcia-projektow-w-zakresie-przesylu-dystryb/>  Kogeneracja oparta na gazie jest jedną z wielu technologii, która może być objęta projektem w zależności od przeprowadzonej przez beneficjenta w oparciu o aktualne dane analizy ekonomiczno-społecznej, analizy finansowej, oceny ryzyk w projekcie oraz jego wpływu na zatrudnienie. |
|  | Krzysztof Mrozek Polska Zielona Sieć |  | str. 59 | OZE, cytat: "*Elementem uzupełniającym projektu mogą być działania edukacyjno-informacyjne dotyczące zielonej energii.*" - działania edukacyjno-informacyjne powinny być priorytetowymi w zakresie OZE |  | Działania edukacyjno-informacyjne dotyczące zielonej energii mogą być jedynie elementem projektu z uwagi na inwestycyjny charakter priorytetu o celu szczegółowego. Działania z zakresu podnoszenia świadomości w obszarze oze są objęte systemowym ogólnopolskim projektem doradztwa energetycznego, który będzie realizowany w Priorytecie I c.s.2.1. . |
|  | Krzysztof Mrozek Polska Zielona Sieć |  | str. 65 | Cytat: "*promowanie roli gazu jako paliwa niskoemisyjnego w kontekście redukcji emisji CO2*" - jeżeli gaz ma być paliwem przejściowym, to powinno się promować OZE a gaz instalować wtedy, kiedy nie ma alternatywy. Wzrost cen pokazuje, że nadmierna gazyfikacja jest niekorzystna nie tylko ekologicznie ale i ekonomicznie |  | Doprecyzowania w zakresie wymaganych rozwiązań priorytetowych zostaną uwzględnione na etapie dokumentów wdrożeniowych (SzOP, kryteria, regulamin naboru). |
|  | Krzysztof Mrozek Polska Zielona Sieć |  | str. 65 | Cytat: "*Przewiduje się finansowanie także infrastruktury dedykowanej dla przesyłu lub dystrybucji gazów zdekarbonizowanych, w tym biometanu lub wodoru.*" - nie ma ani słowa o metodzie pozyskiwania wodoru. Może być wysokoemisyjna, co stawia pod znakiem zapytania sens takiej inwestycji |  | Doprecyzowania w zakresie dopuszczalnych projektów zostaną uwzględnione na etapie dokumentów wdrożeniowych (SzOP, kryteria, regulamin naboru). |
|  | Marta Wiśniewska Polska Zielona Sieć |  | str. 18-19 | 1.9 UZASADNIENIE WYBORU CELÓW POLITYKI I CELÓW SZCZEGÓŁOWYCH - 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 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 uwzględniania 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). | Uwaga częściowo przyjęta.  Zakres wsparcia oferowany przez program zostanie dostosowany do analizy w zakresie zgodności z zasadą DNSH. |
|  | Zuzanna Sasiak Polska Zielona Sieć |  | str. 26-64 | W Programie nie uwzględniono także wsparcia dla prosumentów działających zbiorowo i prosumentów wirtualnych (pomimo, że ich funkcjonowanie od 2024 roku przewiduje ostatnia nowelizacja ustawy o OZE). Wsparcie tworzenia i rozwoju tych form prosumentów powinno, tak jak w przypadku społeczności energetycznych, znajdować odzwierciedlenie m.in. we wskaźnikach produktu oraz głównych grupach docelowych. |  | 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.  Katalog wskaźników jest ograniczony i wynika z zał.I rozporządzenia ERDF/CF. W chwili obecnej nie można zastosować wskaźnika *"RCO 97 – Wspierane społeczności energetyczne działające w zakresie energii odnawialnej* w *Priorytecie II: Wsparcie sektorów energetyka i środowisko z EFRR* w *celu szczegółowym 2.2. Wspieranie energii odnawialnej*. W przypadku społeczności energetycznych nadal aktualne pozostają argumenty omawiane w trakcie grupy roboczej ds. FEnIKS, tj. brak umocowania prawnego społeczności energetycznych (osobowość prawna jest tu podstawą do liczenia wskaźnika). Nie oznacza to jednak, że program wyklucza wsparcie dla społeczności energetycznych i rozwój energetyki obywatelskiej. Wystarczy bowiem, że uczestnikiem społeczności energetycznej będzie podmiot uprawniony do wytwarzania energii z oze , który będzie mógł zaaplikować o środki z programu krajowego.  Zestaw wskaźników prezentowanych w programie to przede wszystkim wskaźniki wspólne dla UE określone w Rozporządzeniu 1058 z 2021 r. W przypadku celu szczegółowego 2.2. nie przewidują one wskaźników obejmujących zakres, o którym mowa w uwadze.  Podkreślamy też, że uwzględnianie w programie wskaźników dodatkowych względem niezbędnego ich zestawu, rozszerzałoby niepotrzebnie zakres zobowiązań programu i jego przyszłych beneficjentów. |
|  | Zuzanna Sasiak Polska Zielona Sieć |  | str. 26 i nast. | W części Programu, która finansowana będzie z Funduszu Spójności, w punkcie 2.1.1 nie wskazuje się w ogóle na działania związane z OZE, czy z prosumentami. Natomiast zarówno we wskaźnikach produktu, jak i rezultatu, wskazano w tym punkcie na kotły zasilane gazem ziemnym, |  | Uwaga przyjęta do wiadomości.  Priorytet I: Wsparcie sektorów energetyka i środowisko z Funduszu Spójności c.s. 2.1 Wspieranie efektywności energetycznej i redukcji emisji gazów cieplarnianych przewiduje działania z zakresu poprawy efektywności energetycznej w budynkach mieszkalnych, użyteczności publicznej i przedsiębiorców. Elementem takiego projektu może być m.in. przyłączenie do sieci ciepłowniczej lub gazowej, instalację nowych niskoemisyjnych lub odnawialnych źródeł ciepła lub energii elektrycznej na potrzeby własne, w tym przydomowych magazynów energii. W Priorytecie I w celu szczegółowym 2.1. zastosowano wskaźnik RCO 123- Lokale mieszkalne wykorzystujące kotły zasilane gazem ziemnym i systemy grzewcze zastępujące instalacje zasilane stałymi paliwami kopalnymi z uwagi na ograniczenia związane z wykorzystaniem paliw kopalnych wynikające z rozporządzenia ERDF/CF. Takich ograniczeń nie przewidziano dla energii z OZE.  Zestaw wskaźników prezentowanych w programie to przede wszystkim wskaźniki wspólne dla UE określone w Rozporządzeniu 1058 z 2021 r. W przypadku celu szczegółowego 2.2. nie przewidują one wskaźników obejmujących zakres, o którym mowa w uwadze.  Podkreślamy też, że uwzględnianie w programie wskaźników dodatkowych względem niezbędnego ich zestawu, rozszerzałoby niepotrzebnie zakres zobowiązań programu i jego przyszłych beneficjentów. |
|  | Zuzanna Sasiak Polska Zielona Sieć |  | str. 58 | Wskazuje się, że "elementem uzupełniającym projektu mogą być działania edukacyjno-informacyjne dotyczące zielonej energii". Tego typu działania powinny być elementem obowiązkowym dla tego obszaru, połączonym z profesjonalnym doradztwem w zakresie OZE, ze szczególnym uwzględnieniem rozwoju nowych form prosumentów. Określone założenia w odniesieniu do edukacji i doradztwa powinny znajdować odzwierciedlenie we wskaźnikach produktu. | W raporcie dot. zgłoszonych do FEnIKSa uwag wskazano, iż szkolenie doradców energetycznych będzie realizowane jako kontynuacja projektu ze środków POiŚ 2014-2020, w ramach którego za kształcenie doradców odpowiadał NFOŚiGW. Pomimo starań, PZS nie udało się uzyskać informacji o rezultatach projektu i liczbe nowo zatrudnionych doradców energetycznych (w szczególności w gminach). Postulujemy więc, aby działania planowane w programie FEnIKS miały przełożenie na zatrudnienie doradców energetycznych w powiatach/gminach, co powinno zostać założone we wskaźnikach dla tego obszaru. | Uwaga przyjęta do wiadomości.  Projekt doradztwa energetycznego jest obecnie dyskutowany w odniesieniu do planowanej koncepcji, wskazane sugestie zostaną rozważone. Katalog wskaźników wynika z zał.I do rozporządzenia ERDF/CF.  Zestaw wskaźników prezentowanych w programie to przede wszystkim wskaźniki wspólne dla UE określone w Rozporządzeniu 1058 z 2021 r. W przypadku celu szczegółowego 2.2. nie przewidują one wskaźników obejmujących zakres, o którym mowa w uwadze.  Podkreślamy też, że uwzględnianie w programie wskaźników dodatkowych względem niezbędnego ich zestawu, rozszerzałoby niepotrzebnie zakres zobowiązań programu i jego przyszłych beneficjentów. |
|  | Zuzanna Sasiak Polska Zielona Sieć |  | str. 58 | Wskazuje się, że projekty dotyczące OZE będą oceniane przez pryzmat "efektywności kosztowej", a inne rezultaty - w tym redukcja emisji CO2 - będą uwzględniane w dalszej kolejności. Biorąc pod uwagę, iż dokument uważa za OZE kontrowersyjne źródła (np. spalanie biomasy), zapis ten budzi istotne obawy, co do rodzaju i skali finansowanych w przyszłości inwestycji. |  | Doprecyzowania w zakresie priorytetowych rozwiązań zostaną uwzględnione na etapie dokumentów wdrożeniowych (SzOP, kryteria, regulamin naboru). |
|  | Zuzanna Sasiak Polska Zielona Sieć |  | str. 62 | Wskazano dwa odrębne rodzaje OZE: "biomasę" oraz "biomasę o wysokim poziomie redukcji emisji gazów cieplarnianych". Co oznacza to rozróżnienie? |  | Uwaga przyjęta do wiadomości.  Wykorzystanie biomasy w perspektywie 2021-2027 zostało poniekąd ukierunkowane przez KE w zał. I do CPR (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32021R1060&from=PL>). Rozróżnienie wynika z ww. dokumentu, który zawiera następujące zapisy:   * 049 Energia odnawialna1: biomasa: klimat 40 % , środowisko 40 %   1Jeżeli cel działania odnosi się do wytwarzania energii elektrycznej lub ciepła z biomasy, zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001 z dnia 11 grudnia 2018 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych (Dz.U. L z 21.12.2018, s. 82).   * 050 Energia odnawialna: biomasa o wysokim poziomie redukcji emisji gazów cieplarnianych2: klimat 100 % , środowisko 40 %   2Jeżeli cel działania odnosi się do wytwarzania energii elektrycznej lub ciepła z biomasy, zgodnie z dyrektywą (UE) 2018/2001, oraz jeżeli celem działania jest osiągnięcie co najmniej 80 % ograniczenia emisji gazów cieplarnianych w obiekcie dzięki wykorzystaniu biomasy w stosunku do metodyki redukcji emisji gazów cieplarnianych i stosownego odpowiednika kopalnego określonego w załączniku VI do dyrektywy (UE) 2018/2001. Jeżeli cel działania odnosi się do produkcji biopaliw z biomasy (z wyłączeniem upraw roślin spożywczych i pastewnych), zgodnie z dyrektywą (UE) 2018/2001, oraz jeżeli celem działania jest osiągnięcie co najmniej 65 % ograniczenia emisji gazów cieplarnianych w obiekcie dzięki wykorzystaniu do tego celu biomasy w stosunku do metodyki redukcji emisji gazów cieplarnianych i stosownego odpowiednika kopalnego określonego w załączniku V do dyrektywy (UE) 2018/2001. |
|  | Zuzanna Sasiak / Krzysztof Mrozek Polska Zielona Sieć |  | str. 26-64 | W Programie nie uwzględniono wsparcia dla społeczności energetycznych. W pkt. 2.1.1.7 w porównaniu z wersją programu z 18.06.2021 (skierowaną do konsultacji) usunięto wskaźnik produktu "RCO 97 – Wspierane społeczności energetyczne działające w zakresie energii odnawialnej" z celem końcowym 31 (pośredni 12) wspartych społeczności. Należy przywrócić wsparcie dla społeczności i wskazać rozwój energetyki obywatelskiej jako priorytetowy kierunek interwencji. To oznacza, że również wskazane główne grupy docelowe przewidywanego wsparcia powinny obejmować podmioty zainteresowane utworzeniem społeczności energetycznych opartych na OZE. | W raporcie dot. zgłoszonych do FEnIKSa uwag wskazano, że wsparcie dla prosumentów i społeczności energetycznych zostało zawarte w KPO. Obecna sytuacja polityczna wokół polskiego KPO rodzi jednak daleko idace obawy, iż środki na realizację KPO mogą nie zostać Polsce przyznane, bądź może to nastąpić w odległym czasie (a środki te można wydatkować jedynie do 2026 r,). W takiej sytuacji energetyka wspólnotowa w Polsce nie otrzymałaby żadnego (lub zbyt ograniczone terminowo) wsparcia finansowego w kolejnych latach, co jest całkowicie niezgodne z wytycznymi EZŁ i wytycznymi dla programowania funduszy unijnych. | 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.  Katalog wskaźników jest ograniczony i wynika z zał.I rozporządzenia ERDF/CF. W chwili obecnej nie można zastosować wskaźnika *"RCO 97 – Wspierane społeczności energetyczne działające w zakresie energii odnawialnej* w *Priorytecie II: Wsparcie sektorów energetyka i środowisko z EFRR* w *celu szczegółowym 2.2. Wspieranie energii odnawialnej*. W przypadku społeczności energetycznych nadal aktualne pozostają argumenty omawiane w trakcie grupy roboczej ds. FEnIKS, tj. brak umocowania prawnego społeczności energetycznych (osobowość prawna jest tu podstawą do liczenia wskaźnika). Nie oznacza to jednak, że program wyklucza wsparcie dla społeczności energetycznych i rozwój energetyki obywatelskiej. Wystarczy bowiem, że uczestnikiem społeczności energetycznej będzie podmiot uprawniony do wytwarzania energii z oze , który będzie mógł zaaplikować o środki z programu krajowego.  Zestaw wskaźników prezentowanych w programie to przede wszystkim wskaźniki wspólne dla UE określone w Rozporządzeniu 1058 z 2021 r. W przypadku celu szczegółowego 2.2. nie przewidują one wskaźników obejmujących zakres, o którym mowa w uwadze. Wskaźnik RCO97 Wspierane społeczności energetyczne działające w zakresie energii odnawialnej został usunięty w związku z interpretacją KE wskazującą na to, że jest on nieadekwatny dla projektowanego zakresu wsparcia w celu szczegółowym.  Podkreślamy też, że uwzględnianie w programie wskaźników dodatkowych względem niezbędnego ich zestawu, rozszerzałoby niepotrzebnie zakres zobowiązań programu i jego przyszłych beneficjentów. |
|  | Janek Twardowski Polska Zielona Sieć |  | str. 52/53 | Cytat: "Dla tego drugiego rodzaju infrastruktury, głównymi źródłami ciepła powinno być ciepło ze źródeł kogeneracyjnych, źródeł odnawialnych (w tym z odpadów), (…)" | Kolejne potwierdzenie tezy – iż finansowanie ze środków UE ma petryfikować istniejące scentralizowane systemy, a nie ich transformację w kierunku systemów „czwartej generacji” – (w tym rozproszonych lub niskoparametrowych), spalanie odpadów NIE jest „zielone”. | W ramach programu wsparcie mogą otrzymać efektywne systemy ciepłownicze w rozumieniu art.2 pkt 41 Dyrektywy Parlamentu Europejskiego I Rady 2012/27/UE o efektywności energetycznej z dnia 25 października 2012 r. w sprawie efektywności energetycznej, zmiany dyrektyw 2009/125/WE i 2010/30/UE oraz uchylenia dyrektyw 2004/8/WE i 2006/32/WE (Dz.Urz. UE L 315 z 14.11.2012 , str 1 z późn. zm.) oraz systemy ciepłownicze nieposiadające tego statusu, na inwestycje których celem jest jego pozyskanie. W przypadku zmiany definicji efektywnego systemu ciepłowniczego określonej w ww. Dyrektywie, zmianie mogą ulec także zasady wsparcia. |
|  | Janek Twardowski Polska Zielona Sieć |  | str. 53 | Cytat: "W zakresie wysokosprawnej kogeneracji wsparcie powinno być dedykowane jednostkom (...) paliwa (...) odpadowe" | Promocja spalania odpadów! Sprzeczne z DNSH | Zakres wsparcia oferowany przez program zostanie dostosowany do analizy w zakresie zgodności z zasadą DNSH. |
|  | Paweł Głuszyński Polska Zielona Sieć |  | str. 52-53 | Cytat: "[...], głównymi źródłami ciepła powinno być ciepło ze źródeł kogeneracyjnych, źródeł odnawialnych (w tym z odpadów), ciepło odpadowe z procesów przemysłowych lub kombinacja wyżej wymienionych. " | Spalanie odpadów jest niezgodne z art.17 ust. 1 pkt d Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/852. Za opdady pochodzące ze źródła odnawialnego uznaje się odpady ulegające biodegradacji, w tym bioodpady, które zgodnie z hierarchią postępowania z odpadami muszą być w pierwszej kolejności poddane recyklingowi biologicznemu (kompostowaniu, wytwarzaniu biogazu). Ich spalanie doprowadzi do nieosiągnięcia przez Polskę celów dotyczących recyklingu, wyznaczonych przez Dyrektywę 2018/851. | Zakres wsparcia oferowany przez program zostanie dostosowany do analizy w zakresie zgodności z zasadą DNSH. |
|  | Paweł Głuszyński Polska Zielona Sieć |  | str. 45-46 | 2.1.4.7 WSKAŹNIKI 2.6 Wspieranie transformacji w kierunku gospodarki o obiegu zamkniętym i gospodarki zasobooszczędnej | Kwota środków wymaganych do osiągnięcia efektów Programu nie pokrywa się z szacunkami nakładów finansowych określonych w tzw. luce inwestycyjnej - załącznik do Krajowego planu gospodarki odpadami 2022, uchwała nr 57 Rady Ministrów z dnia 6 maja 2021 r. Maksymalne nakłady finansowe na infastrukturę do przetwarzania odpadów określone w uchwale wynoszą 4500 zł/Mg, gdy w projekcie FEnIKS są wyższe o ponad 52% i wynoszą 6 851 zł/Mg. Wskaźniki efektu programu są szokująco niskie i odpowiadają zwiększeniu poziomu selektywnej zbiórki o zaledwie 0,63%, a recyklingu o 0,62% w stosunku do obecnej ilości wytwarzanych odpadów komunalnych - będą jeszcze niższe w przypadku wzrostu ilości powstających odpadów. | Prezentowane w programie szacowane wartości docelowe wskaźników efektu określają zobowiązania podlegające rozliczeniu przed służbami KE. Biorąc pod uwagę ten rozliczeniowy - dla programu i jego przyszłych beneficjentów - charakter, zastosowaliśmy ostrożnościowe podejście do określania wartości wskaźników. |
|  | Paweł Głuszyński Polska Zielona Sieć |  | str. 43 | Cytat: "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." | Budowa nowych ITPO (instalacji termicznego przekszałcania odpadów = spalarni) jest niezgodna z art.17 ust. 1 pkt d Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/852. Wydajność wszystkich obecnie proponowanych spalarni odpadów jest nieproporcjonalna w stosunku do ilości powstających odpadów, a ich realizacja w pełnej skali poważnie zagrozi celom recyklingu. Instalacje te nie są planowane na "odpady resztkowe" pozostające po osiągnięciu wysokiego poziomu segergacji u źródła, powyżej 55%, lecz po selektywnej zbiórce, w której ilość odpadów zmieszanych sięga 60% lub więcej. Rząd nie przedstawił żadnych danych potwierdzających konieczności budowy nowych spalarni odpadów medycznych, których wydajność przed pandemią była niemal trzykrotnie większa niż ilość tego rodzaju powstających odpadów. Brak uzasadnienia w danych dotyczy także innych rodzajów odpadów niebezpiecznych. | Wskazana w uwadze regulacja - art. 17 ust. 1 pkt d Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/852, na zasadzie wyjątku, wprost dopuszcza możliwość interwencji w zakresie przetwarzania odpadów niebezpiecznych:  „ii) działalność ta prowadzi do znacznego zwiększenia wytwarzania, spalania lub unieszkodliwiania odpadów, z wyjątkiem spalania odpadów niebezpiecznych nienadających się do recyklingu;”.  Za wsparciem omawianego rodzaju interwencji przemawia również uniknięcie składowania odpadów niebezpiecznych, z czym powiązana jest litera (iii):  "(iii) długotrwałe składowanie odpadów może wyrządzać poważne i długoterminowe szkody dla środowiska”.  Oczywistym jest bowiem, iż długotrwałe składowanie odpadów niebezpiecznych może wyrządzić poważne i długoterminowe szkody dla środowiska. Stąd też istotne jest umożliwienie ich przetwarzania zgodnie z zasadą bliskości w celu zapewnienia odpowiedniej ochrony dla środowiska oraz zdrowia i życia ludzi – w tym także w przypadku odpadów medycznych i weterynaryjnych, które mogą powodować zagrożenie sanitarne i epidemiologiczne.  Podsumowanie analizy, opis stanu istniejącego oraz uzasadnienie w zakresie konieczności budowy nowych instalacji termicznego przetwarzania odpadów niebezpiecznych, w tym medycznych i weterynaryjnych, zostało zawarte m.in. w Uchwale Nr 57 Rady Ministrów z dnia 6 maja 2021 r. zmieniającej uchwałę w sprawie Krajowego planu gospodarki odpadami 2022. Uchwała ta zawiera Załącznik do Krajowego planu gospodarki odpadami 2022 Ocena luki inwestycyjnej (potrzeb inwestycyjnych) w kraju w zakresie zapobiegania powstawaniu odpadów oraz gospodarowania odpadami w związku z nową unijną perspektywą finansową 2021–2027 oraz informacje o źródłach dochodów dostępnych w celu pokrycia kosztów eksploatacji i utrzymania infrastruktury do zagospodarowania odpadów. |
|  | Dominik Madej Polska Zielona Sieć |  |  | W dokumencie można znaleźć odniesienia do neutralności klimatycznej wyłacznie w kontekście celu UE. Autorze nigdzie nie podają dokładnych prognoz tego w jakim stopniu inwestycje z dokumentu będą kontrybuowły do celu neutralności klimatycznej. Można odnieść wrażenie, jakby autorzy nie traktowali celu neutralności klimatycznej tak jakby obowiazywał również Polski. Obecnie za obowiązujące cele polityki klimatyczne Polski należy uznać te zawarte w dokumentach strategicznych PEP2040 i KPEiK2030. Strategie te nie dość, że są nieaktualne w kontekście EZŁ, to mogą potencjalnei uniemożliwić realizecję celów klimatycznych całej wspólnocie. |  | Należy podkreślić, że 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 42,2%, natomiast 40% środków EFRR przeznaczone będzie na CP2 (cel proklimatyczny i prośrodowiskowy). |
|  | Krzysztof Mrozek Polska Zielona Sieć |  | str. 172 | Cytat: "w trakcie konsultacji zgłoszono blisko 1800 uwag, w tym 1400 w konsultacjach społecznych, z czego ok. 52% pochodziło od instytucji samorządu terytorialnego, a 48% - od partnerów społeczno-gospodarczych" - zestawienie uwag i raport z konsultacji upubliczniono dopiero 28.01.2022, niemal miesiąc po oficjalnym przekazaniu do KE przyjętego przez rząd programu - naruszenie zasady partnerstwa (kodeks partnerstwa i rozporządzenie ogólne) |  | Przez ostatnie miesiące trwały intensywne prace nad rozpatrzeniem opinii i postulatów zgłoszonych zarówno w ramach konsultacji społecznych, wysłuchania publicznego, jak również uzgodnieniami z samorządami w ramach Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego oraz konsultacji międzyresortowych. Wszystkie (około 1800) uwagi zostały szczegółowo przeanalizowane i stanowiły wkład w przygotowanie nowej wersji Programu. Istotne zmiany w Programie FEnIKS, jakie zostały wprowadzone w wyniku uwag zgłoszonych w procesie konsultacji oraz harmonogram dalszych prac nad Programem, zostały omówione na posiedzeniu Komitetu Monitorującego w dniu 23 listopada 2021 roku, w którym uczestniczyła również przedstawicielka Związku Stowarzyszeń Polskiej Zielonej Sieci. |
|  | Karol Trammer Polska Zielona Sieć |  | str. 89 | Kontynuowane będą projekty zmierzające do likwidacji tzw. wąskich gardeł, utrudniających efektywne wykorzystanie inwestycji już zrealizowanych bądź planowanych do realizacji oraz projekty skokowo podnoszące przepustowość sieci i przyczyniające się do skrócenia czasu jazdy, dotyczące budowy nowych oraz rozbudowy 90 połączeń do dużych węzłów kolejowych, do ośrodków aglomeracyjnych, głównych centrów administracyjnych i gospodarczych oraz do terminali intermodalnych, w tym systemów i usług inteligentnych systemów transportowych. | Konieczne jest doprecyzowanie, że likwidacja wąskich gardeł i poprawa przepustowości musi opierać się na odpowiedniej liczbie punktów umożliwiających wyprzedzanie/mijanie się pociągów - to jest w zakresie pozwalającym na znaczące zwiększenie ruchu pociągów w przyszłości. Dotychczas realizowane przedsięwzięcia obejmowały swym zakresem degradację stacji do roli przystanków, przez co na wielu odcinkach (zwłaszcza wlotowych do dużych węzłów) nie eliminowały problemu ograniczonej przepustowości, lecz często go pogłębiały. Zwłaszcza w obliczu tendencji, gdy po modernizacji linii kolejowej zwiększało się zainteresowanie przewoźnikow kolejowych uatrakcyjnieniem oferty przewozowej (dotatkowe połączenia, wzrost liczby połączeń przyspieszonych). | Na poziomie Programu nie jest konieczne takie doprecyzowanie, ponieważ opisuje on zakres interwencji, a nie szczegółowe jej elementy czy uwarunkowania. Nie bez znaczenia są tu ograniczenia o charakterze technicznym (limit znaków w systemie informatycznym służącym do przekazywania programu do Komisji Europejskiej). Tego typu doprecyzowania będą możliwe do uwzględnienia w dokumentach wdrożeniowych względem programu. |
|  | Karol Trammer Polska Zielona Sieć |  | str. 90 | Poprawiona zostanie także dostępność do lotnisk, dzięki realizacji komplementarnych projektów drogowych i kolejowych | Doświadczenia wynikające z dotychczasowych przedsięwzięć poprawiających dostęp do lotnisk wskazują na problem słabego wykorzystania połączeń kolejowych (Lublin-Świdnik, Olsztyn-Mazury, Szczecin-Goleniów). Należy wskazać, że połączenia kolejowe na lotniska nie powinny być realizowane jako ślepo zakończone, lecz w ramach szerszych przedsięwzięć (jak połączenie na lotnisko Katowice-Pyrzowice będące elementem rewitalizacji całego ciągu Zawiercie - Tarnowskie Góry). Należy też rozważyć określenie minimalnej liczby pasażerów korzystających z lotniska, będącej warunkiem możliwości realizacji przedsięwzięcia (np. 1 milion pasażerów lotniska rocznie). | Program zakłada tylko możliwość, a finansowanie w nim konkretnych projektów będzie uwarunkowane planami sektorowymi, przygotowaniem poszczególnych projektów do realizacji, a także dostępnością alokacji. Warunki realizacji projektów będą także określone w kryteriach wyboru projektów, stanowiących element odrębnego dokumentu, które będą odzwierciedlały priorytety realizacyjne, pożądane właściwości i wkład projektu w osiąganie celów Programu. |
|  | Karol Trammer Polska Zielona Sieć |  | str. 90 | W sektorze lotniczym finansowane będą działania w zakresie: · bezpieczeństwa i ochrony ruchu lotniczego, · systemu zarządzania ruchem lotniczym wynikającego z SESAR, · łagodzenia oddziaływania sektora lotniczego na środowisko naturalne. | W kwestii lotnictwa dofinansowaniem powinny być objęte co najwyżej działania z zakresu łagodzenia oddziaływania sektora lotniczego na środowisko naturalne. | Zakres potencjalnego wsparcia wynika z rozporządzenia ws. EFRR i FS. Szczegółowy zakres inwestycji zostanie określony przez wnioskodawców w dokumentacji projektowej. |
|  | Karol Trammer Polska Zielona Sieć |  | str. 96 | Usprawnienie warunków żeglugowych zachęci przewoźników do większego wykorzystania tej formy transportu w przewozie towarów, co przyczyni się do osiągniecia postanowień Europejskiego Zielonego Ładu | Zapis kontrowersyjny, biorąc pod uwagę wysoki stopień ingerencji usprawnienia warunków żeglugowych w stan naturalny rzek. | Przyjmujemy do wiadomości zaprezentowane stanowisko. Zakres i warunki wsparcia transportu wodnego śródlądowego będzie przedmiotem negocjacji programu z Komisją Europejską, tak by finansowane projekty były zgodne z prawem ochrony środowiska. W ramach Umowy Partnerstwa planowane jest zawarcie klauzuli wyłączającej ze wsparcia inwestycji w śródlądowe drogi wodne wymagających odstępstwa, o którym mowa w art. 4 ust. 7 ramowej dyrektywy wodnej (dyrektywy 2000/60/EC). |
|  | Krzysztof Mrozek, Marta Wiśniewska Polska Zielona Sieć |  | str. 10 | Cytat: *"Niestabilne warunki nawigacyjne, będące wynikiem złej jakości infrastruktury sprawiają, że żegluga śródlądowa nie wykorzystuje swojego pełnego potencjału (ok. 0,3 % udziału 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.” - ta uwaga została całkowicie zignorowana | Program FEnIKS powinien być oparty o realia - warunki hydrologiczne Polski nie dają szans na funkcjonowanie dróg wodnych klasy IV i V. Nie zmienią 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, a na rzetelnych analizach m.in. ekonomicznych ( vide np. Cost-benefit analysis of the E40 waterway in Poland, Wouter Langhout Langhout Ecologisch Advies 2022). Aktualnie po polskich rzekach wozi się głównie materiał pochodzący z ich pogłębiania. Rozwój żeglugi towarowej w Polsce jest nie tylko nieopłacalny ekonomicznie, ale i szkodliwy środowiskowo, co jest niespójne z zasadą DNSH. | Przyjęcie zaproponowanej tezy oznaczałyby brak potrzeby (uzasadnienia) interwencji Programu w tą gałąź transportu, a tym samym wykluczałoby interwencję w transport wodny śródlądowy w dalszej części Programu. W przypadku braku interwencji, zapis w diagnozie byłby bezprzedmiotowy (nie opisuje się w części diagnostycznej sektora, który nie będzie objęty interwencją Programu).  Zakres i warunki wsparcia transportu wodnego śródlądowego będzie przedmiotem negocjacji programu z Komisją Europejską, tak by finansowane projekty były zgodne z prawem ochrony środowiska. W ramach Umowy Partnerstwa planowane jest zawarcie klauzuli wyłączającej ze wsparcia inwestycji w śródlądowe drogi wodne wymagających odstępstwa, o którym mowa w art. 4 ust. 7 ramowej dyrektywy wodnej (dyrektywy 2000/60/EC). |
|  | Krzysztof Mrozek, Marta Wiśniewska Polska Zielona Sieć |  | str. 176 | Z załącznika - wykazu operacji o znaczeniu strategicznym - należy usunąć działanie "Poprawa parametrów eksploatacyjnych na Odrzańskiej Drodze Wodnej" | 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 | Zakres i warunki wsparcia transportu wodnego śródlądowego będzie przedmiotem negocjacji programu z Komisją Europejską, tak by finansowane projekty były zgodne z prawem ochrony środowiska. W ramach Umowy Partnerstwa planowane jest zawarcie klauzuli wyłączającej ze wsparcia inwestycji w śródlądowe drogi wodne wymagających odstępstwa, o którym mowa w art. 4 ust. 7 ramowej dyrektywy wodnej (dyrektywy 2000/60/EC).  W przypadku gdyby Program przyjęty przez Komisję Europejską nie obejmował interwencji w sektor transportu wodnego śródlądowego, ta operacja zostanie usunięta z Załącznika - Wykazu operacji o znaczeniu strategicznym. |
|  | Marta Wiśniewska Polska Zielona Sieć |  | od str. 100 | 2.4.2 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 - Z zakresu interwencji należy usunąć wsparcie dla rozwoju żeglugi śródlądowej (“do no significant harm”), inne niż dla RIS | 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 realizacja tego projektu jako alternatywę można by rozważyć szersze wsparcie transportu kolejowego.” 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”, raport Wouter Langhout Langhout Ecologisch Advies"Cost-benefit analysis of the E40 waterway in Poland") | Przyjmujemy do wiadomości zaprezentowane stanowisko. Zakres i warunki wsparcia transportu wodnego śródlądowego będzie przedmiotem negocjacji programu z Komisją Europejską, tak by finansowane projekty były zgodne z prawem ochrony środowiska. W ramach Umowy Partnerstwa planowane jest zawarcie klauzuli wyłączającej ze wsparcia inwestycji w śródlądowe drogi wodne wymagających odstępstwa, o którym mowa w art. 4 ust. 7 ramowej dyrektywy wodnej (dyrektywy 2000/60/EC). |
|  | Marta Wiśniewska Polska Zielona Sieć |  | od str. 106 | 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 - - Z zakresu interwencji należy usunąć wsparcie dla rozwoju żeglugi śródlądowej (“do no significant harm”), inne niż dla RIS | 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 realizacja tego projektu jako alternatywę można by rozważyć szersze wsparcie transportu kolejowego.” 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”, raport Wouter Langhout Langhout Ecologisch Advies"Cost-benefit analysis of the E40 waterway in Poland") | Przyjmujemy do wiadomości zaprezentowane stanowisko. Zakres i warunki wsparcia transportu wodnego śródlądowego będzie przedmiotem negocjacji programu z Komisją Europejską, tak by finansowane projekty były zgodne z prawem ochrony środowiska. W ramach Umowy Partnerstwa planowane jest zawarcie klauzuli wyłączającej ze wsparcia inwestycji w śródlądowe drogi wodne wymagających odstępstwa, o którym mowa w art. 4 ust. 7 ramowej dyrektywy wodnej (dyrektywy 2000/60/EC). |
|  | Marta Wiśniewska Polska Zielona Sieć |  | str. 176 | Z załącznika - wykazu operacji o znaczeniu strategicznym - należy usunąć działanie "Budowa brakujących odcinków Via Carpatia" | Nie istnieje żaden rządowy, oficjalny dokument, który precyzowałby trasę Via Carpatia, nigdy też dla tego korytarza drogowego nie przeprowadzono strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Via Carpatia to projekt polityczny i w zależności od potrzeb politycy deklarują przynależność poszczególnych planowanych/projektowanych odcinków dróg do tego korytarza. Forsowanie inwestycji o tak dużym zasięgu oddziaływania społeczno-środowiskowego bez analiz ruchowo-sieciowych, analiz rozwiązań alternatywnych w skali makro (a nie dla kilkunasto-kilkudziesięcio kilometrowych odcinków) wygeneruje problemy podobne do analogicznej sytuacji sprzed lat z Via Baltica, już możliwe do odnotowania - vide planowana droga ekspresowa S16 przez Mazury i Biebrzański Park Narodowy (delarowane w zależności od potrzeb jako części Via Carpatia lub "inwestycje powiązane" | Wykaz operacji o znaczeniu strategicznym nie stanowi odpowiednika Wykazu Dużych Projektów z perspektywy 2014-2020, a tym samym nie określa konkretnej inwestycji (projektu), a opisowe przykłady (obszary) interwencji, które będą realizowane, co do których rozporządzenie ogólne przewiduje dodatkowe obowiązki o charakterze informacyjno-promocyjno-sprawozdawczym. Konkretne projekty drogowe będą wynikały z Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych, a ich finansowanie w Programie będzie uzależnione od spełnienia kryteriów wyboru projektów i dostępności alokacji. |
|  | Wojciech Szymalski Polska Zielona Sieć |  | str. 96 | Niepokoi, że na żeglugę śródlądową, która ma marginalny udział w przewozach (<0,5%) i w 2030 roku nadal taki będzie miała (max. 2%), planuje się wydać znaczne środki z programu FEnIKS. W dodatku drogi śródlądowe są wszystkie poza systemem TEN-T (Polska chce je do tego systemu jednak włączyć – taki jest zasygnalizowany plan w Krajowym Planie Żeglugowym 2030). |  | Przyjmujemy do wiadomości zaprezentowane stanowisko. Niewielka dolna część Odry jest w sieci TEN-T, Polska w ramach rewizji tej sieci chce do niej wprowadzić inne odcinki rzek. Zakres i warunki wsparcia transportu wodnego śródlądowego będzie przedmiotem negocjacji programu z Komisją Europejską, tak by finansowane projekty były zgodne z prawem ochrony środowiska. W ramach Umowy Partnerstwa planowane jest zawarcie klauzuli wyłączającej ze wsparcia inwestycji w śródlądowe drogi wodne wymagających odstępstwa, o którym mowa w art. 4 ust. 7 ramowej dyrektywy wodnej (dyrektywy 2000/60/EC). |
|  | Polski Klub Ekologiczny |  |  | • Nadal jednak alokację środków na drogi oceniamy jako zdecydowanie za dużą, a ponieważ wskaźniki są nierozdzielone nie jest możliwe stwierdzenie, ile z tych środków posłuży modernizacji dróg w złym stanie technicznym (i dostosowaniu ich do współczesnych wyzwań w zakresie m.in. zwiększania bezpieczeństwa wszystkich użytkowników dróg, rozwijania towarzyszącej infrastruktury dla pieszych i rowerzystów, dostępności infrastruktury do ładowania samochodów osobowych i ciężarowych czy zwiększania odporności na intensywne opadu lub wysokie temperatury), a ile będzie wykorzystane na budowę dróg nowych. Postulujemy oczywiście o przeznaczenie większości środków na modernizację oraz o wykluczenie możliwości finansowania ze środków Funduszu poszerzania jezdni.  • Niepokoi przeznaczenie środków na budowę obwodnic bez wprowadzenia obowiązku łączenia tych inwestycji z wdrażaniem rozwiązań ograniczających ruch samochodowy wewnątrz miast, w tym tranzytowy ruch przez miasta.  • W naszej ocenie niekorzystne jest też to, że finansowanie inwestycji w infrastrukturę rowerową z programu FENiKS nadal możliwe jest tylko w połączeniu z innymi inwestycjami (prawdopodobnie najczęściej w infrastrukturę drogową). Jednym z problemów hamujących wzrost udziału ruchu rowerowego w miejskiej mobilności jest brak spójności infrastruktury rowerowej (wynikający w dużym stopniu z tego, że jest ona budowana głównie „przy okazji” innych inwestycji).  • Z dofinansowania rozwoju transportu wodnego śródlądowego należy się wycofać, ponieważ inwestycje w tym obszarze nie spełniają zasady DNSH. Rzeki należy renaturalizować (zamiast przyśpieszać ich spływ poprzez pogłębianie i zagospodarowywanie na potrzeby żeglugi) ze względu na pilna potrzebę adaptacji do skutków zmiany klimatu, z których jednym z najbardziej dotkliwym mogą być braki wody. Rozwijanie transportu wodnego śródlądowego przyczynia się także do niszczenia cennych ekosystemów i utraty bioróżnorodności.  • Ponadto chcieliśmy zwrócić uwagę na przeszacowanie potrzeb w zakresie inwestycji w infrastrukturę i instalacje gazowe w porównaniu z rzeczywistym potencjałem w zakresie możliwości wykorzystania ich w przyszłości do przesyłu lub wykorzystania paliw odnawialnych - biogazu czy zielonego wodoru. W naszej ocenie możliwości wykorzystania biogazu w większej skali, poza terenami wiejskimi będą ograniczone ze względu na potrzeby ochrony bioróżnorodności i zwiększania pochłaniania oraz zapewnienia bezpieczeństwa żywieniowego. Nieprzemyślane przeznaczanie środków na inwestycje w instalacje gazowe może generować koszty osierocone. Brak kryteriów ograniczających inwestycje gazowe tylko do absolutnie niezbędnych i możliwych do przekształcenia w instalacje na paliwa odnawialne.  • Nie otrzymaliśmy klarownej odpowiedzi w sprawie możliwości finansowania rozbudowy systemu monitoringu jakości powietrza, szczególnie w zakresie pomiarów poziomu zanieczyszczenia NO2 ze źródeł transportowych (na stacje komunikacyjne a także na sprzęt do pomiaru emisji spalin np. dla policji).  • Nie otrzymaliśmy też klarownej odpowiedzi w sprawie możliwości wsparcia przechodzenia na zeroemisyjność w drogowym transporcie towarów poprzez programy dofinansowania infrastruktury do ładowania na głównych trasach przewozu towarów oraz wymiany przez polskich przewoźników floty ciężarowej na zeroemisyjną. |  | Podział alokacji FEnIKS jest wypadkową potrzeb inwestycyjnych dla poszczególnych obszarów oraz wymogów KE m.in. dotyczących wypełnienia celów klimatycznych.  W stosunku do projektu Programu przedstawionego do konsultacji społecznych, w projekcie FEnIKS przyjętym przez Radę Ministrów i przekazanym do KE zdecydowanie obniżono alokację transportu drogowego o 2,1 mld euro i przesunięto 1,5 mld euro FS na Program „Czyste Powietrze” oraz 600 mln euro EFRR na transport kolejowy. Zwiększono też alokację FS na bioróżnorodność ze 150 do 300 mln euro.  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), a w sektorze środowiska nastąpił wzrost alokacji o 410 mln euro (z 3,51 do 3,92 mld euro).  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). W sektorze transportu nastąpił spadek alokacji FEnIKS w stosunku do obecnego POIiŚ o 6,5 mld euro (z 19,6 do 13,1 mld euro), w tym na transport drogowy alokacja została obniżona o ponad połowę, tj. aż o 6,46 mld euro (z 10,96 do 4,5 mld euro).  Należy podkreślić, że 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 42,2%, natomiast 40% środków EFRR przeznaczone będzie na CP2 (cel proklimatyczny i prośrodowiskowy).  Warunki finansowania w Programie budowy obwodnic nie są okreśłone w tym dokumencie, a będą w kryteriach wyboru projektów, stanowiacych załącznik do krajowego dokumentu wykonawczego (Szczegółowego Opisu Priorytetów).  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 (programy regionalne) 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.  Adresatem uwagi dotyczącej finansowania infrastruktury rowerowej powinien być podmiot programujący wsparcie w programie regionalnym. Dlatego zachęcamy do zgłoszenia tej uwagi do właściwego programu regionalnego, ponieważ identyfikujemy potrzebę wsparcia na tym poziomie ścieżek rowerowych, jako elementu uzupełniającego do infrastruktury transportu publicznego finansowanej z programu krajowego.  Przyjmujemy do wiadomości zaprezentowane stanowisko. Zakres i warunki wsparcia transportu wodnego śródlądowego będzie przedmiotem negocjacji programu z Komisją Europejską, tak by finansowane projekty były zgodne z prawem ochrony środowiska. W ramach Umowy Partnerstwa planowane jest zawarcie klauzuli wyłączającej ze wsparcia inwestycji w śródlądowe drogi wodne wymagających odstępstwa, o którym mowa w art. 4 ust. 7 ramowej dyrektywy wodnej (dyrektywy 2000/60/EC).  Nie przewiduje się finansowania w ramach osi transportowych rozbudowy systemu monitoringu jakości powietrza, szczególnie w zakresie pomiarów poziomu zanieczyszczenia NO2 ze źródeł transportowych (na stacje komunikacyjne a także na sprzęt do pomiaru emisji spalin np. dla policji). Program w zakresie transportu skupia się na priorytetowych kierunkach działań, mając na celu osiągniecie masy krytycznej dla wyselekcjowanego zbioru obszarów interwencji, a tym samym przeciwdziałaniu rozproszeniu środków pomiędzy różne obszary. Tego typu działania będą możliwe do finansowania ze środków celu szczegółowego 2.4. Szczegóły w tym zakresie zostaną określone w Szczegółowym Opisie Priorytetów.  Odpowiedź odnośnie do finansowania infrastruktury ładowania pojazdów ciężarowych została już przedstawiona w ramach konsultacji społecznych. Zgodnie z treścią Programu, finansowane drogi będą mogły być wyposażane w infrastrukturę ładowania pojazdów drogowych, natomiast nie planuje się w Programie rozróżnienia pomiędzy typami pojazdów (osobowe, ciężarowe) do których będą one dostosowane. W odniesieniu do wymiany floty drogowej przewoźników to Program nie finansuje takich działań, ponieważ interwencja drogowa dotyczy infrastruktury (zapewnienie dostępności poprzez dokończenie budowy sieci TEN-T i poprawy bezpieczeństwa na drogach), a nie pojazdów drogowych. Dodatkowo dedykowane wsparcie drogowego transportu towarów stałoby w sprzeczności z dążeniem do zwiększenia wykorzystania kolei w transporcie towarów i osób, a tym samym osłabiało by realizację celów wsparcia tego sektora.  W odniesieniu do inwestycji w infrastrukturę i instalacje gazowe m w zakresie możliwości wykorzystania ich w przyszłości do przesyłu lub wykorzystania paliw odnawialnych - biogazu czy zielonego wodoru należy podkreślić, że rozwój tego segmentu zazieleniania infrastruktury znajduje się w początkowej fazie. Etap ten wymaga znacznych nakładów środków, aby efekty były widoczne w skali kraju. |
|  | Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki | Uwagi ogólne, podstawowe, do całego dokumentu | - | W każdym miejscu w projekcie Programu FEnIKS, gdzie wskazywane jest oparcie planowanych działań na dokumentach strategicznych, takich jak Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.), Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030, Polityka energetyczna Polski, czy Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu 2030 roku lub przynajmniej w pierwszym miejscu w projekcie Programu z odniesieniem do danego dokumentu strategicznego należy wskazać na konieczność aktualizacji tych dokumentów strategicznych służącej dostosowaniu do nowych celów i regulacji UE w zakresie polityki klimatycznej.  Należy też w ramach programowania wziąć pod uwagę Krajowy Plan na rzecz Klimatu i Energii - wpisać wprost w programie powiązanie i zaznaczyć planowany proces aktualizacji (nową wersje tego dokumentu Polska będzie musiała złożyć w roku 2023, więc prace nad nim już prawdopodobnie trwają) - konieczne jest zapewnienie spójności miedzy tymi dokumentami. | Komisja przedstawiła właśnie pakiet „Fit for 55”, 16 dokumentów w kompleksowy sposób wskazujących kierunki zmian, jakim poddana zostanie cała gospodarka Unii Europejskiej w celu osiągnięcia celu 55% redukcji emisji do 2030 roku oraz osiągnięcia neutralności klimatycznej do 2050 roku. Pamiętając, że te cele są tak naprawdę minimum tego co UE powinna osiągnąć zgodnie ze wskazaniami nauki oraz z zasadami sprawiedliwości międzynarodowej i międzypokoleniowej, należy podkreślić, że nawet przy proponowanym poziomie ambicji dokumenty te w istotny sposób wpłyną na cele Polski zarówno dotyczące sektorów objętych systemem handlu emisjami, jak i te znajdujące się obecnie poza nim.  Dotąd obowiązywał Polskę cel redukcji emisji w non-ETS o 7% do 2030 w porównaniu z rokiem 2005, o czym jest obecnie mowa we wprowadzeniu do programu FEnIKS (Strategia Programu, Główne wyzwania - 1.1.). Jednak wkrótce ten cel nie będzie już aktualny. Nowa propozycja podziału zobowiązań między państwa członkowskie przedstawiona przez Komisję Europejską mówi o konieczności redukcji emisji przez Polskę w obszarach nieobjętych ETSem, czyli w transporcie, budownictwie i rolnictwie, o 17,7%.  W tym kontekście wszystkie finansowane w ramach Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 działania i inwestycje muszą służyć realizacji nowych ambitniejszych celów w zakresie polityki klimatycznej, które zaczną obowiązywać państwa członkowskie w okresie korzystania z nowej perspektywy finansowej. Polskie dokumenty w ich obecnych wersjach z pewnością tego nie gwarantują. Nie dają nawet pewności wypełnienia wcześniejszych, już zaakceptowanych przez nasze władze zobowiązań.  Nie można dopuścić do sytuacji, w której prowadzone za środki unijne, ale w oparciu o nieaktualnie założenia, działania i inwestycje będą oddalać nas od osiągnięcia celów polityki klimatycznej zamiast nas do nich przybliżać.  Musimy potraktować nową perspektywę finansową jako niepowtarzalną okazję, możliwość przyśpieszenia realizacji koniecznych reform i przeprowadzenia działań niezbędnych do transformacji w kierunku neutralnej klimatycznie gospodarki, ochrony życia i zdrowia obywateli oraz jednoczesnego złagodzenia kosztów społecznych tych reform i działań, a także maksymalizacji społecznych korzyści. | Należy podkreślić, że 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 42,2%, natomiast 40% środków EFRR przeznaczone będzie na CP2 (cel proklimatyczny i prośrodowiskowy).  Należy podkreślić, że Pakiet "Fit for 55" obecnie posiada status projektu dokumentu, wokół którego toczą się negocjacje. Bieżące wydarzenia powodują, że ze strony organów UE wysyłane są sygnały o potrzebie rewizji proponowanej polityki UE w sektorze energii. |
|  | Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki | Uwaga ogólna |  | Wskaźniki rezultatu w zakresie szacowanej emisji gazów cieplarnianych (należy raczej założyć, że rozumianej jako szacowana redukcja emisji) określono dla Priorytetu I: Wsparcie sektorów energetyka i środowisko z Funduszu Spójności, celu szczegółowego 2.1 oraz dla Priorytetu II: Wsparcie sektorów energetyka i środowisko z EFRR, dla celów szczegółowych 2.1, 2.2, 2.3, ale nie dla pozostałych priorytetów i celów, co jest szczególnie rażąc w przypadku priorytetów III (transport miejski), IV (Wsparcie sektora transportu z Funduszu Spójności) i V (Wsparcie sektora transportu z EFRR). Take wskaźniki rezultatu powinny być określone.  Potrzebne są też inne wskaźniki środowiskowe, m.in. w zakresie oszczędności energii, zbudowanej i zmodernizowanej infrastruktury rowerowej, zbudowanej infrastruktury do ładowania pojazdów elektrycznych, w tym pojazdów ciężarowych, ochrony bioróżnorodności – ponownie najlepiej dla każdego obszaru planowanych działań (wszystkich priorytetów i celów szczegółowych.) | Brak wskaźników dotyczących redukcji emisji jest z dużym prawdopodobieństwem związany z faktem, iż autorzy projektu przewidują raczej wzrost emisji w wyniku realizacji planowanych działań. Takie podejście do wydatkowania funduszy jest nie do zaakceptowania.  Należy tak zmodyfikować kierunki wsparcia, by możliwe było określenie wskaźnika rezultatu w zakresie redukcji emisji oraz celu dla każdego priorytetu i obszaru działania, a następnie jego osiągnięcie w ramach wdrażania Programu.  To samo dotyczy innych wskaźników środowiskowych, których brakuje. Bez tych wskaźników nie będziemy w ogóle w stanie stwierdzić czy przyjęty program ma sens z punktu widzenia ochrony środowiska i klimatu i czy jego wdrożenie przyczyni się do realizacji polityki klimatycznej. | Zestaw wskaźników prezentowanych w programie uwzględnia wskaźniki wspólne wymagane na podstawie załącznika do Rozporządzenia 1058 z 2021 r. dot. Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności. Załącznik ten wskazuje wskaźniki wymagane dla poszczególnych celów szczegółowych wdrażanych w ramach priorytetów programu. Jest to zestaw wymagany przez Komisję Europejską i będzie przedmiotem negocjacji z Komisją Europejską, która ostatecznie zatwierdza program.  Zwracamy też uwagę, że wszystkie wskaźniki w programie stanowią zobowiązania, z których rozliczani będą beneficjenci. Dlatego dążymy do uwzględnienia w programie optymalnej liczby wskaźników, które obrazować będą niezbędny do owskaźnikowania zakres wsparcia przewidywanego w programie i których rozliczenie nie będzie jednocześnie stanowić dla beneficjentów nadmiernego obciążenia. Dodatkowym dokumentem krajowym, w którym przewiduje się uwzględnianie wskaźników jest Szczegółowy opis priorytetów. W dokumencie tym można uwzględnić więcej wskaźników, aniżeli w programie. Nie wykluczamy więc uwzględnienia dodatkowych wskaźników w uszczegółowieniu do programu, które będzie przygotowane po zatwierdzeniu programu przez Komisję Europejską. |
|  | Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki |  |  | Program generalnie wymaga dopracowania, ponieważ charakteryzuje go duży poziom ogólności. Brak odniesienia do oceny efektów wykorzystania funduszy na cele środowiskowe w poprzednim okresie programowania. Brak uwzględnienia zmieniających się realiów w świetle trwającego kryzysu klimatycznego. Konieczne jest uwzględnienie w znacznie większym stopniu w całym dokumencie zasady nie czynienia poważnej szkody (*do no significant harm*).  W programie mającym w nazwie klimat i środowisko niestety najwięcej uwagi poświęca się rozwojowi infrastruktury drogowej, które budowa i użytkowanie poważnie upośledzają wysiłki służące ochronie klimatu i środowiska. Ponad połowa środków z Funduszu Spójności (około 6,5 miliarda euro) ma być przeznaczona na autostrady i drogi ekspresowe, które będą generowały dodatkowe emisje CO2 i innych zanieczyszczeń w okresie, kiedy musimy je gwałtownie ograniczać, a sama ich budowa będzie wiązała się ze zniszczeniem środowiska. Proponujemy znaczną część tych środków realokować na działania związane z ochroną bioróżnorodności oraz rozwojem zielonej i błękitnej infrastruktury (obecnie zdecydowanie niedofinansowanej). Zdecydowanie zbyt wysoka jest też alokacja na inwestycje gazowe w świetle konieczności odchodzenia od wszystkich paliw kopalnych.  Należy wyodrębnić dodatkowe znaczne środki na realizację takich zadań jak: rozwój inteligentnych sieci energetycznych i magazynów energii (na których środków jest za mało); wymianę instalacji grzewczych oraz termomodernizację domów jednorodzinnych; rozwój zbiorowego transportu publicznego – (szynowego i drogowego); budowę infrastruktury do ładowania pojazdów elektrycznych, w tym pojazdów ciężarowych; rozwój infrastruktury pieszej i rowerowej (w tym szczególnie projekty łączące gminy na granicach województw); ochronę ekosystemów rzecznych i przybrzeżnych; ochronę środowiska morskiego, tworzenie parków narodowych i innych obszarów chronionych oraz narzędzia rekompensujące mieszkańcom utratę możliwości zarobkowania związaną z ich tworzeniem; edukację środowiskową i klimatyczną – wszystko to w odrębnych koszykach, by bardziej jasne było na co konkretnie środki zostaną wydane. | Widoczna jest bezrefleksyjna kontynuacja działań realizowanych w poprzednim okresie programowania, szczególnie w zakresie budowy infrastruktury, ponieważ większość środków ponownie przeznacza się na drogi, ignorując pilna konieczność głębokiej modyfikacji tego podejścia w świetle kryzysu klimatycznego i wzmocnienia unijnej polityki klimatycznej, który to proces już się rozpoczął i którego istotnym elementem jest przedstawienie przez Komisję Europejską 14 lipca pakietu „Fit for 55”. Błędem jest zakładanie, że nie będziemy musieli dostosować się do nowych ram polityki klimatycznej. Każde Euro z funduszy unijnych, które uzyska Polska w okresie między dniem dzisiejszym a rokiem 2030 może i powinno wspierać transformację w kierunku gospodarki zeroemisyjnej. Proporcje w jakich środki przeznaczane są na realizacje poszczególnych celów powinny być głęboko zrewidowane z myślą o tym, co powinno być podstawowym celem programu i w długofalowej perspektywie najlepiej posłuży ochronie zdrowia i życia obywateli oraz przyczyni się do poprawy jakości życia, przez złagodzenie skutków kryzysu klimatycznego i utraty bioróżnorodności. Nie mamy już czasu na szukanie fałszywych rozwiązań przejściowych czy dążenie do utrzymania jak najdłużej funkcjonowania przemysłu, energetyki czy innych sektorów w trybie „biznes jak zwykle”. To czas na odważne decyzje wspierające szybkie odchodzenie od wszystkich paliw kopalnych z jednoczesnym poszanowaniem zasad sprawiedliwości społecznej. Musimy cały wysiłek skupić na przygotowaniu społeczeństwa i gospodarki na nowe wyzwania. Nie możemy udawać, że rzeczywistość wokół nas się nie zmienia. | Zakres wsparcia oferowany przez program zostanie dostosowany do analizy w zakresie zgodności z zasadą DNSH.  Należy podkreślić, że Pakiet "Fit for 55" obecnie posiada status projektu dokumentu, wokół którego toczą się negocjacje. Bieżące wydarzenia powodują, że ze strony organów UE wysyłane są sygnały o potrzebie rewizji proponowanej polityki UE w sektorze energii.  Podział alokacji FEnIKS jest wypadkową potrzeb inwestycyjnych dla poszczególnych obszarów oraz wymogów KE m.in. dotyczących wypełnienia celów klimatycznych.  W stosunku do projektu Programu przedstawionego do konsultacji społecznych, w projekcie FEnIKS przyjętym przez Radę Ministrów i przekazanym do KE zdecydowanie obniżono alokację transportu drogowego o 2,1 mld euro i przesunięto 1,5 mld euro FS na Program „Czyste Powietrze” oraz 600 mln euro EFRR na transport kolejowy. Zwiększono też alokację FS na bioróżnorodność ze 150 do 300 mln euro.  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), a w sektorze środowiska nastąpił wzrost alokacji o 410 mln euro (z 3,51 do 3,92 mld euro).  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). W sektorze transportu nastąpił spadek alokacji FEnIKS w stosunku do obecnego POIiŚ o 6,5 mld euro (z 19,6 do 13,1 mld euro), w tym na transport drogowy alokacja została obniżona o ponad połowę, tj. aż o 6,46 mld euro (z 10,96 do 4,5 mld euro).  Należy podkreślić, że 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 42,2%, natomiast 40% środków EFRR przeznaczone będzie na CP2 (cel proklimatyczny i prośrodowiskowy).  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 nieprzychylne stanowisko do tej kwestii. 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. |
|  | Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki | 6. Partnerstwo | 138 | Organizacje pozarządowe są niemal nieobecne w dokumencie. 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). | 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. |
|  | Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki | 2.3.1.1 Powiązane rodzaje działań | 87 | „...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. | 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 jezdni 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 ograniczania emisji transportowych, a jednocześnie do poprawy stanu zdrowia obywateli. Powinniśmy wyrównywać ze środków Funduszu Spójności różnice miedzy 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. | Doprecyzowoanie nastąpi na poziomie dokumentu wdrożdeniowego, jakim będzie szczegółowy opis priorytetów (opis typów projektów). Będą to co do zasady elementy analogiczne jak obecne we wsparciu tego sektora w POIiŚ, dla którego funkcjonują już stosowne dokumenty wykonawcze.  Zasady warunkujące finansowanie określonych typów projektów zostaną określone w kryteriach wyboru projektów zapewniających wybór optymalnych rozwiązań projektowych, przyczynających się do realizacji celów postawionych w Programie.  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 (programy regionalne) 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.  Zachęcamy do zgłoszenia uwagi dotyczącej wydzielenia alokacji na transport rowerowy do właściwego programu regionalnego, ponieważ też identyfikujemy potrzebę wsparcia na tym poziomie infrastruktury towerowej, jako elementu uzupełniającego do infrastruktury transportu publicznego finansowanej z programu krajowego. |
|  | Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki | 2.3.1.1 Powiązane rodzaje działań | 88 | 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. | 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. | Uwaga niezrozumiała, SUMPy zostały wymienione z nazwy w Programie, 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. Stanowią one narzędzie ułatwiające planowanie, uwzględniające szerszy niż transport kontekst funkcjonowania miasta i perspektywę długookresową.” |
|  | Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki | 2.3.1.4 Wskazanie konkretnych terytoriów… | 88 | 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). | 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 przyśpieszenia 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. | Nie negując przedstawionych poglądów, informujemy, że Program FEnIKS nie jest miejscem do umieszczania zapisów wskazujących na potrzebę, albo informujących o planach aktualizacji dokumentów strategicznych, ponieważ nie jest dokumentem kreującym politykę sektorową z innych działów administracji rządowej, a opisującym sposób wykorzystania środków UE w obszarach objętych jego interwencją. Tego typu zapisy, jako nie związane z charakterem dokumentu, nie miałyby żadnej mocy wiążącej. |
|  | Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki | 2.4.1.1 Powiązane rodzaje działań | 91-94 | 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 czystszą 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 (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. | 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. 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 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 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. Rozszerzanie systemu powinno być zapowiedziane i rozpoczęte jak najszybciej, ale może być wprowadzane stopniowo by złagodzić skutki społeczne. Generowane w ten sposób środki można przeznaczyć na dalszy rozwój transportu publicznego (szczególnie w małych i średnich miastach oraz na terenach wiejskich).  Potrzebne są też dodatkowe opłaty za rejestrację wysokoemisyjnych pojazdów oraz poruszanie się nimi po miastach. W tym kontekście potrzebne są też zmiany w przepisach dotyczących tworzenia i funkcjonowania stref czystego transportu (niestety właśnie zrezygnowano z wprowadzenia ich w ramach trwających prac nad nowelizacją ustawy o elektromobilności).  Budując autostrady nie przyczyniamy się też w żaden sposób do ograniczenia wykluczenia transportowego, które cały czas się w Polsce pogłębia. Należy zaznaczyć, że o wykluczeniu transportowym mówimy nie tylko wtedy, kiedy brak jest połączeń publicznego transportu zbiorowego, ale także gdy godziny kursowania nie uwzględniają potrzeb społeczeństwa. Na większości regionalnych linii kolejowych w Polsce wciąż daleko europejskiego standardu, czyli kursów przynajmniej raz na godzinę od świtu do późnego wieczora.  W zakresie drogowego transportu towarów polscy przewoźnicy zapewnili sobie bardzo wysoką pozycję na rynku europejskim, jednak sytuacja na tym rynku będzie się zmieniać, pojawią się nowe ograniczenia i opłaty związane z emisyjnością pojazdów. Jeśli w nowych funduszach zabraknie środków na rozwój infrastruktury do ładowania elektrycznych pojazdów ciężkich oraz wsparcia w zakresie wymiany floty, utrzymanie tej pozycji będzie utrudnione. Nie wspominając już o tym, że Komisja Europejska właśnie zaproponowała w ramach pakietu „Fit for 55%” między innymi nowe cele dotyczące ładowarek dla ciężarówek elektrycznych na autostradach i w dużych miastach, które maja obowiązywać od 2025 roku. Za jakie środki zrealizujemy te zobowiązania, jeśli nie przeznaczymy na ten cel środków unijnych?  Budowa nowych dróg wokół miast oraz obwodnic w obecnych warunkach (z obecną strukturą floty samochodów osobowych i ciężarowych oraz obecnym rozkładem /strukturą ruchu drogowego na drogach różnego rzędu w miastach i na terenach podmiejskich) nie obniży emisji tylko je podwyższy. Po wyprowadzeniu tranzytowego ruchu drogowego (głównie przewozów długodystansowych) na obwodnice zwolnioną przestrzeń na drogach lokalnych w mieście w zdecydowanej większości przypadków wypełni ruch lokalny. By trwale ograniczyć natężenie ruchu i towarzyszące mu uciążliwości (trwale zmniejszyć liczbę samochodów na miejskich ulicach) konieczne są głębokie kompleksowe zmiany. Kierunki tych zmian powinny wskazywać Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. | Podział alokacji FEnIKS jest wypadkową potrzeb inwestycyjnych dla poszczególnych obszarów oraz wymogów KE m.in. dotyczących wypełnienia celów klimatycznych.  W stosunku do projektu Programu przedstawionego do konsultacji społecznych, w projekcie FEnIKS przyjętym przez Radę Ministrów i przekazanym do KE zdecydowanie obniżono alokację transportu drogowego o 2,1 mld euro i przesunięto 1,5 mld euro FS na Program „Czyste Powietrze” oraz 600 mln euro EFRR na transport kolejowy. Zwiększono też alokację FS na bioróżnorodność ze 150 do 300 mln euro.  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), a w sektorze środowiska nastąpił wzrost alokacji o 410 mln euro (z 3,51 do 3,92 mld euro).  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). W sektorze transportu nastąpił spadek alokacji FEnIKS w stosunku do obecnego POIiŚ o 6,5 mld euro (z 19,6 do 13,1 mld euro), w tym na transport drogowy alokacja została obniżona o ponad połowę, tj. aż o 6,46 mld euro (z 10,96 do 4,5 mld euro). Jednocześnie należy zaznaczyć, że w przypadku transportu kolejowego alokacja została zwiększona (o 570 mln euro, z 5,01 do 5,58 mld euro).  Należy podkreślić, że 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 42,2%, natomiast 40% środków EFRR przeznaczone będzie na CP2 (cel proklimatyczny i prośrodowiskowy).  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 nieprzychylne stanowisko do tej kwestii. 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 kolejowego i miejskiego) będzie dodatkowo wspierany w okresie 2021-2026 ze środków UE w ramach Krajowego Planu Odbudowy.  “Środki powinny być przeznaczone przede wszystkim na przebudowę i modernizację istniejących dróg” - celem ogólnoeuropejskim jest zapewnienie funkcjonowania jednolitej europejskiej przestrzeni transportowej, zapewniającej dostępność wszystkim regionom. Jest to możliwe poprzez zakończenie budowy podstawowych połączeń w ramach sieci TEN-T i na tym skupia się Program. Wymaga to budowy / przebudowy (w zależności od konkretnego przypadku) dróg wchodzących w skład tras wpisanych do tej sieci.  Wyodrębnienie środków na budowę infrastruktury do ładowania pojazdów ciężkich (ciężarówki, autobusy) - Program przewiduje możliwość wyposażenia wybudowanych/przebudowanych dróg w infrastrukturę ładowania pojazdów, jednak nie widzimy uzasadnienia dla wyodrębniania alokacji dla pojazdów ciężkich. Dodatkowo, takie dedykowane wsparcie byłoby w sprzeczności z dążeniem do większego wykorzystania kolei w transporcie towarów i osób.  Obwodnice – zakres finansowania obwodnic będzie uwarunkowany spełnianiem przez nie kryteriów wyboru projektów, określających pożądane parametry i inne warunki brzegowe lub premiujące realizację inwestycji oraz od dostępności alokacji. Kryteria wyboru projektów zostaną określone w innym niż program dokumencie wykonawczym, tak jak ma to miejsce w obecnej perspektywie.  Rozszerzenie systemu opłat drogowych na wszystkie drogi krajowe, dodatkowe opłaty za rejestrację wysokoemisyjnych pojazdów – taka propozycja wymagałaby analizy jak jej wprowadzenie miałoby przełożenie na wykluczenie komunikacyjne osób, które mieszkają na obszarach nie objętych publicznym transportem szynowym i są zmuszone do korzystania z pojazdów drogowych w celu zaspokojenia swoich podstawowych potrzeb. Program FEnIKS nie jest dokumentem kreującym politykę transportową Państwa, a określającym sposób wydatkowania funduszy UE, zgodnie ze strategicznymi dokumentami krajowymi i UE. Dlatego zachęcamy do zgłoszenia tej uwagi do ministra właściwego ds. polityki transportowej.  Nie zgadzamy się ze stwierdzeniem, że “budując autostrady nie przyczyniamy się też w żaden sposób do ograniczenia wykluczenia transportowego". Należy przyznać, że o ograniczeniu transportowym decyduje także oferta przewoźników, ale zapewnienie infrastruktury po której będą się oni poruszać jest warunkiem brzegowym do poprawy dostępności. Przy istnieniu złej jakości dróg istnieje wysokie prawdopodobieństwo, że oferta taka byłaby gorsza z racji uwzględniania w biznesplanach wyższych kosztów funkcjonowania (np. szybsze zużycie taboru). Tym samym te dwa elementy (odpowiednia infrastruktura i oferta przewoźników) wzajemnie się uzupełniają. Program ma wpływ tylko na pierwszy z nich. |
|  | Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki | 2.4.1.7 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. | Nie mamy możliwości wykazać w programie postulowanych w uwadze wartości wskaźników. Wartości celów końcowych określonych dla wszystkich wskaźników są bezpośrednią pochodną zakresu i wielkosci wsparcia w poszczególnych obszarach. Należy zauwazyć znaczącą redukcję środków przeznaczonych na drogi w porównaniu do np. kolei. Stanowi to trudny kompromis pomiędzy dążeniem do realizacji ogólnoeuropejskiego celeu jakim jest stworzenie jednolitej przestrzeni transportowej, poprzez zapewnienie dostępnosci regionów w ramach podstawowej sieci transportowej (TEN-T), a celami środowiskowymi, które odnalazły wzmocniony priorytet w ramach Europejskiego Zielonego Ładu. |
|  | Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki | 2.5.1 Cel szczegółowy 3.1… ; 2.5.1.1 Powiązane rodzaje działań | 102-103 | 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 (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.  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 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.* | 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 przyśpieszenia 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 wzrośnie 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 przyśpieszających 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 obniży 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 podróż i łańcuch dostaw z zerową emisją CO2. Dlatego przeważająca część środków przeznaczonej 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. | Jak wyżej. Należy zauwazyć znaczącą redukcję środków przeznaczonych na drogi w porównaniu do np. kolei. Stanowi to trudny kompromis pomiędzy dążeniem do realizacji ogólnoeuropejskiego celeu jakim jest stworzenie jednolitej przestrzeni transportowej, poprzez zapewnienie dostępnosci regionów w ramach podstawowej sieci transportowej (TEN-T), a celami środowiskowymi, które odnalazły wzmocniony priorytet w ramach Europejskiego Zielonego Ładu.  Podział alokacji FEnIKS jest wypadkową potrzeb inwestycyjnych dla poszczególnych obszarów oraz wymogów KE m.in. dotyczących wypełnienia celów klimatycznych.  W stosunku do projektu Programu przedstawionego do konsultacji społecznych, w projekcie FEnIKS przyjętym przez Radę Ministrów i przekazanym do KE zdecydowanie obniżono alokację transportu drogowego o 2,1 mld euro i przesunięto 1,5 mld euro FS na Program „Czyste Powietrze” oraz 600 mln euro EFRR na transport kolejowy. Zwiększono też alokację FS na bioróżnorodność ze 150 do 300 mln euro.  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), a w sektorze środowiska nastąpił wzrost alokacji o 410 mln euro (z 3,51 do 3,92 mld euro).  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). W sektorze transportu nastąpił spadek alokacji FEnIKS w stosunku do obecnego POIiŚ o 6,5 mld euro (z 19,6 do 13,1 mld euro), w tym na transport drogowy alokacja została obniżona o ponad połowę, tj. aż o 6,46 mld euro (z 10,96 do 4,5 mld euro). Jednocześnie należy zaznaczyć, że w przypadku transportu kolejowego alokacja została zwiększona (o 570 mln euro, z 5,01 do 5,58 mld euro).  Należy podkreślić, że 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 42,2%, natomiast 40% środków EFRR przeznaczone będzie na CP2 (cel proklimatyczny i prośrodowiskowy).  Istotny jest również fakt, że sektor transportu (w tym kolejowego) będzie dodatkowo wspierany w okresie 2021-2026 ze środków UE w ramach Krajowego Planu Odbudowy.  Obwodnice – warunki realizacji i pożadany zakres projektów będą okreslone w kryteriach wyboru projektów, które będą elementem krajowych dokumentów uszczegóławiających Program.  Porty morskie – zakres wsparcia portów morskich przewiduje oprócz projektów dostepowych i infrastruktury portowej, także „projekty mające na celu ograniczenie negatywnego wpływu funkcjonowania portów na środowisko”. Szczegółowe typoy projektów zostaną określone w krajowym dokumencie uszczegóławiającym Program (Szczegółowy Opis Priorytetów).  Zakres i warunki wsparcia transportu wodnego śródlądowego będzie przedmiotem negocjacji programu z Komisją Europejską, tak by finansowane projekty były zgodne z prawem ochrony środowiska. W ramach Umowy Partnerstwa planowane jest zawarcie klauzuli wyłączającej ze wsparcia inwestycji w śródlądowe drogi wodne wymagających odstępstwa, o którym mowa w art. 4 ust. 7 ramowej dyrektywy wodnej (dyrektywy 2000/60/EC).  Środki na kolej – uwzględniając uwagi z konsultacji społecznych postulat przeniesienia części środków przeznaczonych na drogi na kolej został uwzględniony, co jest uwidocznione w tabelach finansowych Programu. |
|  | Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki | 2.5.1.7 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. | Nie mamy możliwości wykazać w programie postulowanych w uwadze wartości wskaźników. Wartości celów końcowych określonych dla wszystkich wskaźników są bezpośrednią pochodną zakresu i wielkosci wsparcia w poszczególnych obszarach. Należy zauwazyć znaczącą redukcję środków przeznaczonych na drogi w porównaniu do np. kolei. Stanowi to trudny kompromis pomiędzy dążeniem do realizacji ogólnoeuropejskiego celeu jakim jest stworzenie jednolitej przestrzeni transportowej, poprzez zapewnienie dostępnosci regionów w ramach podstawowej sieci transportowej (TEN-T), a celami środowiskowymi, które odnalazły wzmocniony priorytet w ramach Europejskiego Zielonego Ładu. |
|  | Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki | 2.5.1.8 INDYKATYWNY PODZIAŁ ALOKACJI UE WEDŁUG RODZAJU INTERWENCJI | 105-106 | 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…*  Cześć 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. | 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 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. | Podział alokacji FEnIKS jest wypadkową potrzeb inwestycyjnych dla poszczególnych obszarów oraz wymogów KE m.in. dotyczących wypełnienia celów klimatycznych.  W stosunku do projektu Programu przedstawionego do konsultacji społecznych, w projekcie FEnIKS przyjętym przez Radę Ministrów i przekazanym do KE zdecydowanie obniżono alokację transportu drogowego o 2,1 mld euro i przesunięto 1,5 mld euro FS na Program „Czyste Powietrze” oraz 600 mln euro EFRR na transport kolejowy. Zwiększono też alokację FS na bioróżnorodność ze 150 do 300 mln euro.  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), a w sektorze środowiska nastąpił wzrost alokacji o 410 mln euro (z 3,51 do 3,92 mld euro).  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). W sektorze transportu nastąpił spadek alokacji FEnIKS w stosunku do obecnego POIiŚ o 6,5 mld euro (z 19,6 do 13,1 mld euro), w tym na transport drogowy alokacja została obniżona o ponad połowę, tj. aż o 6,46 mld euro (z 10,96 do 4,5 mld euro). Jednocześnie należy zaznaczyć, że w przypadku transportu kolejowego alokacja została zwiększona (o 570 mln euro, z 5,01 do 5,58 mld euro).  Należy podkreślić, że 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 42,2%, natomiast 40% środków EFRR przeznaczone będzie na CP2 (cel proklimatyczny i prośrodowiskowy).  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 nieprzychylne stanowisko do tej kwestii. 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 kolejowego i miejskiego) będzie dodatkowo wspierany w okresie 2021-2026 ze środków UE w ramach Krajowego Planu Odbudowy.  Ponadto na podział alokacji drogi vs. kolej należy patrzec globalnie w całym programie, a nie tylko w jednej osi. Jak widać w Programie kolej ma zauważalny priorytet względem dróg, których alokacja w porównaniu do poprzedniego okresu (POIiS) zmalała o ponad połowę. Z związku z ograniczoną alokacją zostanie ona przeznaczona przede wszystkim na realizację ogólnoeuropejskiego celu związanego z aqapewnieniem jednolitej przestrzeni transportowej, poprzez zapewnienie dostępności regionom w ramach sieci podstaowych połaczeń (sieć TEN-T). Drogi lokalne nie wpisują się w realizację tego ogólnoeuropejskiego celu, a remonty dróg nie są kwalifikowalne ze środków UE na co wielokrotnie zwraca uwagę komisja Europejska. |
|  | Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki | 2.5.2 Cel szczegółowy 3.2…, 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 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 (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 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 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 przyśpieszających ucieczkę wody z naszego kraju. | Remonty dróg nie są kwalifikowalne do wsparcia ze środków UE, tego typu prace są finansowane z środków budżetowych (krajowych, regionalnych, lokalnych). Zgodnie z linią demarkacyjną, kontynuowane są rozwiązania z poprzednich perspektyw, w ramach których program krajowy finansuje drogi krajowe, a programy regionalne, drogi niższego rzędu.  Zakres wsparcia dróg wodnych będzie przedmiotem negocjacji z Komisją Europejską, zatem końcowy efekt będzie uwzględniał cele środowiskowe. W ramach Umowy Partnerstwa planowane jest zawarcie klauzuli wyłączającej ze wsparcia inwestycji w śródlądowe drogi wodne wymagających odstępstwa, o którym mowa w art. 4 ust. 7 ramowej dyrektywy wodnej (dyrektywy 2000/60/EC).  Podział alokacji FEnIKS jest wypadkową potrzeb inwestycyjnych dla poszczególnych obszarów oraz wymogów KE m.in. dotyczących wypełnienia celów klimatycznych.  W stosunku do projektu Programu przedstawionego do konsultacji społecznych, w projekcie FEnIKS przyjętym przez Radę Ministrów i przekazanym do KE zdecydowanie obniżono alokację transportu drogowego o 2,1 mld euro i przesunięto 1,5 mld euro FS na Program „Czyste Powietrze” oraz 600 mln euro EFRR na transport kolejowy. Zwiększono też alokację FS na bioróżnorodność ze 150 do 300 mln euro.  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), a w sektorze środowiska nastąpił wzrost alokacji o 410 mln euro (z 3,51 do 3,92 mld euro).  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). W sektorze transportu nastąpił spadek alokacji FEnIKS w stosunku do obecnego POIiŚ o 6,5 mld euro (z 19,6 do 13,1 mld euro), w tym na transport drogowy alokacja została obniżona o ponad połowę, tj. aż o 6,46 mld euro (z 10,96 do 4,5 mld euro). Jednocześnie należy zaznaczyć, że w przypadku transportu kolejowego alokacja została zwiększona (o 570 mln euro, z 5,01 do 5,58 mld euro).  Należy podkreślić, że 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 42,2%, natomiast 40% środków EFRR przeznaczone będzie na CP2 (cel proklimatyczny i prośrodowiskowy).  Istotny jest również fakt, że sektor transportu (w tym kolejowego) będzie dodatkowo wspierany w okresie 2021-2026 ze środków UE w ramach Krajowego Planu Odbudowy.  Obwodnice – warunki realizacji i pożadany zakres projektów będą okreslone w kryteriach wyboru projektów, które będą elementem krajowych dokumentów uszczegóławiających Program.  Drogi lokalne nie wchodzą w zakres wsparcia FEnIKS, tym samym uwaga ta powinna być skierowana do instytucji programujacych wsaprcie w programach regionalnych.  Zakres i warunki wsparcia transportu wodnego śródlądowego będzie przedmiotem negocjacji programu z Komisją Europejską, tak by finansowane projekty były zgodne z prawem ochrony środowiska. W ramach Umowy Partnerstwa planowane jest zawarcie klauzuli wyłączającej ze wsparcia inwestycji w śródlądowe drogi wodne wymagających odstępstwa, o którym mowa w art. 4 ust. 7 ramowej dyrektywy wodnej (dyrektywy 2000/60/EC). |
|  | Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki | 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. | Cele końcowe dla wskaźników wynikają z zakresu i wielkosci wsparcia w poszczególnych obszarach programu, nie mamy więc możliwości uwzględnienia zmian postulowanych w uwadze. Zestaw wskaźników prezentowanych w programie uwzględnia wskaźniki wspólne wymagane na podstawie załącznika do Rozporządzenia 1058 z 2021 r. dot. Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności. Załącznik ten wskazuje wskaźniki wymagane dla poszczególnych celów szczegółowych wdrażanych w ramach priorytetów programu i jest źródłem, na podstawie którego określono wskaźniki rezultatu interwencji transportowej. Jest to zestaw wymagany przez Komisję Europejską i będzie przedmiotem negocjacji z Komisją Europejską, która ostatecznie zatwierdza program. |
|  | Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki | 2.5.2.8 INDYKATYWNY PODZIAŁ ALOKACJI | 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. | Uzasadnienie jak wyżej dla 2.5.2.1.  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.  ... | Częśc środków na budowę i rozbudowę dróg została przesunięta na linie kolejowe, czego efektem jest zmniejszenie alokacji dróg względem tej w POIiS o przeszło połowę i priorytet wsparcia dla kolei. Remonty dróg nie są kwalifikowalne do wsparcia ze środków UE, tego typu prace są finansowane z środków budżetowych (krajowych, regionalnych, lokalnych).  Podział alokacji FEnIKS jest wypadkową potrzeb inwestycyjnych dla poszczególnych obszarów oraz wymogów KE m.in. dotyczących wypełnienia celów klimatycznych.  W stosunku do projektu Programu przedstawionego do konsultacji społecznych, w projekcie FEnIKS przyjętym przez Radę Ministrów i przekazanym do KE zdecydowanie obniżono alokację transportu drogowego o 2,1 mld euro i przesunięto 1,5 mld euro FS na Program „Czyste Powietrze” oraz 600 mln euro EFRR na transport kolejowy. Zwiększono też alokację FS na bioróżnorodność ze 150 do 300 mln euro.  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), a w sektorze środowiska nastąpił wzrost alokacji o 410 mln euro (z 3,51 do 3,92 mld euro).  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). W sektorze transportu nastąpił spadek alokacji FEnIKS w stosunku do obecnego POIiŚ o 6,5 mld euro (z 19,6 do 13,1 mld euro), w tym na transport drogowy alokacja została obniżona o ponad połowę, tj. aż o 6,46 mld euro (z 10,96 do 4,5 mld euro). Jednocześnie należy zaznaczyć, że w przypadku transportu kolejowego alokacja została zwiększona (o 570 mln euro, z 5,01 do 5,58 mld euro).  Należy podkreślić, że 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 42,2%, natomiast 40% środków EFRR przeznaczone będzie na CP2 (cel proklimatyczny i prośrodowiskowy).  Istotny jest również fakt, że sektor transportu (w tym kolejowego) będzie dodatkowo wspierany w okresie 2021-2026 ze środków UE w ramach Krajowego Planu Odbudowy. |
|  | Forum Energii |  |  | Część 1.1, Energetyka: dokument nie odnosi się do polskiego wkładu do osiągnięcia neutralności klimatycznej w 2050 r. i celu pośredniego na 2030 r., stanowiących najistotniejszy kontekst interwencji. Ich osiągnięcie wymaga redukcji emisji we wszystkich obszarach gospodarki (ETS i non-ETS), podczas gdy w sektorze non-ETS progres jest bardzo ograniczony (budynki) lub wręcz notujemy wzrost emisji (transport). |  | 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.  Należy podkreślić, że 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 42,2%, natomiast 40% środków EFRR przeznaczone będzie na CP2 (cel proklimatyczny i prośrodowiskowy). |
|  | Forum Energii |  |  | Część 1.1, Energetyka, i dalej: bardzo silna ekspozycja gazu. Gaz ma być paliwem przejściowym, a inwestycje w rozwiązania oparte na gazie muszą być minimalne w stosunku do potrzeb (aby uniknąć aktywów osieroconych), umożliwiać interoperacyjność (zastąpienie gazu biogazem i docelowo zielonym wodorem tak szybko, jak to możliwe i w skali, w której to będzie zasadne). Polska powinna przygotować w krótkim czasie strategię dla gazu, która określi w których sektorach gospodarki gaz jest niezbędny, a w których są inne technologie, które z powodzeniem mogą zastąpić gaz (np. pompy ciepła w budynkach, zamiast gazu). Tam, gdzie nie ma gazociągów, nie powinno się ich się już budować do celów grzewczych, a zwiększyć dofinansowanie pomp ciepła i efektywności energetycznej. Analiza skali potrzeb powinna być oparta na analizie kosztów i korzyści wariantów wydatkowania środków publicznych na CAPEX za przyłączenie i OPEX na kolejne 20 lat w porównaniu do innych technologii. |  | Uwaga przyjęta do wiadomości.  Gaz ziemny jest jednym wielu rozwiązań oferowanych przez program. Szczegółowe zapisy dotyczące wsparcia infrastruktury wykorzystującej gaz ziemny wynikają z ograniczeń zawartych w rozporządzeniu ERDF/CF, a także z planowanej, nowej roli dla infrastruktury gazu ziemnego dotyczącej adaptacji gazów niskoemisyjnych/zielonych. |
|  | Forum Energii |  |  | Część 1.1, Energetyka: inteligentna infrastruktura powinna uwzględniać rozwiązania efektywne kosztowo i przestrzennie - w większym stopniu magazyny obsługujące wielu prosumentów na raz, obsługiwanych przez firmy lub wspólnoty energetyczne - nie zaś magazyny przy mikroinstalacjach (auta, bojlery). |  | Doprecyzowania w zakresie dopuszczalnych projektów zostaną uwzględnione na etapie dokumentów wdrożeniowych (SzOP, kryteria, regulamin naboru). |
|  | Forum Energii |  |  | Część 1.2, i dalej: z faktu zidentyfikowania niedoskonałości rynku nie wynika sposób zarządzenia tym ryzykiem. |  | Interwencja zapisana w programie częściowo wypełnia lukę finansową, wynikająca z zawodności mechanizmów rynkowych, braku możliwości sfinansowania potrzeb inwestycyjnych ze środków własnych czy też trudności w pozyskaniu odpowiedniego kapitału ze strony rynku finansowego. Interwencja ze środków publicznych jest kształtowana m.in. przepisami pomocy publicznej oraz doborem form wspracia. |
|  | Forum Energii |  |  | Część 1.3: brakuje źródła analizującego skalę potrzeb inwestycyjnych i ich doboru. W przypadku kosztów transformacji, wyliczenia pozostają kontrowersyjne, bo wiele zależy od przyjętych założeń co do tempa i skali zmian. |  | Uwaga nieuwzględniona.  Potrzeby inwestycyjne w sektorze energetyki zostały oszacowane w dokumencie Polityka energetyczna Polski do 2040 (<https://www.gov.pl/web/klimat/polityka-energetyczna-polski>) . |
|  | Forum Energii |  |  | Część 1.3: społeczna akceptacja zmian jest używana jako słowo-wytrych, bez odwołania szerszego kontekstu kosztów środowiskowych, zdrowotnych i społecznych. Rozumiana jest wąsko jako interes górników. W tle znajduje się lęk przed zmianą. |  | Uwaga nie zawiera jasnego postulatu. |
|  | Forum Energii |  |  | Część 1.7: Błędne założenie o tym, że poprawa jakości powietrza może odbyć się w głównym stopniu przez kogenerację gazową - zwłaszcza w dłuższym horyzoncie czasowym (co wynika z charakteru inwestycji w ciepłownictwie). Kogeneracja gazowa będzie powstawać w miejscach, w których już są systemy ciepłownicze. Źródłem zanieczyszczenia powietrza w Polsce są w dużej mierze kopciuchy w budynkach jednorodzinnych - kogeneracja gazowa ich nie zastąpi. Sieci ciepłownicze w Polsce zasilają głównie budynki wielorodzinne. |  | Program przewiduje szerokie spectrum działań dedykowanych poprawie jakości powietrza. W priorytecie I w c.s.2.1. przewidziano poprawę efektywności energetycznej w budynkach, ktorej elementem jest wymiana indywidualnych źródeł ciepła. W priorytecie II w c.s.2.1. interwencja koncentruje się na źródłach ciepła systemowego oraz systemach ciepła i chłodu. W tym miejscu należy podkreślić, że w priorytecie II w c.s.2.2. przewidziano interwencję dedykowaną odnawialnym źródłom energii, które w sposób istotny wpływają na poprawę jakości powietrza. |
|  | Forum Energii |  |  | Część 1.9, cel szczegółowy 2.1: jeżeli cel szczegółowy to wspieranie efektywności energetycznej i redukcji CO2, to bardzo ograniczono wątek modernizacji samego ciepłownictwa sieciowego. Konkurencja pomiędzy generacją i efektywnością energetyczną jest podstawowym problemem rozwoju ciepłownictwa. |  | W priorytecie II c.s.2.1. interwencja dotyczy rozwoju kogeneracji oraz rozwoju systemów ciepłowniczych i chłodniczych, w tym także magazynów energii. Zakres wsparcia oferuje różne technologie rozwoju źródeł systemowych a także szerokie możliwości rozwoju efektywnych systemów ciepłowniczych. |
|  | Forum Energii |  |  | Część 1.9, cel szczegółowy 2.2: w obecnej wersji uzasadnienie pozostaje w luźnym związku z działaniami (brak prosumeryzmu). W obecnych warunkach należy zrezygnować ze wsparcia nowych, wielkoskalowych mocy OZE wytwarzających energię elektryczną (bo ta technologia jest opłacalna bez wsparcia) na rzecz OZE w cieple i chłodnictwie. Aby odblokować OZE, należy skupić fundusze w inwestycjach sieciowych i magazynach - umożliwi to wdrażanie coraz więcej mocy dzięki istniejącym programom. |  | W priorytecie II w c.s. 2.2. planowane wsparcie będzie dotyczyło instalacjii 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.  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).  Z uwagi na niedostateczny poziom rozwoju sieci elektroenergetycznej przewiduje się, że wsparcie zostanie skierowane na projekty dotyczące budowy oraz przebudowy sieci umożliwiających przyłączanie jednostek wytwarzania energii z OZE do sieci.  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.  Należy także zaznaczyć, że instalacje oze mogą być elementem projektów z zakresu poprawy efektywności energetycznej w priorytecie I c.s.2.1., jeżeli służą zaspokajaniu własnych potrzeb energetycznych. |
|  | Forum Energii |  |  | część 1.9, cel szczegółowy 2.2: część pomija biometan i biogaz. Są to zielone gazy o dużym potencjale w Polsce, które trzeba systematycznie rozwijać. |  | Doprecyzowania w zakresie wspieranych typów paliw alternatywnych zostaną uwzględnione na etapie dokumentów wdrożeniowych (SzOP, kryteria, regulamin naboru). |
|  | Forum Energii |  |  | część 1.9, cel szczegółowy 2.3: bez strategii zazielenienia gazu, finansowanie ładowania gazem pojazdów jest krótkowzroczne. Przyszłością są samochody elektryczne, natomiast gaz ma jakiekolwiek perspektywy w dużych samochodach ciężarowych i ewentualnie autobusach. |  | Zgodnie z Polityką energetyczną Polski do 2040 część popytu na ropę i gaz ziemny zostanie zmniejszona przez wzrost znaczenia biopaliw i paliw alternatywnych (m.in. energia elektryczna, LNG, CNG, biometan, wodór). Przyjęty przez Radę Ministrów dokument przewiduje zwiększanie możliwości transportu gazów innych niż ziemny sieciami gazowymi.  Ponadto Rada Ministrów podjęła uchwałę ws. przyjęcia „Polskiej strategii wodorowej do roku 2030 z perspektywą do 2040 r.”, przedłożoną przez ministra klimatu i środowiska. |
|  | Forum Energii |  |  | Część 1.9, cel szczegółowy 2.3: aby zagwarantować trwałość i ekonomiczną efektywność inwestycji, należy wesprzeć dostosowanie sieci do przyjęcia biometanu, tam gdzie istnieje potencjał produkcji biogazu. Rozbudowa sieci gazowej, gdy upowszechnią się np. pompy ciepła. byłaby niewskazana i takie ryzyka program powinien mitygować. Dlatego potrzebna jest strategia dla gazu, o czym piszemy wyżej. |  | Polityka energetyczna Polski do 2040 zawiera część określającą Rozwój rynku gazu ziemnego, zgodnie z którą popyt na ropę i gaz ziemny zostanie zmniejszona przez wzrost znaczenia biopaliw i paliw alternatywnych (m.in. energia elektryczna, LNG, CNG, biometan, wodór). Przyjęty przez Radę Ministrów dokument przewiduje zwiększanie możliwości transportu gazów innych niż ziemny sieciami gazowymi. |
|  | Forum Energii |  |  | Część 2.1.1.1: kierunki pomijają wsparcie modernizacji sieci i przejścia na niższe temperatury, co da możliwość wykorzystania większej gamy OZE i poprawi efektywność energetyczną. Sieci niskotemperaturowe są warunkiem koniecznym rozwoju źródeł odnawialnych w sieciach ciepłowniczych. |  | Doprecyzowania w zakresie wspieranych typów projektów zostaną uwzględnione na etapie dokumentów wdrożeniowych (SzOP, kryteria, regulamin naboru). |
|  | Forum Energii |  |  | Część 2.1.1.2: duże znaczenie dla sukcesu i odbioru społecznego Programu będzie miało kierowanie środków do użytkowników końcowych. Dlatego trzeba wspierać wszelkie działania - od wymiany urządzeń na energooszczędne po termomodernizację. |  | Doprecyzowania w zakresie wspieranych typów projektów zostaną uwzględnione na etapie dokumentów wdrożeniowych (Szop, kryteria, regulamin naboru). Program nie przewiduje wymiany urządzeń na energooszczędne. |
|  | Forum Energii |  |  | Część 2.1.1.7: usunięto RCO 97 - Wspieranie społeczności energetyczne działające w zakresie energii odnawialnej |  | Uwaga przyjęta do wiadomości.  Wskaźnik "RCO 97 – Wspierane społeczności energetyczne działające w zakresie energii odnawialnej", wobec ograniczonego wyboru wskaźników (wynikającego z zał. I do rozporządzenia ERDF/CF), został zaproponowany w FEnIKS w Priorytecie I: Wsparcie sektorów energetyka i środowisko z Funduszu Spójności w celu szczegółowym 2.1 Wspieranie efektywności energetycznej i redukcji emisji gazów cieplarnianych w kontekście planowanej kontynuacji ogólnopolskiego systemu wsparcia doradczego dla sektora publicznego i mieszkaniowego oraz przedsiębiorstw w zakresie efektywności energetycznej, OZE i gospodarki niskoemisyjnej. Jednak w toku nieformalnego dialogu z KE zwrócono uwagę na nieadekwatność ww. wskaźnika, wobec czego zmuszeni zostaliśmy do jego usunięcia. |
|  | Forum Energii |  |  | Część 2.2.1.1: zdiagnozowano konieczność redukcji emisji w ciepłownictwie, ale wsparcie ma trafić tylko do sieci i kogeneracji. Brakuje możliwości korzystania z pomp ciepła czy kolektorów słonecznych, wymogu magazynowania (zgodnie z nową RED) i rozwiązań niskotemperaturowych. Kogeneracja będzie miała swoje ograniczenia ze względu na trudną sytuację na rynku gazu. |  | Instalacje oze mogą być elementem projektów z zakresu poprawy efektywności energetycznej w priorytecie I c.s.2.1., jeżeli służą zaspokajaniu własnych potrzeb energetycznych.  W priorytecie II w c.s. 2.2. 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. |
|  | Forum Energii |  |  | Część 2.2.1.7: zmniejszone ambicje, zakres inwestycji dalece niewystarczający w stosunku do potrzeb. |  | Uwaga przyjęta do wiadomości.  Program FEnIKS, pomimo dużej skali interwencji, jest jednym z wielu narzędzi wspomagających przejście w kierunku gospodarki nieskoemisyjej. |
|  | Forum Energii |  |  | Część 2.2.1.8: podział między kod 54 i 55 jest niezrozumiały - zasadna byłaby maksymalizacja udziału 55, aby skłaniać do analiz emisji w cyklu życia. |  | Podział alokacji pomiędzy kodem 54 i 55 wynika z ambitniejszych warunków realizacji projektu dla kodu 55 , który odnosi się do osiągnięcie emisji w całym cyklu życia poniżej 100 gCO2e/kWh lub ciepła/chłodu wytworzonego z ciepła odpadowego). W zależności od wyników wdrożeniowych istnieje mozliwość zwiększenia alokacji na kod 55. |
|  | Forum Energii |  |  | Część 2.2.2.7: RCR 34 - wskaźniki powinny opisywać (1) Ilość nowych mocy, którą będzie można przyłączyć, gdyby te działania nie były realizowane 2. Pojemność magazynów energii. |  | Wskażnik RCR 34- Realizacja projektów systemów energetycznych zgodnie z zał. I do rozporządzenia ERDF/CF należy zastosować do inteligentnych sieci energetycznych. |
|  | Forum Energii |  |  | Część 2.2.2.8: kody 47, 48, 49 nie powinny otrzymać dofinansowania, bo są opłacalne bez wsparcia lub istnieje już alternatywny mechanizm wsparcia. Bardziej zasadne byłoby wsparcie biometanu, produkcji wodoru lub rozbudowy sieci pod OZE. Kod 50 powinien finansować rozbudowę infrastruktury sieciowej. Kod 52 powinien finansować wsparcie ciepłownictwa. |  | Autor nie wskazał argumentów na poparcie swojech twierdzenia dotyczącego kodów 47, 48, 49. 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.  Kod 50 odnosi się do biomasy o wysokim poziomie redukcji emisji gazów cieplarnianych, natomiast kod 52 dotyczy innych rodzajów energii odnawialnej (w tym energię geotermalną). Kody zostały powołane zgodnie z zał. I do rozporządzenia CPR. |
|  | Forum Energii |  |  | Część 2.2.3.7: RCO 124 - brakuje: stacji do uzdatniania biometanu oraz punktów wtłaczania biometanu. |  | Wskaźnik został powolany zgodnie z zał.I do rozporządzenia ERDF/CF. |
|  | Forum Energii |  |  | Część 2.2.3.8: jeśli kod 57 oznacza rozbudowę sieci gazowej do indywidualnych domów, to znacznie bardziej racjonalne jest je spożytkować na elektryfikację indywidualnego ogrzewania i OZE. |  | Kod 57 - Dystrybucja i transport gazu ziemnego zastępującego węgiel jest dedykowany zarówno sieciom dystrybucyjnym jak i przesyłowym. Interwencja w zakresie oze zarówno w źródła systemowe jak i indywidualne jest przewidziana w programie w ramach c.s. 2.1. w priorytecie I i II. |
|  | Forum Energii |  |  | 1. Wykorzystanie ciepła odpadowego z procesów technicznych (chłodzenia) – RED II daje takie możliwości, ekonomiczne uzasadnienie dla odzysku ciepła istnieje; należy jednak wesprzeć (koncepcyjnie) mapowanie i parowanie podmiotów (w szczególności, podmiotów niekonwencjonalnych, np. serwerowni) oraz (finansowo) bezpieczne przyłączenie i odzysk; |  | Uwaga przyjęta do wiadomości. Doprecyzowania w zakresie wspieranych typów projektów zostaną uwzględnione na etapie dokumentów wdrożeniowych (Szop, kryteria, regulamin naboru). |
|  | Forum Energii |  |  | 2.        Wsparcie przechodzenia na sieci niskotemperaturowe – co związane jest z niższymi stratami termicznymi i skuteczniejszym wtłaczaniem ciepła odpadowego; |  | Doprecyzowania w zakresie wspieranych typów projektów zostaną uwzględnione na etapie dokumentów wdrożeniowych (SzOP, kryteria, regulamin naboru). |
|  | Forum Energii |  |  | 3.     Wymaga to jednak wyprzedzającego względem pkt. 2 wsparcia wielkoskalowej termomodernizacji budynków – użytkowników sieci ciepłowniczej w kierunku dostosowania do współpracy z sieciami niskotemperaturowymi (kaloryfery, wymienniki ciepła, ocieplenie, okna etc.) – generalnym standardem jest wyznaczenie standardu dla nowych budynków polegającego na maksymalnym wykorzystaniu OZE oraz bezemisyjnych źródeł ciepła; |  | Doprecyzowania w zakresie wspieranych typów projektów zostaną uwzględnione na etapie dokumentów wdrożeniowych (SzOP, kryteria, regulamin naboru).. |
|  | Forum Energii |  |  | 4.  Rozwój wysokosprawnej kogeneracji (z konieczności zagwarantowania bezpieczeństwa) - gazowej z możliwością przejścia na zielony gaz (biogaz, biometan inaczej niż zielony wodór nie wymagają nowych rur); w przypadku zielonego wodoru warunkiem jest nowa infrastruktura, prawdopodobnie nowymi trasami – do rozważenia lokalne pilotaże (elektroliza + mikrogrids) podporządkowane wsparciu systemu energetycznego; |  | Doprecyzowania w zakresie wspieranych typów projektów zostaną uwzględnione na etapie dokumentów wdrożeniowych (SzOP, kryteria, regulamin naboru). |
|  | Forum Energii |  |  | 5.     Wsparcie projektów pilotażowych systemów neutralnych klimatycznie opartych na rozwiązaniach hybrydowych np. magazynach ciepła, OZE, zielonym wodorze. Trzeba w Polsce wspierać działania liderów w tym obszarze, oferując im większe wsparcie niż w przypadku rozwiązań standardowych. |  | Doprecyzowania w zakresie wspieranych typów projektów zostaną uwzględnione na etapie dokumentów wdrożeniowych (SzOP, kryteria, regulamin naboru). |
|  | Forum Energii |  |  | kierunki interwencji w obszarze efektywności energetycznej pozostają spójne z kierunkami interwencji w OZE |  | Uwaga przyjęta do wiadomości. |
|  | Forum Energii |  |  | 1.      Sieci elektroenergetyczne - ich dostępność i jakość umożliwia zaspokajanie zapotrzebowanie na energię przez OZE, energetykę prosumencką oraz akceptację dla transformacji; warunkiem koniecznym jest monitoring wskaźnika integracji nowych mocy OZE oraz elektromobilności . więcej w publikacjach Forum Energii: Mikro-OZE i Raport o elektromobilności |  | Doprecyzowania w zakresie wspieranych typów projektów zostaną uwzględnione na etapie dokumentów wdrożeniowych (SzOP, kryteria, regulamin naboru). |
|  | Forum Energii |  |  | 2.      Magazynowanie energii do bilansowania i integracji OZE; magazyny w każdej możliwej postaci w mniejszym stopniu indywidualnych magazynów energii od szczytowo-pompowych, przez litowo-jonowe, ciepło, aż do wodoru o   więcej w publikacji Forum Energii: 43% OZE |  | Doprecyzowania w zakresie wspieranych typów projektów zostaną uwzględnione na etapie dokumentów wdrożeniowych (SzOP, kryteria, regulamin naboru). |
|  | Forum Energii |  |  | 3.      Zielone gazy – zielony wodór jako wsparcie dla transformacji przemysłu, biometan do bilansowania i ciepłownictwa –o   więcej w publikacji Forum Energii: Zielone gazy |  | Doprecyzowania w zakresie wspieranych typów projektów zostaną uwzględnione na etapie dokumentów wdrożeniowych (SzOP, kryteria, regulamin naboru). |
|  | Forum Energii |  |  | 4.      Indywidualne źródła ogrzewania budynków w oparciu o OZE – PV + pompa ciepła to najtańszy operacyjnie i najmniej emisyjny sposób ogrzewania budynków; racjonalna alternatywa dla rozbudowy sieci ciepłowniczej na obszarach o niskiej gęstości zaludnienia oraz dla nowego budownictwa (niskie koszty operacyjne sprzyjają transformacji) |  | Doprecyzowania w zakresie wspieranych typów projektów zostaną uwzględnione na etapie dokumentów wdrożeniowych (SzOP, kryteria, regulamin naboru). |
|  | Forum Energii |  |  | dodatkowo: rozwój i urynkowienie technologii CCU – w ramach FENG lub funduszy B+R |  | Uwaga dotyczy programu FENG. |
|  | **Uwagi z chatu** | | | | | |
|  | Elzbieta Wielg​ |  |  | Nie ma partnerów społeczno-gospodarczych. Jest: Grupa partnerów społecznych, grupa partnerów gospodarczych . Zbitka jest nieuprawniona |  | W art. 1 i 4 Rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) nr 240/2014 z dnia 7 stycznia 2014 r. w sprawie europejskiego kodeksu postępowania w zakresie partnerstwa w ramach europejskich funduszy strukturalnych i inwestycyjnych jest mowa o partnerach społeczno-ekonomicznych. |
|  | Urszula Stefanowicz​ |  |  | Czy szczegółowy opis priorytetów z doszczegółowieniem typologii projektów będzie podlegał dalszym konsultacjom? |  | Szczegółowy opis priorytetów z doszczegółowieniem typologii projektów będzie podlegał dalszym konsultacjom |
|  | Urszula Stefanowicz​ |  |  | Rada Ministrów 4 stycznia 2022 r. przyjęła projekt programu FEnIKS. Czy mówiąc o dalszych pracach nad dokumentem mówią Państwo o tym już przyjętym? |  | Punktem wyjścia dla dalszych prac będzie dokument przyjety przez Radę Ministrów. |
|  | Urszula Stefanowicz​ |  |  | Nie należy przeceniać możliwości przechodzenia z gazu kopalnego na odnawialne/biogaz, z powodu ograniczeń związanych z ochroną bioróżnorodności, bezpieczeństwem żywieniowym i zwiększaniem pochłaniania |  | Uwaga przyjęta do wiadomości. |
|  | Urszula Stefanowicz​ |  |  | Nieprzemyślane przeznaczanie środków na inwestycje w instalacje gazowe może generować koszty osierocone |  | Uwaga przyjęta do wiadomości. |
|  | Urszula Stefanowicz​ |  |  | Czy będzie wsparcie dla dalszej rozbudowy systemu monitoringu jakości powietrza, szczególnie w zakresie poziomu zanieczyszczenia NO2 ze źródeł transportowych - na stacje komunikacyjne? |  | Nie przewiduje się finansowania w ramach osi transportowych rozbudowy systemu monitoringu jakości powietrza, szczególnie w zakresie pomiarów poziomu zanieczyszczenia NO2 ze źródeł transportowych - na stacje komunikacyjne. Program w zakresie transportu skupia się na priorytetowych kierunkach działań, mając na celu osiągniecie masy krytycznej dla wyselekcjowanego zbioru obszarów interwencji, a tym samym przeciwdziałaniu rozproszeniu środków pomiędzy różne obszary. Tego typu działania będą możliwe do finansowania ze środków celu szczegółowego 2.4. Szczegóły w tym zakresie zostaną określone w Szczegółowym Opisie Priorytetów. |
|  | Łucja Kucmin - Węglarczyk​ |  |  | Proszę o doprecyzowanie, co rozumiecie Państwo przez podejście proekologiczne? |  | Są to wszystkie działania, podejmowane w celu poprawy warunków życia ludności poprzez poprawę kondycji środowiska naturalnego. W Feniks oznacza ono, że 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 zadnaie realizację szerszych celów polityki spójności (np. zieleń, usuwanie barier architektonicznych i ekologicznych, czy elementy budownictwa wynikające z konieczności dostosowania do zmian klimatu). |
|  | Iwona Janicka​ |  |  | W kontekście wyroku TSUE to ja nie miałabym odwagi odnosić się do Planu Odbudowy...Niemniej jednak podziwiam optymizm… |  | Zapisy programu FEnIKS odnosza się do treści KPO, który formalnie przzez stronę Polską zostął przekazany do Komisji Europejskiej i czeka na zatwierdzenie. |
|  | Maciej Kunysz |  |  | Dzień Dobry. Jak wpłynie na utrzymanie trwałości projektów w ramach których powstały plany ochrony parków narodowych w związku z projektowaną ustawą o parkach narodowych? |  | Uwaga odnosi się do projektu ustawy, który powstawał poza i niezależnie od zapisów FEnIKS. Poza tym, nie jest jasne, które zapisy projektu ustawy mogą potencjalnie kolidować z zapisami FEniKS. |
|  | Maciej Kunysz |  |  | ​W jakim celu Państwo optują przy twardej linii demarkacyjnej? KE nie postuluje o to |  | Pojęcie twardej lini demarkacjnej odnosi się do rozgraniczenia pomiędzy działaniami realizowanymi z KPO oraz FEnIKS. W ramach polityki spójności, zapisy linii demarkacyjnej będą wypadkową ustalen zawartych i wynegocjowanych w programach. A zatem, tzw. “twarda” linia demarkacyjna nie będzie stanowić odrębnego dokumentu, ale będzie integralnie związana z treścią zapisów programowych. |
|  | Łucja Kucmin - Węglarczyk​ |  |  | Tryb pozakonkursowy jest planowany w niepokojącej skali. |  | Na obecnym etapie trwają prace nad określeniem szczegółowych zasad systemu wyboru projektów i doprecyzowaniem typów projektów. Z tego wzglęu nie jest jeszcze znany planowany zakres stosowania poszczególnych trybów wyboru. |
|  | Maciej Kunysz |  |  | ​Co do komplementarności - jaka jest pewność że środki z KPO zostaną przekazane Polsce? |  | Zgodnie ze stanowiskiem KE, komplemantarność powinna być rozpatrywana również w odniesieniu do KPO. |
|  | Urszula Stefanowicz |  |  | ​O ile pamiętam to w KPO też nie było nic na kolej regionalną...? |  | Uwaga nie dotyczy FEnIKS. |
|  | uczestnik |  |  | Z transportu wodnego śródlądowego należy się wycofać. Rzeki należy zrenaturalizować. Ten rodzaj transportu nie ma żadnego uzasadnienia obecnie. |  | Zakres wsparcia dróg wodnych będzie przedmiotem negocjacji z Komisją Europejską, zatem końcowy efekt będzie uwzględniał cele środowiskowe. W ramach Umowy Partnerstwa planowane jest zawarcie klauzuli wyłączającej ze wsparcia inwestycji w śródlądowe drogi wodne wymagających odstępstwa, o którym mowa w art. 4 ust. 7 ramowej dyrektywy wodnej (dyrektywy 2000/60/EC). |
|  | uczestnik |  |  | Popieram, transport śródlądowy jest dyskusyjny i nie ma tak naprawdę szans, by inwestycje w tym obszarze spełniały zasadę DNSH (nawet jeśli w teorii będą zgodne z obowiązującymi przepisami) |  | Zakres wsparcia dróg wodnych będzie przedmiotem negocjacji z Komisją Europejską, zatem końcowy efekt będzie uwzględniał cele środowiskowe. W ramach Umowy Partnerstwa planowane jest zawarcie klauzuli wyłączającej ze wsparcia inwestycji w śródlądowe drogi wodne wymagających odstępstwa, o którym mowa w art. 4 ust. 7 ramowej dyrektywy wodnej (dyrektywy 2000/60/EC). |
|  | Urszula Stefanowicz |  |  | ​Bolączką w rozwoju miejskiej infrastruktury rowerowej jest jej niespójność, wynikająca głównie z tego, że jest ona budowana właśnie "przy okazji" innych inwestycji |  | 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 (programy regionalne) 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.  Zachęcamy do zgłoszenia tej uwagi do właściwego programu regionalnego, ponieważ też identyfikujemy potrzebę wsparcia na tym poziomie infrastruktury towerowej, jako elementu uzupełniającego do infrastruktury transportu publicznego finansowanej z programu krajowego. |
|  | Dorota Bonk-Hammermeister |  |  | ​Pomijanie samodzielnej infrastruktury rowerowej, która jest jednym z filarów zrównoważonej mobilności miejskiej, to duży minus programu. |  | 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 (programy regionalne) 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.  Zachęcamy do zgłoszenia tej uwagi do właściwego programu regionalnego, ponieważ też identyfikujemy potrzebę wsparcia na tym poziomie infrastruktury towerowej, jako elementu uzupełniającego do infrastruktury transportu publicznego finansowanej z programu krajowego. |
|  | Urszula Stefanowicz​ |  |  | A co ze wsparciem przechodzenia na zeroemisyjność w drogowym transporcie towarów? Przede wszystkim budowy infrastruktury do ładowania ciężarówek na głównych trasach przewozu towarów? |  | Program przewiduje możliwość wyposażenia wybudowanych/ przebudowanych dróg w infrastrukturę ładowania pojazdów, jednak nie widzimy uzasadnienia dla wyodrębniania alokacji dla pojazdów ciężkich. Dodatkowo, takie dedykowane wsparcie byłoby w sprzeczności z dążeniem do większego wykorzystania kolei w transporcie towarów i osób. |
|  | Łucja Kucmin - Węglarczyk |  |  | ​W jaki sposób planujcie Państwo zaangażowanie społeczeństwa obywatelskiego do Komitetu Monitorującego? |  | W składzie Komitetu Monitorującego zostaną uzwględnieni przedstawiciele organizacji pozarządowych wyłonionych przez RDPP. Wśród nich znajdą się przedstawiciele organizacji pozarządowej działającej na rzecz ochrony środowiska, organizacji właściwych ze względu na rodzaj działalności objętej programem, organizacji pozarządowej działającej na rzecz promowania włączenia społecznego, równości szans płci, równości szans i niedyskryminacji oraz federacji organizacji pozarządowych. W ramach prac KM przedstawiciele społeczeństwa obywatelskiego będą brali udział m.in. w rozpatrywaniu i zatwierdzaniu kryterów wyboru projektów, planu ewaluacji, zmian programu oraz sprawozdania końcowego z realizacji programu. |
|  | Elzbieta Wielg​ |  |  | W jaki sposób zaangażują Państwo partnerów społecznych do prac nad Szczegółowym Opisem Priorytetów i KM? |  | Planowane jest przekazanie do konsultacji planowanej struktury SzOP FEnIKS, w tym typologii projektów. |
|  | Maciej Kunysz​ |  |  | Spotkań grupy roboczej było 2, dwa, DWA |  | Spotkania GR ds. FEnIKS odbyły się w następujących terminach: 1 kwietnia, 29 kwietnia i 28 maja 2021 r., a więc trzy. |
|  | Łucja Kucmin – Węglarczyk ​ |  |  | Ta liczba uwag na etapie wyłożenia na etapie konsultacji pokazuje, że wcześniej nie było współpracy międzysektorowej raczej. Gdyby była, uwag byłoby mniej i raczej pewnie doprecyzowujące. |  | Projekt Programu, udostępniony do konsultacji społecznych, podlegał wcześniej uzgodnieniu z innymi resortami. Liczba uwag zgłosznych w ramach konsultacji społecznych nie obejmuje postulatów zgłoszonych w ramach konsultacji międzyresortowych. Ilość uwag nie świadczy o braku wcześniejszych uzgodnień ale jest wynikiem konieczności pogodzenia na poziomie programu różnych interesów, wielości celów strategicznych i konieczności połączenia ich z celami szczegółowymi polityki spójności, ograniczonego budżetu programu itd. |
|  | Iwona Janicka​ |  |  | Harmonogram pokazywany a UZGADNIANY to jest jednak różnica. |  | Harmonogram prac dot. przygotowania Programu FEnIKS był prezentowany w trakcie spotkań GR ds. FEnIKS. Członkowie GR mieli możliwość zgłoszenia ewentualnych uwag do poszczególnych omawianych na posiedzeniu kwestii, w trakcie i po spotkaniu, a wszystko odbywało się jeszcze przed konsultacjami społecznymi programu. Wszystkie uwagi zgłoszone przez członków grupy roboczej zostały rozpatrzone na etapie przygotowania projektu programu kierowanego do konsultacji i omówione na kolejnym posiedzeniu grupy roboczej, które także odbyło się jeszcze przed konsultacjami społecznymi programu. |