

Załącznik 4. Uwagi zgłoszone w ramach konsultacji społecznych projektu programu *Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021-2027* (dalej: *FEPW lub Program*)
Konsultacje prowadzono w dniach od 5 marca do 8 kwietnia 2021 r.

Lp	Instytucja, komórka organizacyjna	Województwo	Część Programu	Strona	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Odpowiedź MFIPR
1.	Osoba prywatna	Lubelskie	5.1. PRIORYTET 1. PRZEDSIĘBIORCZOŚĆ I INNOWACJE	36	1. wprowadzenie kryteriów wykazania związku pomysłodawców startupów z terenem Polski Wschodniej 2. zwiększenie wartości dofinansowania w działaniu 1.1.2 oraz powiększenie katalogu kosztów kwalifikowanych 3. wdrożenie dalszego wsparcia dla startupów które ukończą 1.1.2	Ad. 1 Większość startupów (ok. 80%) poza siedzibą rejestrową nie ma innych związków z Polską Wschodnią. Posiadanie miejsca zamieszkania przez min. 50% pomysłodawców/udziałowców/członków zarządu tworzonego startupu na terenie PW byłoby faktycznym potwierdzeniem związku z PW jako miejscem prowadzenia działalności. Ad. 2 Limit 1 mln zł został ustalony kilka lat temu i nie uwzględnia wzrostu kosztów działalności. Koszty kwalifikowane nie obejmują finansowania pierwszych zamówień a tylko wytworzenie partii próbnej. Startup ze środków z działania 1.1.2 nie może sfinansować zakupu surowców do pozyskanych pierwszych kontraktów. Ad. 3 Po zakończeniu 1.1.2 startup pozostaje ze sprawdzonym, innowacyjnym pomysłem przygotowanym do jego wdrożenia, jednakże nie mając jeszcze wiarygodności nie może liczyć na kredyt kupiecki od dostawców czy środki z banków. Dodatkowo jakakolwiek działalność o charakterze produkcyjnym wymaga znacznie większych kwot niż wsparcie z 1.1.2. Bardzo potrzebnym działaniem dla startupów chcących produkować wyroby byłaby możliwość wsparcia na inwestycje związane z utworzeniem nowego zakładu. Ulokowanie zakładu na terenie PW byłoby trwałym efektem wsparcia korzystnie wpływającym na wzrost konkurencyjności i tworzenie miejsc pracy w MSP w tym poprzez inwestycje produkcyjne, co wpisuje się wprost w cele strategiczne i priorytety konsultowanego programu.	Komentarz / wyjaśnienie Program <i>FEPW</i> wspiera działalność startupów na obszarze Polski Wschodniej. W związku z tym wnioskodawcy będą zobowiązani wykazać, że miejsce realizacji projektu będzie odbywać się na terenie jednego z województw Polski Wschodniej. W sytuacji gdy przedmiot projektu nie jest związany trwale z gruntem (konkretną lokalizacją) za miejsce realizacji projektu uznaje się miejsce siedziby beneficjenta lub miejsce prowadzenia działalności gospodarczej. Szczegółowy zakres wsparcia zostanie przedstawiony w SzOP z uwzględnieniem linii demarkacyjnej.
2.	Archidiecezja Białostocka	Podlaskie	5.4. PRIORYTET 4. KAPITAŁ SPOŁECZNY, TURYSTYKA ORAZ USŁUGI UZDROWISKO WE CS (v) zwiększenie roli	67	Uwzględnienie Osób prawnych i jednostek organizacyjnych działających na podstawie przepisów ustawy o stosunku Państwa do Kościoła Katolickiego w Rzeczypospolitej Polskiej, o stosunku Państwa do innych kościołów i związków	W ramach interwencji CS (v) przewidziano wykorzystanie potencjału wielokulturowego dziedzictwa i unikalnych zasobów przyrodniczych do wzmocnienia rozwoju gospodarczego PW+. Wsparcie obejmuje inwestycje w obiekty/ miejsca, które poprzez powiązanie ich ze sobą, utworzą turystyczne szlaki tematyczne (odwołujące się do walorów historycznych, kulturowych, przyrodniczych), w szczególności przechodzące przez granice województw (tzw.	Komentarz / wyjaśnienie Katalog beneficjentów zostanie ustalony na poziomie SzOP.

			kultury i turystyki w rozwoju gospodarczym, integracji społecznej i innowacjach społecznych.		wyznaniowych oraz o gwarancjach wolności sumienia i wyznania, jako Beneficjentów CS (v) zwiększenie roli kultury i turystyki w rozwoju gospodarczym, integracji społecznej i innowacjach społecznych.	wewnętrzne peryferia) i łączące minimum dwa z nich. Wsparcie działań pozwoli na pobudzenie i ukierunkowanie potencjału turystycznego oraz przyczyni się do tworzenia miejsc pracy wokół wspieranych produktów turystycznych. Beneficjentami uprawnionymi w ramach priorytetu 4 CS (v) są: w zakresie turystyki: właściciele obiektów wchodzących w skład szlaku tj.: JST, instytucje kultury, organizacje pozarządowe i ich partnerstwa. Rekomenduje się, aby dla CS (v) rozszerzyć katalog beneficjentów o: - osoby prawne i jednostki organizacyjne działające na podstawie przepisów ustawy o stosunku Państwa do Kościoła Katolickiego w Rzeczypospolitej Polskiej, o stosunku Państwa do innych kościołów i związków wyznaniowych oraz o gwarancjach wolności sumienia i wyznania. Podmioty te odgrywają szczególną rolę w budowaniu potencjału turystyczno – kulturowego PW i stanowią ważne miejsce na szlakach tematycznych. Ogromny potencjał instytucjonalny oraz kulturalny przyczyniłby się do podniesienia atrakcyjności powstałych szlaków oraz osiągnięcia zakładanych celów działania. Dodatkowo wskazani Beneficjenci są dysponentami infrastruktury oraz gruntów znajdujących się na szlakach. Powyższa grupa beneficjentów jest podmiotem wiarygodnym, posiadającym potencjał kadrowy, finansowy i instytucjonalny, ugruntowaną pozycję oraz historię. Wykluczenie grup wnioskodawców z możliwości ubiegania się o wsparcie w ramach danych konkursów powoduje brak różnorodności w realizowanych projektach, a także dyskryminację niedopuszczonych podmiotów.	
3.	Bartbo spółka z ograniczoną odpowiedzialnością	Warmińsko-Mazurskie	5.1. PRIORYTET 1. PRZEDSIĘBIORCZOŚĆ I INNOWACJE CS (iii) wzmacnianie zrównoważonego wzrostu i konkurencyjność i MŚP oraz tworzenie miejsc pracy w MŚP, w tym poprzez inwestycje	36 - 38	1. Objęcie branży turystycznej mechanizmem dotacji bezwrotnych 2. Zwiększenie alokacji. 3. Rozszerzenie katalogu Beneficjentów o duże przedsiębiorstwa 4. Rezygnację z konkurowania branży turystycznej z innymi branżami – wydzielenie poddziałania skierowanego do branży turystycznej. 5. Premiowanie projektów realizowanych na obszarach Natura 2000.	Pozycja firm z branży turystycznej jest mocno dotknięta kryzysem epidemicznym. Firmy działające w sektorze turystyki, podobnie jak inne firmy z branż mocno dotkniętych kryzysem epidemicznym, stoją na przegranej pozycji w procesie pozyskiwania środków z PO PW. Zapis „Wsparcie w formie instrumentów finansowych zostaną objęte także firmy prowadzące działalność w branży turystycznej i branżach pokrewnych.” wskazuje, że firmy w tej branży mogą liczyć wyłącznie na wsparcie zwrotne. Ponadto wsparcie skierowane jest dla wszystkich branż, w tym z branży turystycznej. Istnieją obawy, że sytuacja post-pandemiczna mocno ograniczy możliwość „konkurowania” firm branży turystycznej w konkursach na projekty w ramach PO PW z firmami z obszarów,	Uwaga nieuwzględniona <i>W FEPW realizowane jest wsparcie wyłącznie ramach CS (iii) - pobudzenie trwałego wzrostu i konkurencyjności MŚP oraz tworzenia miejsc pracy w MŚP, w tym za pośrednictwem inwestycji produkcyjnych.</i> <i>W związku z powyższym nie jest możliwe rozszerzenie katalogu beneficjentów o duże przedsiębiorstwa.</i> <i>W ramach FEPW przewidziano wsparcie sektora turystycznego w ramach:</i>

			produkcyjne		<p>które tak dużych ograniczeń nie doświadczyły. Firmy z sektora czasu wolnego zostały zmuszone do ograniczenia zdolności operacyjnych, ponoszą także ogromne koszty finansowe. To sprawi, że do procesów naboru do konkursów w ramach PO PW wystartują ze straconej pozycji względem firm z pozostałych obszarów rynku. Szeroko rozumiana turystyka, wraz z sektorem spotkań i wydarzeń, przeżywa największy w historii kryzys. Nie ulega wątpliwości, że po pandemii konieczna będzie jej odbudowa, finansowana m.in. ze środków publicznych. Jeśli to w Polsce nie nastąpi, to dynamicznie rozwijający się od trzech dekad sektor utraci konkurencyjność w obliczu silnego wsparcia, jakie inne rządy europejskie uruchamiają na rzecz swoich przedsiębiorców. Naszemu przemysłowi potrzebne są pieniądze na inwestycje, które pozwolą rozszerzyć działalność, dostosować się do nowych potrzeb turystów i odbudować popyt na nasze usługi. Proponujemy zatem objęcie branży turystycznej mechanizmem dotacji bezwrotnych, zwiększenie alokacji, rozszerzenie katalogu o duże przedsiębiorstwa oraz rezygnację z konkurencyjności branży turystycznej z innymi branżami – wydzielenie poddziałania skierowanego do branży turystycznej. PO PW powinien wspierać zarówno inwestycje polegające na modernizowaniu i rozbudowie istniejących obiektów i usług, jak i tworzeniu nowych oraz podejmowaniu nowych inwestycji w miejscach, wpisujących się w politykę promowania turystyki zrównoważonej, służącej rozproszeniu ruchu turystycznego i równomiernemu rozwojowi regionów np. obszarów wiejskich atrakcyjnych turystycznie, z korzyścią dla lokalnego rynku pracy i lokalnych powiązań gospodarczych. Reforma turystyki i MICE w kierunku usług zrównoważonych, narodowych i odpornych na przyszłe zawirowania leży w interesie gospodarki, a szczególnie pracowników. W ramach interwencji CS (iii) typ Beneficjentów określono jako MŚP, ośrodki innowacji</p> <p>Rekomenduje się, aby katalog Beneficjentów dla CS (iii) rozszerzyć o duże przedsiębiorstwa. W dobie kryzysu pandemicznego i skutków tego kryzysu dla branży turystycznej ta grupa Beneficjentów nie powinna być wykluczona z możliwości ubiegania się o wsparcie w ramach CS (iii). Premiowanie projektów realizowanych na obszarach Natura 2000. Województwa Polski Wschodniej posiadają największe skupiska obszarów Natura 2000 w porównaniu z</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Priorytetu 1 – wyłącznie MŚP (pożyczki – planowane odrębne działanie) oraz ▪ Priorytetu 5 – JST, instytucje kultury, organizacje pozarządowe etc. (dotacje) <p>Należy podkreślić, iż specyfika branży turystycznej pozwala na zaproponowanie MŚP właśnie wsparcia zwrotnego. Jest ono aktualnie oferowane w analogicznym instrumencie <i>Przedsiębiorcza Polska Wschodnia – Turystyka</i>. Szczegółowe parametry wsparcia (mając na uwadze również uwarunkowania pandemiczne) będą przedmiotem odrębnej ewaluacji zastosowania instrumentów finansowych.</p> <p>Przewiduje się, że wsparcie branży turystycznej będzie również oferowane w programach regionalnych.</p>
--	--	--	-------------	--	---	--

						pozostałą częścią kraju. Za obszary Natura 2000 uznaje się tereny najważniejsze dla zachowania zagrożonych lub bardzo rzadkich gatunków roślin, zwierząt czy charakterystycznych siedlisk przyrodniczych, mających znaczenie dla ochrony wartości przyrodniczych całej Europy. Realizacja inwestycji na obszarach Natura 2000 jest możliwa jednakże często wiąże się z większą ilością warunków do spełnienia. Inwestycje mogą wymagać sporządzenia Raportu oddziaływania na środowisko, co jest procedurą czasochłonną. Wnosimy o premiowanie projektów realizowanych na obszarach Natura 2000 lub też premiowanie za procentowy obszar Natura 2000 w gminie, w której realizowany jest projekt.	
4.	B-Consulting Bartłomiej Gębarowski	Podkarpackie	10. SYSTEM INSTYTUCJONALNY – Przygotowanie Programu	97-98	W podrozdziale „Przygotowanie Programu” należałoby wskazać jak zaplanowano przebieg konsultacji społecznych, a nie jakie działania już się odbyły. Wówczas nie byłoby konieczności uzupełniania podrozdziału programu na dalszym etapie prac w zakresie przebiegu konsultacji społecznych. Potwierdzenia wymagałby jedynie fakt realizacji poszczególnych działań.	Należy skorygować zgodnie z treścią uwagi.	Komentarz / wyjaśnienie Zgodnie z rozporządzeniem ogólnym i wzorem programu w tej części Programu należy zamieścić opis przeprowadzonych konsultacji społecznych.
5.	B-Consulting Bartłomiej Gębarowski	Podkarpackie	3.7. Wnioski z dotychczasowych doświadczeń	25	Należy skorygować w zapisie wniosku nr 4 sformułowanie "UE-28" na "UE-27".	Po wystąpieniu Wielkiej Brytanii z UE w dniu 31 stycznia 2020 r., od 1 lutego 2020 r. UE obejmuje 27 krajów, czyli właściwy zapis to UE-27.	Uwaga nieuwzględniona Badanie z którego pochodzi wniosek datowane jest na 2019 r. zatem przed opuszczeniem UE przez Wielką Brytanię.
6.	B-Consulting Bartłomiej Gębarowski	Podkarpackie	Tabela nr 3-18	39-42,45-46,49-50,53-54,58-60, 63-65, 69-70,72-73	Brak wartości docelowych wskaźników produktu i rezultatu - czy jest to zabieg celowy, czy wartość docelowa zostanie uzupełniona na późniejszym etapie?	Należy uzupełnić dane dotyczące wartości docelowych wskaźników produktu i rezultatu lub wskazać termin ich określenia/ustalenia.	Komentarz / wyjaśnienie Wartości wskaźników zostaną uzupełnione po skonsultowaniu i ustaleniu zakresu interwencji w ramach FEPW.
7.	B-Consulting Bartłomiej Gębarowski	Podkarpackie	Tabela nr 5	45	Z jakiej przyczyny przy wskaźniku produktu „Długość nowo wybudowanych lub zmodernizowanych	Należy zweryfikować zapis zgodnie z treścią uwagi.	Komentarz / wyjaśnienie W kolumnie „numer identyfikacyjny” wpisywany jest kod dla wskaźników

					elektroenergetycznych sieci dystrybucyjnych” w kolumnie „numer identyfikacyjnych” wskazano „brak”. Należy zweryfikować.		pochodzących z zał. 1 do rozporządzenia dt. EFRR i FS na lata 2021-2027 (RCO/RCR), a dla pozostałych wskaźników – „brak”. Wskaźnik: produktu „Długość nowo wybudowanych lub zmodernizowanych elektroenergetycznych sieci dystrybucyjnych” nie pochodzi z zał. 1 do ww. rozporządzenia, stąd „brak” nr identyfikacyjnego.
8.	Burmistrz Goldapi	Warmińsko-Mazurskie	Usługi uzdrowiskowe	s. 61-62	<p>Jest: „W ramach interwencji CS (iv) planowany jest rozwój infrastruktury i wyposażenia podmiotów świadczących kompleksowe usługi sanatoryjne, uzdrowiskowe.”</p> <p>Proponujemy: „W ramach interwencji CS (iv) planowany jest rozwój infrastruktury uzdrowiskowej i około uzdrowiskowej tworzonej przez jednostki samorządu terytorialnego ich związki, stowarzyszenia i osoby prawne, oraz rozwój infrastruktury i wyposażenia podmiotów świadczących kompleksowe usługi sanatoryjne, uzdrowiskowe.”</p>	<p>Zapis w istniejącej formie, ogranicza beneficjentów jakimi są JST i ich stowarzyszenia, gdyż nie są to podmioty świadczące kompleksowe usługi sanatoryjne, uzdrowiskowe, czego efektem będzie zahamowanie inwestycji uzdrowiskowych i około uzdrowiskowych prowadzonych przez samorządy.</p> <p>Istotny jest fakt, iż na gminach uzdrowiskowych oprócz obowiązków wymienionych w ustawie o samorządzie gminnym, ciężą również dodatkowe wymagania i obostrzenia wynikające z ustawy o lecznictwie uzdrowiskowym, uzdrowiskach i obszarach ochrony uzdrowiskowej oraz o gminach uzdrowiskowych.</p>	<p>Komentarz / wyjaśnienie</p> <p>Wsparcie na rozwój infrastruktury i wyposażenia w CP4 CS iv skierowane jest do podmiotów świadczących usługi sanatoryjne i uzdrowiskowe.</p> <p>Niemniej w CP 2 CS iv przewidziano wśród beneficjentów szczególną grupę JST – o statusie uzdrowiska bądź obszaru ochrony uzdrowiskowej i możliwość realizacji w ramach adaptacji do zmian klimatu infrastruktury okołozdrowiskowej jak to zostało ujęte w uwadze (działania komplementarne).</p>
9.	Burmistrz Goldapi	Warmińsko-Mazurskie	Usługi uzdrowiskowe		<p>Wnioskujemy również o zwiększenie alokacji przydzielonej na ten typ działań w następujący sposób:</p> <p>Jest: „Alokacja: 75 mln EUR”</p> <p>Proponujemy: „Alokacja: 120 mln EUR”</p>	<p>W mojej opinii zapis w istniejącej formie, nie zapewnia realizacji zdiagnozowanych potrzeb gmin uzdrowiskowych. Trudno nie dostrzec, że uzdrowiska to nasz jedyny narodowy produkt sieciowy, który ma europejską markę a którego kompleksowy i zintegrowany rozwój jest bez wątpienia odpowiedzią na zasadnicze wyzwania, przed którymi stoi Polska i Europa tj. przygotowanie systemu usług zdrowotnych pod kątem chorób cywilizacyjnych i starzejącego się społeczeństwa. Rozwój uzdrowisk zwiększy ponadto zdolność systemu ochrony zdrowia, wpłynie na powstrzymanie pandemii i jej skutków społecznych poprzez utrzymanie spójności społecznej oraz wspieranie odbudowy gospodarki, podniesie jakość</p>	<p>Komentarz / wyjaśnienie</p> <p>Wysokość alokacji na wsparcie uzdrowisk wynika z podziału środków pomiędzy wszystkie priorytety uwzględnione w <i>Programie</i>.</p>

						i dostępność szeroko rozumianych usług publicznych, szczególnie zdrowotnych w tym tzw. rehabilitacji pocovidowej. Proponowana nowa kwota pozwala pokryć minimalny zakres inwestycji, których realizacja jest niezbędna do kompleksowego prowadzenia funkcji uzdrowiskowej na obszarze Polski Wschodniej.	
10.	Burmistrz Gołdapi	Warmińsko-Mazurskie	Usługi uzdrowiskowe			Proszę o uwzględnienie powyższych uwag również na etapie przygotowania Szczegółowego Opisu Osi Priorytetowych dla programu oraz innych dokumentów i wytycznych związanych z aplikowaniem o środki	Komentarz / wyjaśnienie Propozycje zostaną wzięte pod uwagę na dalszych etapach programowania wsparcia <i>FEPW</i> , m.in. w trakcie opracowywania SzOP.
11.	Burmistrz Gołdapi	Warmińsko-Mazurskie	Usługi uzdrowiskowe		Kończąc, pragnę wesprzeć starania samorządu Województwa Warmińsko-Mazurskiego o umieszczenie na liście inwestycji priorytetowych dla rozwoju naszej części kraju dwóch niezwykle ważnych również dla Gołdapi inwestycji tj. modernizacja drogi wojewódzkiej nr 651 Gołdap - granica województwa podlaskiego oraz odbudowę linii kolejowej nr 41 na odcinku Gołdap - Olecko.		Komentarz / wyjaśnienie Inwestycje drogowe dotyczące dróg wojewódzkich w programie <i>FEPW</i> będą realizowane w trybie konkursowym. O dofinansowanie będą mogły ubiegać się wyłącznie projekty umieszczone w planie transportowym danego województwa. W ramach programu <i>FEPW</i> przewidziano wsparcie inwestycji kolejowych o znaczeniu ponadregionalnym, o kluczowym znaczeniu dla zwiększenia dostępności kolejowej makroregionu Polski Wschodniej, koncentrując się na kontynuacji inwestycji w ramach Wschodniej Magistrali Kolejowej. Lista projektów o charakterze ponadregionalnym kwalifikujących się do dofinansowania zostanie wypracowana we współpracy z przedstawicielami samorządów województw Polski Wschodniej i zarządcą infrastruktury na kolejnym etapie prac nad <i>Programem</i> .
12.	Burmistrz Miasta Wysokie Mazowieckie	Podlaskie	5.3 Priorytet 3. Spójna sieć transportowa . Infrastruktura kolejowa	55, 56, 57	Dotyczy: Ponadregionalnej infrastruktury kolejowej. Zgłoszenie projektu do Programu Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021-2027 pn. „Budowa linii kolejowej Wysokie Mazowieckie - Szepietowo”.	Wpisanie projektu pn. „ Budowa linii kolejowej Wysokie Mazowieckie -Szepietowo” do Programu Polska Wschodnia w nowej perspektywie unijnej na lata 2021-2027 jest ogromną szansą dla dalszego rozwoju Miasta Wysokie Mazowieckie. Poprzez możliwość uzupełnienia sieci kolejowej Miasto nie będzie wyeliminowane z bezpośredniego dostępu do kolei. Połączenie to zapewniłoby mieszkańcom naszego miasta dostęp do kolei pasażerskiej, a tym samym	Komentarz / wyjaśnienie W ramach programu <i>FEPW</i> przewidziano wsparcie inwestycji kolejowych o znaczeniu ponadregionalnym, o kluczowym znaczeniu dla zwiększenia dostępności kolejowej makroregionu Polski Wschodniej, koncentrując się na

					<p>sprawni i krótszy czas podróży do miast wojewódzkich. Ponadto poprawiłoby jeszcze bardziej warunki prowadzenia działalności gospodarczej największego zakładu branży mleczarskiej w kraju tj. Spółdzielni Mleczarskiej MLEKOVITA, która przez 90 lat zdobywała zaufanie klientów nie tylko na rynku polskim ale również zagranicznym i jest obecna w 167 krajach. W 2019 roku z zakładu wyjechało 1 120 000 palet z produktami mleczarskimi na 42 480 samochodach ciężarowych oraz około 5 000 kontenerów morskich. Pragnę nadmienić iż, w naszym mieście prowadzone są inwestycje w postaci budowy obwodnic mające na celu zmniejszenie natężenia ruchu samochodów ciężarowych przejeżdżających przez miasto. W związku z powyższym budowa linii kolejowej dałaby możliwość korzystania z alternatywnych środków transportu odciążając znacznie lokalne drogi, to lepszy dostęp komunikacyjny regionu, większe bezpieczeństwo na naszych drogach i dodatkowy bodziec do rozwoju gospodarczego i ekonomicznego mniejszych miejscowości, takich jak Miasto wysokie Mazowieckie. Kolejnym argumentem jest fakt, iż powyższa inwestycja wpisuje się w cele programowe poprzez poprawę spójności sieci kolejowej. Oczekiwanym rezultatem będzie zwiększenie udziału transportu w przewozach w skali lokalnej, makroregionalnej i krajowej zarówno w przewozach towarowych jak i pasażerskich. Gmina Miejska Wysokie Mazowieckie w 2020r. zgłaszała przedmiotowy projekt do Programu Uzupelniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej- Kolej + do 2028 roku. Z uwagi na fakt , iż nie osiągamy głównego celu jakim jest posiadanie 10 tysięcy mieszkańców wg danych GUS na dzień 30.06.2019r., co było podyktowane wytycznymi naboru projektów do ww. programu dyskwalifikuje nas z dalszego udziału w tymże programie. W związku z przytoczonymi argumentami bardzo proszę o wpisanie naszego projektu do przedmiotowego Programu.</p>	<p>kontynuacji inwestycji w ramach Wschodniej Magistrali Kolejowej.</p> <p>Lista projektów o charakterze ponadregionalnym kwalifikujących się do dofinansowania zostanie wypracowana we współpracy z przedstawicielami samorządów województw Polski Wschodniej i zarządcą infrastruktury na kolejnym etapie prac nad <i>Programem</i>.</p>	
13.	CDEF Sp. z o.o.	warmińsko-mazurskie	5.1. PRIORYTET 1. PRZEDSIĘBIORCZOŚĆ I INNOWACJE CS (iii) wzmacnianie zrównoważonego wzrostu i	36-38	<ol style="list-style-type: none"> 1. Objęcie branży turystycznej mechanizmem dotacji bezzwrotnych 2. Zwiększenie alokacji. 3. Rozszerzenie katalogu Beneficjentów o duże przedsiębiorstwa 4. Rezygnację z konkurowania branży turystycznej z innymi 	<p>Pozycja firm z branży turystycznej jest mocno dotknięta kryzysem epidemicznym. Firmy działające w sektorze turystyki, podobnie jak inne firmy z branż mocno dotkniętych kryzysem epidemicznym, stoją na przegranej pozycji w procesie pozyskiwania środków z PO PW. Zapis „Wsparcie w formie instrumentów finansowych zostaną objęte także firmy prowadzące działalność w branży turystycznej i branżach pokrewnych.” wskazuje, że firmy w tej branży mogą</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p><i>W FEPW realizowane jest wsparcie wyłącznie ramach CS (iii) - pobudzanie trwałego wzrostu i konkurencyjności MŚP oraz tworzenia miejsc pracy w MŚP, w tym za pośrednictwem inwestycji produkcyjnych. W związku z powyższym nie jest możliwe rozszerzenie katalogu beneficjentów o</i></p>

			<p>konkurencyjność i MŚP oraz tworzenie miejsc pracy w MŚP, w tym poprzez inwestycje produkcyjne</p>	<p>branżami – wydzielenie poddziałania skierowanego do branży turystycznej. 5. Premiowanie projektów realizowanych na obszarach Natura 2000.</p>	<p>liczyć wyłącznie na wsparcie zwrotne. Ponadto wsparcie skierowane jest dla wszystkich branż, w tym z branży turystycznej. Istnieją obawy, że sytuacja post-pandemiczna mocno ograniczy możliwość „konkurowania” firm branży turystycznej w konkursach na projekty w ramach PO PW z firmami z obszarów, które tak dużych ograniczeń nie doświadczyły. Firmy z sektora czasu wolnego zostały zmuszone do ograniczenia zdolności operacyjnych, ponoszą także ogromne koszty finansowe. To sprawi, że do procesów naboru do konkursów w ramach PO PW wystartują ze straconej pozycji względem firm z pozostałych obszarów rynku. Szeroko rozumiana turystyka, wraz z sektorem spotkań i wydarzeń, przeżywa największy w historii kryzys. Nie ulega wątpliwości, że po pandemii konieczna będzie jej odbudowa, finansowana m.in. ze środków publicznych. Jeśli to w Polsce nie nastąpi, to dynamicznie rozwijający się od trzech dekad sektor utraci konkurencyjność w obliczu silnego wsparcia, jakie inne rządy europejskie uruchamiają na rzecz swoich przedsiębiorców. Naszemu przemysłowi potrzebne są pieniądze na inwestycje, które pozwolą rozszerzyć działalność, dostosować się do nowych potrzeb turystów i odbudować popyt na nasze usługi. Proponujemy zatem objęcie branży turystycznej mechanizmem dotacji bezzwrotnych, zwiększenie alokacji, rozszerzenie katalogu o duże przedsiębiorstwa oraz rezygnację z konkurowania branży turystycznej z innymi branżami – wydzielenie poddziałania skierowanego do branży turystycznej. PO PW powinien wspierać zarówno inwestycje polegające na modernizowaniu i rozbudowie istniejących obiektów i usług, jak i tworzeniu nowych oraz podejmowaniu nowych inwestycji w miejscach, wpisujących się w politykę promowania turystyki zrównoważonej, służącej rozproszeniu ruchu turystycznego i równomiernemu rozwojowi regionów np. obszarów wiejskich atrakcyjnych turystycznie, z korzyścią dla lokalnego rynku pracy i lokalnych powiązań gospodarczych. Reforma turystyki i MICE w kierunku usług zrównoważonych, narodowych i odpornych na przyszłe zawirowania leży w interesie gospodarki, a szczególnie pracowników. W ramach interwencji CS (iii) typ Beneficjentów określono jako MŚP, ośrodki innowacji.</p> <p>Rekomenduje się, aby katalog Beneficjentów dla CS (iii) rozszerzyć o duże przedsiębiorstwa. W dobie kryzysu pandemicznego i skutków tego kryzysu dla</p>	<p>duże przedsiębiorstwa</p> <p>W ramach <i>FEPW</i> przewidziano wsparcie branży turystycznej w ramach:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Priorytetu 1 – wyłącznie MŚP (pożyczki – planowane odrębne poddziałanie) oraz ▪ Priorytetu 5 – JST, instytucje kultury, organizacje pozarządowe etc. (dotacje) <p>Należy podkreślić, iż specyfika branży turystycznej pozwala na zaproponowanie MŚP właśnie wsparcia zwrotnego. Jest ono aktualnie oferowane w analogicznym instrumencie <i>Przedsiębiorcza Polska Wschodnia – Turystyka</i>. Szczegółowe parametry wsparcia (mając na uwadze również uwarunkowania pandemiczne) będą przedmiotem odrębnej ewaluacji zastosowania instrumentów finansowych.</p> <p>Przewiduje się, że wsparcie branży turystycznej będzie również oferowane w programach regionalnych.</p>
--	--	--	--	--	---	--

						<p>branży turystycznej ta grupa Beneficjentów nie powinna być wykluczona z możliwości ubiegania się o wsparcie w ramach CS (iii). Premiowanie projektów realizowanych na obszarach Natura 2000.</p> <p>Województwa Polski Wschodniej posiadają największe skupiska obszarów Natura 2000 w porównaniu z pozostałą częścią kraju. Za obszary Natura 2000 uznaje się tereny najważniejsze dla zachowania zagrożonych lub bardzo rzadkich gatunków roślin, zwierząt czy charakterystycznych siedlisk przyrodniczych, mających znaczenie dla ochrony wartości przyrodniczych całej Europy. Realizacja inwestycji na obszarach Natura 2000 jest możliwa jednakże często wiąże się z większą ilością warunków do spełnienia. Inwestycje mogą wymagać sporządzania Raportu oddziaływania na środowisko, co jest procedurą czasochłonną. Wnosimy o premiowanie projektów realizowanych na obszarach Natura 2000 lub też premiowanie za procentowy obszar Natura 2000 w gminie, w której realizowany jest projekt.</p>	
14.	Centrum Doradztwa Europejskiego i Finansowego Lendo Łosko Sp. j.	Warmińsko - mazurskie	Priorytet 1, Priorytet 2, Priorytet 3, Priorytet 4, Priorytet 5	1-101	Ustanowienie okresu trwałości projektów na 5 lat (a w przypadku MŚP 3 lata) od daty finansowego zakończenia projektu rozumianego jako data ostatniej płatności za fakturę w projekcie.	<p>Zasadnym jest powrót do obowiązującego przepisu dotyczącego trwałości projektu z perspektywy finansowej 2007 – 2013.</p> <p>W momencie zakończenia realizacji projektu – opłaty ostatniej faktury w ramach projektu rozpoczął się trwający, w zależności od rodzaju Beneficjenta 5 czy 3 letni okres trwałości. Przepis mówiący o tym, że Beneficjent zobowiązany jest do zapewnienia trwałości projektu, w okresie 5 lat (3 w przypadku MŚP – w odniesieniu do projektów, z którymi związany jest wymóg utrzymania inwestycji lub miejsc pracy) od daty płatności końcowej na rzecz Beneficjenta, który obowiązywał w perspektywie finansowej 2014 – 2020 jest bardzo niekorzystny dla Beneficjentów.</p> <p>Główną tego przyczyną jest fakt, iż często ostatnia płatność na rzecz Beneficjenta odbywa się blisko roku od finansowego zakończenia realizacji projektu. Jest to skutkiem wydłużającej się oceny wniosków o płatność, kontroli końcowych itp. Jest to wyraźnie widoczne obecnie, w czasie pandemii COVID-19 - projekty zakończone w lipcu 2020 roku nie otrzymały dotychczas płatności końcowej.</p> <p>Wprowadzenie okresu trwałości rozpoczynającego się dla wszystkich Beneficjentów w momencie zakończenia finansowej realizacji projektu spowoduje ujednoczenie długości okresu trwałości. Dla każdego Beneficjenta</p>	<p>Komentarz / wyjaśnienie</p> <p>Wskazana kwestia wynika z prawa UE (rozporządzeń funduszy).</p>

						okres trwałości będzie trwał 5 bądź 3 lata (w zależności od typu Beneficjenta). Z kolei pozostawienie przepisów obowiązujących w perspektywie finansowej 2014 – 2020 spowoduje, że każdy Beneficjent będzie miał inną długość okresu trwałości (czas od zakończenia finansowego realizacji projektu do czasu wypłaty płatności końcowej będzie wydłużała okres trwałości). Nie będzie zachowana równość projektów, co niejednokrotnie nie jest zależne od Beneficjentów – nie mają oni wpływu na czas trwania procedur weryfikacji wniosków o płatność, kontroli itp.	
15.	Centrum Doradztwa Europejskiego i Finansowego Lendo Łosko Sp. j.	Warmińsko - mazurskie	5.4. PRIORYTET4. KAPITAŁ SPOŁECZNY, TURYSTYKA ORAZ USŁUGI UZDROWISKO WE CS (v) zwiększenie roli kultury i turystyki w rozwoju gospodarczym, integracji społecznej i innowacjach społecznych	s. 67	Uwzględnienie Przedsiębiorstw jako Beneficjentów CS (v) zwiększenie roli kultury i turystyki w rozwoju gospodarczym, integracji społecznej i innowacjach społecznych.	<p>W ramach interwencji CS (v) przewidziano wykorzystanie potencjału wielokulturowego dziedzictwa i unikalnych zasobów przyrodniczych do wzmocnienia rozwoju gospodarczego PW+. Wsparcie obejmuje inwestycje w obiekty/ miejsca, które poprzez powiązanie ich ze sobą, utworzą turystyczne szlaki tematyczne (odwołujące się do walorów historycznych, kulturowych, przyrodniczych), w szczególności przechodzące przez granice województw (tzw. wewnętrzne peryferia) i łączące minimum dwa z nich. Wsparcie działań pozwoli na pobudzenie i ukierunkowanie potencjału turystycznego oraz przyczyni się do tworzenia miejsc pracy wokół wspieranych produktów turystycznych. Beneficjentami uprawnionymi w ramach priorytetu 4 CS (v) są: w zakresie turystyki: właściciele obiektów wchodzących w skład szlaku tj.: JST, instytucje kultury, organizacje pozarządowe i ich partnerstwa.</p> <p>Rekomenduje się, aby dla CS (v) rozszerzyć katalog beneficjentów o: - Przedsiębiorstwa Właścicielami obiektów wchodzących w skład szlaków turystycznych poza wskazanymi wyżej podmiotami są również Przedsiębiorstwa. Szereg obiektów turystycznych będących podstawą czy składową szlaków odwołujących się do walorów historycznych, kulturowych, przyrodniczych jest w dyspozycji Przedsiębiorstw. Ta grupa Beneficjentów nie powinna być wykluczona z możliwości ubiegania się o wsparcie w ramach CS (v). Katalog Beneficjentów jest mocno ograniczony i nie odzwierciedla udziału Przedsiębiorstw w rozwoju turystyki Polski Wschodniej. Tak naprawdę każdy typ beneficjentów powinien być dopuszczony do udziału w ramach CS (V) bowiem w równym stopniu mają wpływ na zwiększanie roli turystyki w rozwoju gospodarczym, integracji społecznej i innowacjach społecznych. Przedsiębiorcy to grupa posiadająca potencjał finansowy, techniczny, instytucjonalny do</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>W ramach CP4 CS (v) wsparcie ukierunkowane jest wyłącznie na rzecz podmiotów niekomercyjnych (np. JST, instytucje kultury itp.). Przedsiębiorcom prowadzącym działalność w branży turystycznej dedykowano wsparcie w formie pożyczek w ramach CP1 CS (iii).</p>

						realizacji inwestycji. Jest to grupa, która prowadzi szereg inwestycji w zakresie rozwoju turystyki, wzmocnienia potencjału turystycznego, tworzenia miejsc pracy, która wpływa na wzrost turystów krajowych i zagranicznych odwiedzających tereny Polski Wschodniej. Wykluczenie grup wnioskodawców z możliwości ubiegania się o wsparcie w ramach danych konkursów powoduje brak różnorodności w realizowanych projektach a także dyskryminację niedopuszczonych podmiotów.	
16.	Energa-Operator SA, Biuro Funduszy UE	warmińsko-mazurskie, mazowieckie -regionalne	5.2. PRIORYTET 2. ENERGIA I KLIMAT, Tabela 5 - Wskaźniki produktu	s. 45	Wskaźnik RCO 23 „Cyfrowe systemy zarządzania inteligentnymi sieciami” wymaga dokładnego zdefiniowania.	Realizacja wskaźnika RCO23 wyznaczona jest przez liczbę zrealizowanych w projekcie systemów. Interpretując ten zapis literalnie oraz biorąc pod uwagę charakter realizowanych projektów, każdy projekt może implementować przyłączenie do systemu, ale nie każdy będzie taki system budował. Proponujemy uwzględnić w tym przypadku wskaźnik „punktowy”, np. liczba wybudowanych/zmodernizowanych GPZ lub wskaźnik oparty o liczbę inteligentnych funkcjonalności osiągniętych poprzez realizację projektu.	<p>Komentarz / wyjaśnienie</p> <p>Zgodnie z rozporządzeniem dotyczącym EFRR i FS na perspektywę 2021-2027 w programach należy stosować wskaźniki z listy wspólnej (zał. 1 do rozp.). Wśród nich dla CS 2 (III) jest przypisany wskaźnik RCO 23 Cyfrowe systemy zarządzania inteligentnymi sieciami (<i>Digital management systems for smart energy systems</i>). Należy go stosować zgodnie z definicją przekazaną przez KE członkom grupy roboczej ds. ewaluacji EVALNET, tj.:</p> <p><i>The number of digital management systems created or upgraded significantly for smart energy systems. Smart energy systems, including smart electricity distribution grids, refer to integration in a cost efficient manner of the behaviour and actions of all users connected in order to ensure an economically efficient and sustainable power system with low losses and high levels of quality, security of supply and safety. Electricity distribution refers to the "final mile" in the delivery of electricity, the link between the transmission system and electricity consumers. Significant upgrading refers to new functionalities of the digital management system.</i></p> <p>Dodatkowe wskaźniki opisujące systemy zarządzania I inteligentne sieci chcielibyśmy stosować na poziomie projektów.</p>

17.	Energa-Operator SA, Biuro Funduszy UE	Warmińsko-Mazurskie, mazowieckie -regionalne	5.2. PRIORYTET 2. ENERGIA I KLIMAT	s. 43	Poziom alokacji w wysokości 210 mln EUR jest jak najbardziej uzasadniony biorąc pod uwagę wyzwania stojące przed sektorem energetyki oraz realizację przez operatorów sieci dystrybucyjnych przedsięwzięć o znaczeniu społeczno-gospodarczym dla regionu.	Obszary Polski Wschodniej to obszary o niskim poziomie przedsiębiorczości i innowacyjności. Nie należą one do grup regionów lepiej rozwiniętych. Dotyczy to wielu aspektów gospodarki, także energetyki. Tak, jak wskazano w projekcie dokumentu PPW+, ze względu na stan techniczny infrastruktury elektroenergetycznej oraz jej wiek, dla trwałego wzrostu gospodarczego niezbędne jest przeprowadzenie znaczących inwestycji w tym obszarze. Sieci dystrybucyjne na terenie Polski Wschodniej są przestarzałe, wiek niektórych może przekraczać nawet 40 lat. Tempo inwestycji odtworzeniowych bądź modernizacyjnych jest niewystarczające, co ma związek z ograniczonymi nakładami finansowymi, którymi Operatorzy Systemów Dystrybucyjnych (OSD) dysponują. Proponowane wsparcie zachęciłoby OSD do inwestycji oraz stanowiłoby ważny czynnik akcelerujący wzrost przedsiębiorczości w regionie. Projekty realizowane przez OSD zachęcą nowych inwestorów, podniosą poziom jakości życia mieszkańców tych obszarów, szeroki zakres inwestycji pozwoli na rozwój lokalnych firm wykonawczych czy projektowych. W tym miejscu należy wziąć pod uwagę czynnik społeczny, który stoi za projektami, dotyczącymi infrastruktury dystrybucyjnej – zlecenia, o które ubiegają się lokalne biznesy, dają pracę setkom zatrudnionych w nich osób. Pieniądze z funduszy europejskich nie będą zatem tylko pomagały np. dopinać pierścienie energetyczne, ale pomogą utrzymać pewien poziom zatrudnienia w regionie, w branży elektroenergetycznej i pochodnych. Wsparcie przeznaczone dla Polski Wschodniej, przewidujące dedykowane wsparcie dla tego obszaru, pozwoli więc na zmniejszenie dysproporcji rozwojowych między obszarami Polski Wschodniej i pozostałymi regionami kraju, w których potencjał inwestycyjny jest większy. Dodatkowo, rozwój OZE, który jest jednym z głównych założeń transformacji energetycznej, musi być skorelowany z rozwojem sieci dystrybucyjnej. Te dwa elementy nie powinny być rozpatrywane oddzielnie. Środki z PPW+ będą pomagać OSD rozwijać sieć dystrybucyjną w kierunku smart grid, a dopiero inteligentna sieć, równomiernie rozmieszczona na terenie całego regionu, jest gwarantem przeciwdziałania ubóstwu energetycznemu, co z kolei wpływa na możliwości przyłączania nowych odnawialnych źródeł energii. Nowe elementy infrastruktury energetycznej naturalnie redukują	<p>Uwaga o charakterze komentarza</p> <p>Wysokość alokacji na wsparcie sieci dystrybucyjnych wynika z podziału środków pomiędzy wszystkie priorytety uwzględnione w <i>Programie</i>.</p>
-----	---------------------------------------	--	------------------------------------	-------	---	--	--

						wskaźniki obciążenia sieci w danym miejscu, dzięki czemu nowe źródła mogą zostać przyłączone. OSD będą również ubiegać się o dofinansowanie projektów inwestycyjnych w ramach programu FENIKS (następca POIS). Należy jednak podkreślić, że środki z tego programu będą przeznaczone dla obszaru całej Polski, zatem alokacja na sieć w tym programie zostanie wykorzystana w szerszej skali – ponadregionalnej, tym samym środki na inwestycje w Polsce Wschodniej będą możliwe do wykorzystania w ograniczonym zakresie. W obliczu nadchodzących wyzwań energetycznych oraz niedoinwestowania wschodnich rubieży kraju, pula ta byłaby niewystarczająca. Środki przewidziane dla OSD w projekcie PPW+, pozwoliłyby OSD na zdywersyfikowanie źródeł finansowania inwestycji i dałyby impuls do sprawniejszej i bardziej zoptymalizowanej realizacji planów inwestycyjnych, co przełożyłoby się na zdecydowanie szybszy rozwój OZE oraz wzrost bezpieczeństwa energetycznego. Elektroenergetyczne sieci dystrybucyjne stanowią kluczowy element w transformacji energetycznej, która choć niezbędna, jest kosztowna.	
18.	Energa-Operator SA, Biuro Funduszy UE	warmińsko-mazurskie, mazowieckie -regionalne	3. GŁÓWNE WYZWANIA 3.1. Opis niewydolności rynku oraz potrzeb w zakresie inwestycji	s. 7-8	W ramach wskazanych wyzwań w zakresie rozwoju gospodarczego, z jakimi boryka się PPW+ - tj. relatywnie niski poziom przedsiębiorczości oraz relatywnie niski poziom innowacyjności i konkurencyjności firm – warto uzupełnić opis o możliwości wynikające z rozwoju sieci smart grid.	Rozwój sieci smart grid gwarantuje optymalizację dostaw energii i ograniczenie strat sieciowych, co pobudza rozwój lokalnej przedsiębiorczości. Dodatkowo, operatorzy sieci dystrybucyjnych, których obszar działania obejmuje dany region, to pewni pracodawcy, a inwestycje przez nich realizowane są motorem rozwoju gospodarczego w danym regionie.	Komentarz / wyjaśnienie Kwestie związane z rozwojem sieci energetycznych i aspekt rozwoju gospodarczego wskazano w części pkt 3.1, który opisuje CP2, CS (iii), odniesiono się do części środowiskowej.
19.	FUNDACJA HARMONY HOTELS	Mazowieckie	5.4. PRIORYTET 4. KAPITAŁ SPOŁECZNY, TURYSTYKA ORAZ USŁUGI UZDROWISKO WE CS (v) zwiększenie roli kultury i turystyki w rozwoju gospodarczym, integracji społecznej i	s. 67	1. Uwzględnienie Przedsiębiorstw jako Beneficjentów CS (v) zwiększenie roli kultury i turystyki w rozwoju gospodarczym, integracji społecznej i innowacjach społecznych. 2. Premiowanie projektów realizowanych na obszarach Natura 2000.	Ad. 1 W ramach interwencji CS (v) przewidziano wykorzystanie potencjału wielokulturowego dziedzictwa i unikalnych zasobów przyrodniczych do wzmocnienia rozwoju gospodarczego PW+. Wsparcie obejmuje inwestycje w obiekty/ miejsca, które poprzez powiązanie ich ze sobą, utworzą turystyczne szlaki tematyczne (odwołujące się do walorów historycznych, kulturowych, przyrodniczych), w szczególności przechodzące przez granice województw (tzw. wewnętrzne peryferia) i łączące minimum dwa z nich. Wsparcie działań pozwoli na pobudzenie i ukierunkowanie potencjału turystycznego oraz przyczyni się do tworzenia miejsc pracy wokół wspieranych produktów turystycznych. Beneficjentami	Komentarz / wyjaśnienie W ramach CP4, CS (v) wsparcie ukierunkowane jest wyłącznie na rzecz podmiotów co do zasady nie prowadzących działalności gospodarczej (np., JST, instytucje kultury itp.). Przedsiębiorcom prowadzącym działalność w branży turystycznej dedykowano wsparcie w formie pożyczek w ramach CP1 CS (iii). Szczegółowe zasady wyboru projektów

			innowacjach społecznych		<p>uprawnionymi w ramach priorytetu 4 CS (v) są: w zakresie turystyki: właściciele obiektów wchodzących w skład szlaku tj.: JST, instytucje kultury, organizacje pozarządowe i ich partnerstwa.</p> <p>Rekomenduje się, aby dla CS (v) rozszerzyć katalog beneficjentów o: - Przedsiębiorstwa Właścicielami obiektów wchodzących w skład szlaków turystycznych poza wskazanymi wyżej podmiotami są również Przedsiębiorstwa. Szereg obiektów turystycznych będących podstawą czy składową szlaków odwołujących się do walorów historycznych, kulturowych, przyrodniczych jest w dyspozycji Przedsiębiorstw. Ta grupa Beneficjentów nie powinna być wykluczona z możliwości ubiegania się o wsparcie w ramach CS (v). Katalog Beneficjentów jest mocno ograniczony i nie odzwierciedla udziału Przedsiębiorstw w rozwoju turystyki Polski Wschodniej. Tak naprawdę każdy typ beneficjentów powinien być dopuszczony do udziału w ramach CS (V) bowiem w równym stopniu mają wpływ na zwiększanie roli turystyki w rozwoju gospodarczym, integracji społecznej i innowacjach społecznych. Przedsiębiorcy to grupa posiadająca potencjał finansowy, techniczny, instytucjonalny do realizacji inwestycji. Jest to grupa, która prowadzi szereg inwestycji w zakresie rozwoju turystyki, wzmocnienia potencjału turystycznego, tworzenia miejsc pracy, która wpływa na wzrost turystów krajowych i zagranicznych odwiedzających tereny Polski Wschodniej. Wykluczenie grup wnioskodawców z możliwości ubiegania się o wsparcie w ramach danych konkursów powoduje brak różnorodności w realizowanych projektach a także dyskryminację niedopuszczonych podmiotów.</p> <p>Ad. 2 Województwa Polski Wschodniej posiadają największe skupiska obszarów Natura 2000 w porównaniu z pozostałą częścią kraju. Za obszary Natura 2000 uznaje się tereny najważniejsze dla zachowania zagrożonych lub bardzo rzadkich gatunków roślin, zwierząt czy charakterystycznych siedlisk przyrodniczych, mających znaczenie dla ochrony wartości przyrodniczych całej Europy. Realizacja inwestycji na obszarach Natura 2000 jest możliwa jednakże często wiąże się z większą ilością warunków do spełnienia. Inwestycje mogą wymagać sporządzania Raportu oddziaływania na środowisko, co jest procedurą czasochłonną. Wnosimy o premiowanie</p>	zostaną uwzględnione w SzOP.
--	--	--	-------------------------	--	--	------------------------------

						projektów realizowanych na obszarach Natura 2000 lub też premiowanie za procentowy obszar Natura 2000 w gminie, w której realizowany jest projekt.	
20.	Fundacja Harmony Hotels	Mazowieckie	5.1. PRIORYTET 1. PRZEDSIĘBIOR CZOŚĆ I INNOWACJE CS (iii) wzmacnianie zrównoważonego o wzrostu i konkurencyjność i MŚP oraz tworzenie miejsc pracy w MŚP, w tym poprzez inwestycje produkcyjne	Strona 36 - 38	1. Objęcie branży turystycznej mechanizmem dotacji bezzwrotnych 2. Zwiększenie alokacji. 3. Rozszerzenie katalogu Beneficjentów o duże przedsiębiorstwa 4. Rezygnację z konkurowania branży turystycznej z innymi branżami – wydzielenie poddziałania skierowanego do branży turystycznej. 5. Premiowanie projektów realizowanych na obszarach Natura 2000.	<p>Pozycja firm z branży turystycznej jest mocno dotknięta kryzysem epidemicznym. Firmy działające w sektorze turystyki, podobnie jak inne firmy z branż mocno dotkniętych kryzysem epidemicznym, stoją na przegranej pozycji w procesie pozyskiwania środków z PO PW. Zapis „Wsparciem w formie instrumentów finansowych zostaną objęte także firmy prowadzące działalność w branży turystycznej i branżach pokrewnych.” wskazuje, że firmy w tej branży mogą liczyć wyłącznie na wsparcie zwrotne. Ponadto wsparcie skierowane jest dla wszystkich branż, w tym z branży turystycznej. Istnieją obawy, że sytuacja post-pandemiczna mocno ograniczy możliwość „konkurowania” firm branży turystycznej w konkursach na projekty w ramach PO PW z firmami z obszarów, które tak dużych ograniczeń nie doświadczyły. Firmy z sektora czasu wolnego zostały zmuszone do ograniczenia zdolności operacyjnych, ponoszą także ogromne koszty finansowe. To sprawi, że do procesów naboru do konkursów w ramach PO PW wystartują ze straconej pozycji względem firm z pozostałych obszarów rynku. Szeroko rozumiana turystyka, wraz z sektorem spotkań i wydarzeń, przeżywa największy w historii kryzys. Nie ulega wątpliwości, że po pandemii konieczna będzie jej odbudowa, finansowana m.in. ze środków publicznych. Jeśli to w Polsce nie nastąpi, to dynamicznie rozwijający się od trzech dekad sektor utraci konkurencyjność w obliczu silnego wsparcia, jakie inne rządy europejskie uruchamiają na rzecz swoich przedsiębiorców. Naszemu przemysłowi potrzebne są pieniądze na inwestycje, które pozwolą rozszerzyć działalność, dostosować się do nowych potrzeb turystów i odbudować popyt na nasze usługi. Proponujemy zatem objęcie branży turystycznej mechanizmem dotacji bezzwrotnych, zwiększenie alokacji, rozszerzenie katalogu o duże przedsiębiorstwa oraz rezygnację z konkurowania branży turystycznej z innymi branżami – wydzielenie poddziałania skierowanego do branży turystycznej. PO PW powinien wspierać zarówno inwestycje polegające na modernizowaniu i rozbudowie istniejących obiektów i usług, jak i tworzeniu nowych oraz podejmowaniu nowych inwestycji w miejscach, wpisujących się w politykę promowania turystyki zrównoważonej, służącej rozproszeniu ruchu turystycznego i równomiernemu</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>W FEPW realizowane jest wsparcie wyłącznie ramach CS (iii) - <i>pobudzanie trwałego wzrostu i konkurencyjności MŚP oraz tworzenia miejsc pracy w MŚP, w tym za pośrednictwem inwestycji produkcyjnych</i>. W związku z powyższym nie jest możliwe rozszerzenie katalogu beneficjentów o duże przedsiębiorstwa.</p> <p>W ramach FEPW przewidziano wsparcie branży turystycznej w ramach:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Priorytetu 1 – wyłącznie MŚP (pożyczki – planowane odrębne działanie) oraz ▪ Priorytetu 5 – JST, instytucje kultury, organizacje pozarządowe etc. (dotacje) <p>Należy podkreślić, iż specyfika branży turystycznej pozwala na zaproponowanie MŚP właśnie wsparcia zwrotnego. Jest ono aktualnie oferowane w analogicznym instrumencie <i>Przedsiębiorcza Polska Wschodnia – Turystyka</i>. Szczegółowe parametry wsparcia (mając na uwadze również uwarunkowania pandemiczne) będą przedmiotem odrębnej ewaluacji zastosowania instrumentów finansowych.</p> <p>Szczegółowe zasady wyboru projektów zostaną uwzględnione w SzOP.</p> <p>Przewiduje się, że wsparcie branży turystycznej będzie również oferowane w programach regionalnych.</p>

					<p>rozwojowi regionów np. obszarów wiejskich atrakcyjnych turystycznie, z korzyścią dla lokalnego rynku pracy i lokalnych powiązań gospodarczych. Reforma turystyki i MICE w kierunku usług zrównoważonych, narodowych i odpornych na przyszłe zawirowania leży w interesie gospodarki, a szczególnie pracowników. W ramach interwencji CS (iii) typ Beneficjentów określono jako MŚP, ośrodki innowacji.</p> <p>Rekomenduje się, aby katalog Beneficjentów dla CS (iii) rozszerzyć o duże przedsiębiorstwa. W dobie kryzysu pandemicznego i skutków tego kryzysu dla branży turystycznej ta grupa Beneficjentów nie powinna być wykluczona z możliwości ubiegania się o wsparcie w ramach CS (iii). Premiowanie projektów realizowanych na obszarach Natura 2000. Województwa Polski Wschodniej posiadają największe skupiska obszarów Natura 2000 w porównaniu z pozostałą częścią kraju. Za obszary Natura 2000 uznaje się tereny najważniejsze dla zachowania zagrożonych lub bardzo rzadkich gatunków roślin, zwierząt czy charakterystycznych siedlisk przyrodniczych, mających znaczenie dla ochrony wartości przyrodniczych całej Europy. Realizacja inwestycji na obszarach Natura 2000 jest możliwa jednakże często wiąże się z większą ilością warunków do spełnienia. Inwestycje mogą wymagać sporządzania Raportu oddziaływania na środowisko, co jest procedurą czasochłonną. Wnosimy o premiowanie projektów realizowanych na obszarach Natura 2000 lub też premiowanie za procentowy obszar Natura 2000 w gminie, w której realizowany jest projekt.</p>		
21.	Fundacja Hospicjum Proroka Eliasza	Podlaskie	Geneza programu, część 5.4. PRIORYTET 4. KAPITAŁ SPOŁECZNY, TURYSTYKA ORAZ USŁUGI UZDROWISKO WE	str.6, str. 61	<p>Cel główny projektu - Utrwalenie warunków sprzyjających konkurencyjności gospodarki oraz wyższej jakości życia w Polsce Wschodniej+ - został w części dotyczącej opieki zdrowotnej w znaczny sposób zawężony (tylko do potencjału turystyki i uzdrowisk), nie uwzględniając potrzeb opiekuńczych i zdrowotnych osób starszych chorych ze środowisk wiejskich -</p>	<p>Proponowane przez nas rozszerzenie obejmowałoby profilaktykę IV-rzędową i dawałoby możliwość zapobiegania pogorszeniu jakości życia osób zależnych, nieuleczalnie chorych oraz ich opiekunów domowych. Zmniejszyłoby dysproporcje w dostępności do całodobowej opieki nad takimi osobami oraz do opieki wyręczającej dla opiekunów domowych. To wpisuje się w cel strategiczny programu nr 4. Europa o silniejszym wymiarze społecznym - wdrożenie Europejskiego filaru praw socjalnych (str. 19) poprzez wspieranie działań mających dotrzeć do większej liczby osób ze środowisk defaworyzowanych (mieszkańcy obszarów wiejskich) , wspieranie równego dostępu do usług opieki zdrowotnej, a także wsparcie dla</p>	<p>Komentarz / wyjaśnienie</p> <p>Wsparcie na rozwój infrastruktury i wyposażenia w CP4 CS (iv) skierowane jest do podmiotów świadczących usługi sanatoryjne i uzdrowiskowe.</p> <p>Niemniej w CP 2 CS (iv) przewidziano wśród beneficjentów szczególną grupę JST – o statusie uzdrowiska bądź obszaru ochrony uzdrowiskowej i możliwość realizacji w ramach adaptacji do zmian klimatu infrastruktury okołouzdrawiskowej jak to zostało ujęte</p>

					defaworyzowanych. Dalej w części 5.4 gdzie jest opisany Priorytet 4: W ramach interwencji CS (iv) planowany jest rozwój infrastruktury i wyposażenia podmiotów świadczących kompleksowe usługi sanatoryjne, uzdrowiskowe - proponujemy rozszerzyć o podmioty świadczące usługi hospicyjne. Projekt ten powinien dać możliwość dofinansowania działań na rzecz poprawy dostępności do usług hospicyjnych i zdrowotnych chorym seniorom mieszkającym na wsiach np. budowę hospicjum stacjonarnego. Proponujemy zdanie opisujące cel szczegółowy nr 4 do postaci: Podniesienie jakości życia i polepszenie dostępności do opieki zdrowotnej oraz lepsze wykorzystanie potencjału turystyki i uzdrowisk.	podstawowej opieki zdrowotnej i opieki społecznej oraz integracji opieki. Działając już 10 lat jako hospicjum domowe na terenach wiejskich Podlasia nasz zespół określił już parę lat temu potrzebę wybudowania hospicjum stacjonarnego jako pilną. Na Podlasiu mieszka wiele starszych samotnych osób, które radzą sobie same na co dzień, dopóki nie podupadną na zdrowiu. Choroby nieuleczalne lub zaawansowane choroby przewlekłe przykuwają chorego do łóżka, taka osoba potrzebuje stałej opieki i wsparcia. Chorzy seniorzy zostają często jednak sami lub z równie starszym współmałżonkiem, potrzebują opieki w hospicjum stacjonarnym lub opieki wyręczającej dla opiekuna. Wg danych GUS 2018 - mieszkańcy wsi mają średnio 2,5 x gorszy dostęp do opieki zdrowotnej niż mieszkańcy miast. Służymy materiałami źródłowymi (badania GUS, badania NIK, badania EFRWP) dotyczącymi sytuacji osób starych, nieuleczalnie chorych i zależnych na obszarach wiejskich.	w uwadze (działania komplementarne). Szczegółowy katalog beneficjentów oraz zasady wyboru projektów zostaną przedstawione w SzOP.
22.	Gmina Jedwabne	Podlaskie	Gospodarka obiegu zamkniętego	gospodarka obiegu zamkniętego	Ta gospodarka powinna opierać się na najnowszych polskich technologiach. Mam na myśli technologię przetwarzania odpadów i biomasy na prąd, zielony wodór i mocznik. Tą technologię wynalazł i opatentował inż. Tadeusz Bąk była ona prezentowana na COP24 w Katowicach. Należy wdrożyć ją w całym regionie Polski Wschodniej .	Technologia przetwarzania odpadów i biomasy C-GEN to zielona rewolucja w wytwarzaniu energii ,wodoru oraz mocznika jako pełnowartościowego nawozu dla rolnictwa. Wszystko odbywa się w rygorze zeroemisyjnej gospodarki na który kładzie nacisk UE. Technologia ta pozwoli rozwiązać problem drożących śmieci w Polsce w sposób super ekologiczny. Tylko potrzeba odwagi i woli politycznej jej wprowadzenia w kraju.	Komentarz / wyjaśnienie W FEPW wsparcie przedsiębiorców w zakresie GOZ zakłada przede wszystkim opracowanie i wdrożenie modelu biznesowego opartego na założeniach GOZ, ze szczególnym uwzględnieniem projektów partnerskich, poprzedzone analizą działalności danego MŚP. Innowacyjna technologia przetwarzania odpadów i biomasy może być jednym z elementów wprowadzanego modelu biznesowego, jednakże wszelkie działania będą dostosowywane indywidualnie do poszczególnych przedsiębiorstw.
23.	Gmina Miasto Rzeszów, Urząd Miasta Rzeszowa Wydział	Podkarpackie	5.3. PRIORYTET 3. SPÓJNA SIEĆ TRANSPORTOWA CS (iii)	56	Wnioskuję się o wpisanie jako beneficjentów, w zakresie infrastruktury drogowej, miast wojewódzkich.	Rozwój ośrodków wojewódzkich, na który niewątpliwie duży wpływ miało skuteczne wykorzystywanie funduszy pomocowych na infrastrukturę drogową w ramach POPW 2014-2020 jest procesem długotrwałym i niedokończonym, a pozbawienie JST takiego wsparcia	Uwaga nieuwzględniona Wsparcie dróg wojewódzkich w programie FEPW stanowi odpowiedź na postulat samorządów województw

	Pozyskiwania Funduszy		Rozwój i poprawa poprawa zrównoważonej, inteligentnej i intermodalnej mobilności odpornej na zmianę klimatu			przyczyni się do spowolnienia ich rozwoju, a co za tym idzie do osłabienia pozycji regionów. Wiele przedsięwzięć, które są komplementarne do już zrealizowanych w mijającej perspektywie finansowej UE i konieczne do wdrożenia w celu osiągnięcia pełnego efektu kompleksowości i synergii, nie będzie możliwa do zrealizowania bez wsparcia ze środków zewnętrznych. Należy przy tym podkreślić, że POPW 2014-2020 był właściwie jedynym programem operacyjnym, z którego miasto Rzeszów mogło ubiegać się o fundusze unijne na ważne inwestycje drogowe, gdyż w regionalnym programie operacyjnym nie było żadnego działania dedykowanego dla miasta wojewódzkiego w zakresie dróg. Także środki z budżetu państwa w przedmiotowym zakresie były dla takich miast praktycznie niedostępne. Jest również kwestią oczywistą, że ze względu na wielkie spektrum działań ujmowanych w programach regionalnych ewentualne środki przeznaczone na budowę i przebudowę dróg wojewódzkich będą nieproporcjonalnie niskie w stosunku do potrzeb, ale także do możliwości uzyskania wsparcia z POPW 2021-2027.	Polski Wschodniej, zgłoszony m.in. w Stanowisku Komisji ds. Polski Wschodniej Związku Województw RP z dnia 4 września 2020 roku w sprawie projektu Programu Operacyjnego Polska Wschodnia+. W ramach FEPW zaplanowano realizację projektów drogowych o charakterze wyłącznie ponadregionalnym, a więc takich, które wpływają bezpośrednio na poprawę powiązań drogowych pomiędzy sąsiadującymi ze sobą województwami.
24.	Gmina Nałęczów	Lubelskie	PRIORYTET 4. KAPITAŁ SPOŁECZNY, TURYSTYKA ORAZ USŁUGI UZDROWISKO WE	S.61-62	1.Jest: „W ramach interwencji CS (iv) planowany jest rozwój infrastruktury i wyposażenia podmiotów świadczących kompleksowe usługi sanatoryjne, uzdrowiskowe.” Należy zmienić na: „W ramach interwencji CS (iv) planowany jest rozwój infrastruktury uzdrowiskowej i około uzdrowiskowej tworzonej przez jednostki samorządu terytorialnego ich związku, stowarzyszenia i osoby prawne, oraz rozwój infrastruktury i wyposażenia podmiotów świadczących kompleksowe usługi sanatoryjne, uzdrowiskowe.” 2.Jest: „Alokacja: 75 mln EUR” Należy zmienić na: „Alokacja:	1. Zapis w istniejącej formie, wyklucza de facto większość beneficjentów jakimi są JST ich Stowarzyszenia gdyż nie są to podmioty świadczące kompleksowe usługi sanatoryjne, uzdrowiskowe, czego efektem będzie zahamowanie inwestycji uzdrowiskowych i około uzdrowiskowych prowadzonych przez samorządy. 2.Zapis w istniejącej formie, nie zapewnia realizacji zdiagnozowanych potrzeb, gmin uzdrowiskowych. Trudno nie dostrzec, że uzdrowiska to nasz jedyny narodowy produkt sieciowy, który ma europejską markę a którego kompleksowy i zintegrowany rozwój jest bez wątplenia odpowiedzią na zasadnicze wyzwania, przed którymi stoi Polska i Europa tj. przygotowanie systemu usług zdrowotnych pod kątem chorób cywilizacyjnych i starzejącego się społeczeństwa. Rozwój uzdrowisk zwiększy ponadto zdolność systemu ochrony zdrowia, wpłynie na powstrzymanie pandemii i jej skutków społecznych poprzez utrzymanie spójności społecznej oraz wspieranie odbudowy gospodarki, podniesie jakość i dostępność szeroko rozumianych usług publicznych, szczególnie zdrowotnych w tym tzw. rehabilitacji pocovidowej. Proponowana nowa kwota pozwala pokryć minimalny zakres inwestycji, których	Komentarz / wyjaśnienie Wsparcie na rozwój infrastruktury i wyposażenia w CP4 CS (iv) skierowane jest do podmiotów świadczących usługi sanatoryjne i uzdrowiskowe. Niemniej w CP 2 CS (iv) przewidziano wśród beneficjentów szczególną grupę JST – o statusie uzdrowiska bądź obszaru ochrony uzdrowiskowej i możliwość realizacji w ramach adaptacji do zmian klimatu infrastruktury okołouzdrawiskowej jak to zostało ujęte w uwadze (działania komplementarne). Wysokość alokacji na wsparcie uzdrowisk wynika z podziału środków pomiędzy wszystkie priorytety uwzględnione w <i>Programie</i> .

					120 mln EUR”	realizacja jest niezbędna do kompleksowego prowadzenia funkcji uzdrowiskowej na obszarze Polski Wschodniej.	
25.	Gmina Olecko	Warmińsko-mazurskie	PROJEKTY STRATEGICZNE	95	<p>Proszę o uwzględnienie ważnych z naszego punktu widzenia programów strategicznych: 1) Rail Baltica – poprowadzenie trasy przez Olecko poprzez wykorzystanie łącznicy na obrzeżach miasta oraz przeniesienie obecnego dworca na nową lokalizację (dworzec przelotowy w granicach administracyjnych miasta) wraz z wykorzystaniem w dużym stopniu istniejących linii nr 41 Ełk-Olecko oraz nr 39 Olecko-Suwałki. 2) KOLEJ + odcinek Olecko-Gołdap to idealna linia na przeprowadzenie pilotażu wdrożenia systemu kolejowo-tramwajowego w ramach programu KOLEJ +, który pozwoliłby na obniżenie kosztów rewitalizacji tej linii, a także zapewni odpowiedni standard i bezpieczeństwo przy jednocześnie kilkukrotnym obniżeniu kosztów funkcjonowania wobec tradycyjnego modelu. 3) Realizacja projektu kompleksowej modernizacji dróg wojewódzkich nr 655 i 653 - kompleksowa modernizacja polegająca na poszerzeniu jezdni wraz z poboczami, zwiększeniu ich nośności, budowie ścieżek rowerowych wzdłuż pasów drogowych, kompleksowym doświetleniem w obszarach zabudowanych wraz z przejściami dla pieszych, wydzielonymi zatokami autobusowymi, wydzielonymi pasami oddzielającymi pas</p>	<p>realizacja jest niezbędna do kompleksowego prowadzenia funkcji uzdrowiskowej na obszarze Polski Wschodniej.</p> <p>Uwzględnienie tych projektów jako strategiczne daje szansę, że zostaną zrealizowane, nasz region zyska połączenie z głównymi ośrodkami takimi jak Ełk, Gołdap, Suwałki, Warszawa, Olsztyn, Białystok oraz Litwą i Rosją, a to bezpośrednio wpłynie na realizację celu głównego - Utrwalenie warunków sprzyjających konkurencyjności gospodarki oraz wyższej jakości życia w Polsce Wschodniej+, celu szczegółowego 3. Zwiększenie dostępności transportowej PW+, cel polityki 3. PRIORYTET 3 – Spójna sieć transportowa</p>	<p>Komentarz / wyjaśnienie</p> <p>Lista projektów kolejowych kwalifikujących się do dofinansowania zostanie wypracowana we współpracy z przedstawicielami samorządów województw Polski Wschodniej i zarządcą infrastruktury na kolejnym etapie prac nad <i>Programem</i>.</p> <p>Inwestycje drogowe dotyczące dróg wojewódzkich w programie <i>FEPW</i> będą realizowane w trybie konkursowym. O dofinansowanie będą mogły ubiegać się wyłącznie projekty umieszczone w planie transportowym danego województwa.</p>

					ruchu, a przede wszystkim budową ronda na skrzyżowaniu DW654 i DK65 oraz DW653 i P4979N pozwoli na zwiększenie bezpieczeństwa użytkowników dróg, skrócenie czasu przejazdu oraz "otwarcie gospodarcze" naszego regionu na świat.		
26.	Gmina Olsztyn	Warmińsko-mazurskie	5.3. Priorytet 3. SPÓJNA SIEĆ TRANSPORTOWA	55 i 56	Wnosimy o uzupełnienie zapisu o wsparcie inwestycji w infrastrukturę drogową ułatwiającą dostęp do obwodnic/ sieci TEN-T na obszarze miast wojewódzkich i rozszerzenie katalogu beneficjentów o miasta wojewódzkie (w tym jako zarządców dróg krajowych i wojewódzkich w miastach na prawach powiatu).	Inwestycje te mają wpływ na poprawę dostępności transportowej wewnętrznej obszaru objętego inwestycją oraz przyczyniają się do zwiększenia bezpieczeństwa na drogach. Należy przy tym podkreślić, że miasta wojewódzkie Polski Wschodniej mogą znaleźć się w wyjątkowo niekorzystnej sytuacji jako ośrodki z jednej strony wykluczone ze wsparcia inwestycji transportowych w ramach FEPW (gdzie faworyzowane będą miasta średnie i tracące funkcje), a z drugiej strony zbyt małe, by skutecznie konkurować z metropoliami w programie krajowym będącym następcą POIIŚ 2014-2021. Spowolni to z pewnością proces zmniejszania dystansu pomiędzy makroregionem Polski Wschodniej a resztą kraju.	Uwaga nieuwzględniona Wsparcie dróg wojewódzkich w programie FEPW stanowi odpowiedź na postulat samorządów województw Polski Wschodniej, zgłoszony m.in. w <i>Stanowisku Komisji ds. Polski Wschodniej Związku Województw RP z dnia 4 września 2020 roku w sprawie projektu Programu Operacyjnego Polska Wschodnia+</i> . W ramach FEPW przewidziano realizację projektów drogowych o charakterze wyłącznie ponadregionalnym, a więc takich, które wpływają bezpośrednio na poprawę powiązań drogowych pomiędzy sąsiadującymi ze sobą województwami.
27.	Gmina Olsztyn	Warmińsko-mazurskie	3.7. Wnioski z dotychczasowych doświadczeń, wniosek 4, tiret drugi	26	Jak najbardziej wskazane jest kontynuowanie podejścia w zakresie możliwości realizacji przez miasta wojewódzkie inwestycji dot. dowiązania dróg do wybudowanych przez GDDKiA obwodnic. W przypadku braku możliwości takiego finansowania, wnosimy o kompleksowe wykonanie zadania wraz drogami dojazdowymi do obwodnicy przez GDDKiA/ZDW.	Inwestycje takie mają wpływ na poprawę dostępności transportowej wewnętrznej obszaru objętego inwestycją oraz przyczyniają się do zwiększenia bezpieczeństwa na drogach.	Uwaga nieuwzględniona Wsparcie dróg wojewódzkich w programie FEPW stanowi odpowiedź na postulat samorządów województw Polski Wschodniej, zgłoszony m.in. w <i>Stanowisku Komisji ds. Polski Wschodniej Związku Województw RP z dnia 4 września 2020 roku w sprawie projektu Programu Operacyjnego Polska Wschodnia+</i> . W ramach programu FEPW przewidziano realizację projektów drogowych o charakterze wyłącznie ponadregionalnym, a więc takich, które wpływają bezpośrednio na poprawę powiązań drogowych pomiędzy sąsiadującymi ze sobą województwami.

28.	Gmina Olsztyn	Warmińsko-mazurskie	5.2. Priorytet 2. ENERGIA I KLIMAT	51	Wnosimy o wyjaśnienie, czy wsparcie projektów nastąpi po zapisaniu ich zarówno w Strategii ZIT i SUMP, czy wystarczy, że projekt ujęty jest w jednym z ww. dokumentów?	Zapis wymieniający obok siebie dokumenty o różnym charakterze (zarówno strategicznym jak i operacyjnym) jest niejednoznaczny i może powodować trudności interpretacyjne – np. czy ten sam projekt powinien być ujęty zarówno w strategii ZIT, jak i w SUMP, czy wystarczy zapis ogólny na poziomie strategicznym, czy może niezbędna jest lista konkretnych projektów w dokumencie operacyjnym itd. Proponujemy jednoznaczne wskazanie, w których dokumentach i na jakim poziomie powinny być wskazane projekty do realizacji.	Uwaga uwzględniona Zapis <i>Programu</i> zostanie odpowiednio skorygowany, tak aby był bardziej czytelny i jednoznaczny. Natomiast ostateczne brzmienie będzie uzależnione od uzgodnień na dalszym etapie prac m.in. z Komisją Europejską. Szczegółowe warunki wsparcia zostaną uwzględnione w <i>SzOP Programu</i> oraz w kryteriach wyboru projektów.
29.	Gmina Olsztyn	Warmińsko-mazurskie	4. Uzasadnienie wybranych celów polityki, celów szczegółowych i priorytetów	31	Wnosimy o rozszerzenie katalogu beneficjentów wzorem POPW 2014-2020 w zakresie celu 3. o miasta wojewódzkie w zakresie realizacji inwestycji związanych z budową dowiązań do obwodnic/sieci dróg TEN-T.	Inwestycje takie mają znaczny wpływ na poprawę dostępności transportowej wewnętrznej obszaru objętego inwestycją oraz przyczyniając się do zwiększenia bezpieczeństwa na drogach. Wybór projektów zależy również od ekonomiki inwestycji. W przypadku np. projektów POIiŚ 2014-2020 wyższą punktację zdobywały w konkursach projekty dróg przebiegających przez tereny silnie zurbanizowane, gęściej zaludnione – tam efektywność zainwestowanych środków była oceniana wyżej, ponieważ z drogi korzystać miało więcej osób. Mniejsze miasta wojewódzkie nie mogą więc w takich ogólnokrajowych konkursach skutecznie konkurować o środki UE z dużymi metropoliami. Program przeznaczony wyłącznie dla Polski Wschodniej daje im większe szanse na realizację niezbędnych inwestycji, ponieważ konkurują w nim podobne sobie ośrodki miejskie. Dzięki temu znacznie rosną szanse na to, że niezbędne dojazdy do obwodnic w ogóle powstaną.	Uwaga nieuwzględniona Wsparcie dróg wojewódzkich w <i>FEPW</i> stanowi odpowiedź na postulat samorządów województw Polski Wschodniej, zgłoszony m.in. w <i>Stanowisku Komisji ds. Polski Wschodniej Związku Województw RP z dnia 4 września 2020 roku w sprawie projektu Programu Operacyjnego Polska Wschodnia+</i> . W ramach <i>FEPW</i> przewidziano realizację projektów drogowych o charakterze wyłącznie ponadregionalnym, a więc takich, które wpływają bezpośrednio na poprawę powiązań drogowych pomiędzy sąsiadującymi ze sobą województwami.
30.	Gmina Olsztyn	Warmińsko-mazurskie	3.2. Komplementarność interwencji z innym formami wsparcia	17	Z zapisów dotyczących potrzeb w zakresie inwestycji w celu 3, cel szczegółowy iii wynika, że w ramach FE PW+ będą możliwe tylko inwestycje drogowe na poziomie wojewódzkim oraz inwestycje w infrastrukturę kolejową ale tylko o charakterze ponadregionalnym. Gdzie znajdują źródła finansowania inwestycji dotyczące dróg wojewódzkich czy krajowych przebiegających przez teren miasta na prawach powiatu? Gdzie znajdują źródła finansowania inwestycje w	W opisie Linii demarkacyjnej z 4 lutego 2021 roku wykluczono możliwość finansowania inwestycji drogowych innych niż na drogach krajowych (tylko GDDKiA) zarówno z poziomu krajowego i regionalnego. Natomiast dla przewozów kolejowych przewidziano tylko zakup taboru do przewozu o charakterze regionalnym, brak natomiast jest jakiegokolwiek infrastruktury o charakterze aglomeracyjnym. Brak finansowania uniemożliwi uruchomienie kolei aglomeracyjnej np. obejmującej obszar powiatu olsztyńskiego i zwiększenie udziału przewozów pasażerskich na korzyść kolei.	Komentarz / wyjaśnienie W przypadku dróg krajowych i innych których zarządcą nie jest GDDKiA będą one mogły być realizowane w ramach przyszłych programów regionalnych, o ile taki zakres wsparcia zostanie uwzględniony. Zgodnie z zapisami zatwierdzonej <i>Linii demarkacyjnej</i> dot. podziału interwencji i zasad wdrażania krajowych i regionalnych programów operacyjnych w perspektywie finansowej na lata 2021-2027 w ramach programu <i>FEPW</i> przewidziano dokończenie Wschodniej Magistrali Kolejowej.

					infrastrukturę kolejową służącą budowaniu potencjału kolei aglomeracyjnej np. pod kątem zapewnienia linii dwutorowych i więcej i uruchomienia takiej kolei?		Inwestycje w infrastrukturę kolei aglomeracyjnych będą mogły zostać wsparte na poziomie krajowym w ramach programu FENIKS (następca programu POIS 2014-2020).
31.	Gmina Olsztyn	Warmińsko-mazurskie	5.2. Priorytet 2. ENERGIA I KLIMAT, tiret - beneficjenci	51	Wnosimy o wyjaśnienie czy beneficjentem wsparcia będzie mógł być operator transportu miejskiego będącego 100% własnością gminy i realizującego zadania własne gminy z zakresu transportu zbiorowego?	Gdy w wyniku przekazania majątku gminy na rzecz operatora zajdzie konieczność rozbudowy /przebudowy obiektu związanego z infrastrukturą transportu przekazanego w ramach ww. majątku, pojawia się wątpliwość co do możliwości wystąpienia o dofinansowanie przez jst, dlatego warto rozważyć możliwość rozszerzenia katalogu beneficjentów także na spółki gminne odpowiedzialne za transport zbiorowy.	<p>Komentarz / wyjaśnienie</p> <p>W zapisach <i>FEPW</i> dot. zakresu zrównoważonej mobilności miejskiej przewidziano wsparcie inwestycji w tradycyjną infrastrukturę, w tym zajezdnie. Doświadczenia z wdrażania inwestycji w zakresie transportu miejskiego wskazują, że zadania tego typu były realizowane w ramach projektów JST. Ostateczny i szczegółowy zakres wsparcia elementów infrastruktury transportu publicznego będzie podlegał uzgodnieniom na dalszym etapie prac nad programem m.in. z Komisją Europejską.</p> <p>Operator wewnętrzny nie jest odpowiedzialny za cały projekt, zarządza tylko elementami transportu miejskiego, będącego w jego kompetencji. Np. kwestia przebudowy dróg czy też ciągów pieszo-rowerowych znajduje się wówczas np. w ZDM.</p> <p>Mając zatem na uwadze wieloelementowe projekty, które mają być realizowane wskazanie operatora jako beneficjenta nie ma uzasadnienia.</p>
32.	Gmina Olsztyn	Warmińsko-mazurskie	Tabela 10	54	Wnosimy o zmianę wskaźnika Roczna liczba pasażerów nowego lub zmodernizowanego transportu publicznego na wskaźnik Liczba przewozów komunikacją miejską na przebudowanych i nowych liniach komunikacji miejskiej [szt./rok]	W obecnej sytuacji, gdy wskutek pandemii COVID-19 znacząco spadła liczba pasażerów transportu zbiorowego, trudno będzie oszacować możliwy przyrost pasażerów wskutek przeprowadzonych inwestycji. Zależać on będzie od nieprzewidywalnych czynników (takich jak tempo walki z pandemią, zmiany wzorców podróży w miastach, polityka informacyjna władz centralnych i lokalnych itp.). Trudności może sprawić też wskazanie wartości bazowych, ponieważ w roku 2020 (a także z pewnością przynajmniej w roku 2021) liczba pasażerów transportu publicznego będzie znacznie odbiegać od normy.	<p>Komentarz / wyjaśnienie</p> <p>Zgodnie z rozporządzeniem dotyczącym EFRR i FS na perspektywę 2021-2027 w programach należy stosować wskaźniki z listy wspólnej (zał. 1 do rozp.). Wśród nich dla CS 2 (VIII) jest przypisany wskaźnik RCR 62 Roczna liczba pasażerów nowego lub zmodernizowanego transportu publicznego (<i>Annual users of new or modernised public transport</i>). Należy go stosować zgodnie z definicją</p>

							<p>przekazaną przez KE członkom grupy roboczej ds. ewaluacji EVALNET, tj.: <i>Annual users of new or modernised public transport financed by supported projects. Public transport covers also urban and suburban lines which are not rail. Modernisation of public transport refers to significant improvements in terms of infrastructure, and access and quality of service.</i></p> <p><i>The baseline of the indicator is estimated as the number of users of the transport service in the year before the intervention starts, and it is zero for new services. The achieved value is estimated ex post as the number of users of the transport service for the year after the physical completion of the intervention.</i></p>
33.	Gmina Olsztyn	Warmińsko-mazurskie	5.2. Priorytet 2. ENERGIA I KLIMAT, tiret - alokacja	51	<p>Wnosimy o podanie sposobu podziału alokacji pomiędzy Beneficjentów FE PW+ w tym priorytecie.</p> <p>Czy projekty pozakonkursowe będą dopuszczone?</p>	<p>Wydaje się wskazane, aby w kontynuacji FE PW+ podział alokacji miał charakter kopert regionalnych o równej wielkości. Ponieważ program ten ma na celu wyrównywanie różnic między wschodnią częścią kraju a jego bardziej rozwiniętym centrum i zachodem, wskazane jest aby poszczególne regiony nie musiały konkurować ze sobą o dostępne środki.</p> <p>Równy podział alokacji na poszczególne województwa pozwoli regionom skupić się na realizacji działań najlepiej odpowiadających na ich potrzeby rozwojowe, zamiast na rywalizacji o jak najlepsze dopasowanie się do centralnie zaplanowanych kryteriów wyboru projektów.</p>	<p>Komentarz / wyjaśnienie</p> <p>Decyzja zostanie podjęta na późniejszym etapie przygotowania Programu i uwzględniona w SzOP.</p>
34.	Gmina Olsztyn	Warmińsko-mazurskie	5.3. Priorytet 3. SPÓJNA SIEĆ TRANSPORTO WA	55 i 56	<p>Wnosimy o podkreślenie wagi uruchomienia kolei aglomeracyjnych na obszarze Polski Wschodniej jako alternatywy dla transportu indywidualnego i zwiększenia jej znaczenia w zrównoważonej mobilności miejskiej w celach podróży dom-szkoła-dom i dom-praca-dom. A także dodanie wskaźnika RCR 58 – Annual number of passengers on supported railways.</p>	<p>Brak finansowania uniemożliwi uruchomienie kolei aglomeracyjnej np. obejmującej obszar powiatu olsztyńskiego i zwiększenie udziału przewozów pasażerskich na korzyść kolei. Dodanie wskaźnika spowoduje konieczność zawarcia porozumień realizacyjnych pomiędzy beneficjentem środków a jst na obszarach uruchomienia kolei aglomeracyjnej w celu zachęcenia mieszkańców do korzystania z nowego środka transportu.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>W ramach FEPW przewidziano wsparcie inwestycji kolejowych o znaczeniu ponadregionalnym, o kluczowym znaczeniu dla zwiększenia dostępności kolejowej makroregionu Polski Wschodniej, koncentrując się na kontynuacji inwestycji w ramach Wschodniej Magistrali Kolejowej. Proponowany natomiast zakres wsparcia nie mieści się w ww. założeniach. Inwestycje dotyczące kolei aglomeracyjnych będą mogły zostać</p>

							wsparte na poziomie krajowym w ramach programu FENIKS (następcy POiŚ 2014-2020).
35.	Gmina Olsztyn	warmińsko-mazurskie	5.4. Priorytet 4. KAPITAŁ SPOŁECZNY, TURYSTYKA ORAZ USŁUGI UZDROWISKO WE	66	Z zapisów projektu wynika, że celem interwencji jest unowocześnienie i wzmocnienie roli bibliotek jako instytucji kultury w ośrodkach subregionalnych, w szczególności w miastach średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze. Prosimy o wyjaśnienie czy miasta wojewódzkie są wykluczone z tej interwencji, czy jedynie mają być pozbawione preferencji?	Ani w projekcie programu, ani w opisie linii demarkacyjnej z 4 lutego 2021 r. podział interwencji pomiędzy krajowe i regionalne programy nie jest jasny.	Komentarz / wyjaśnienie W ramach <i>Programu</i> przewidziano wsparcie miast średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze, które w KSRR 2030 zostały określone jako obszary strategicznej interwencji. Wsparcie instytucji kultury w miastach wojewódzkich będzie przedmiotem interwencji programów regionalnych.
36.	Gmina Olsztyn	Warmińsko-mazurskie	3.7. Wnioski z dotychczasowych doświadczeń, wniosek 3	25	Jak najbardziej wskazane jest kontynuowanie podejścia współpracy z beneficjentem w oparciu o projekty szyte na miarę w trybach pozakonkursowych.	Przekłada się to na elastyczne podejście do beneficjenta, pełne wykorzystanie przyznanej alokacji, a w razie problemów przy realizacji projektu wsparcie ze strony instytucji pośredniczącej i zarządzającej.	Uwaga o charakterze komentarza
37.	Gmina Olsztyn	Warmińsko-mazurskie	5.4. Priorytet 4. KAPITAŁ SPOŁECZNY, TURYSTYKA ORAZ USŁUGI UZDROWISKO WE	66	W programie zakłada się wsparcie kompleksowych projektów (...), obejmujących: infrastrukturę wraz z wyposażeniem oraz prowadzenie działalności animacyjnej. Zapis ten sugeruje, że będą tu dofinansowane przedsięwzięcia łączące działania typowe dla EFRR oraz EFS.	Konieczne jest wyjaśnienie, w jaki sposób łączone miałyby być działania infrastrukturalne z miękkimi, a w szczególności jak byłyby rozliczane i oceniane, biorąc pod uwagę fakt, że np. działalność animacyjna mogłaby się rozpoczynać dopiero po zakończeniu inwestycyjnej części projektu.	Komentarz / wyjaśnienie W ramach wsparcia <i>Miejsc aktywności społecznej</i> przewidziano wsparcie działalności animacyjnej w ramach cross finansingu (do 15%).
38.	Gmina Olsztyn	Warmińsko-mazurskie	3.5. Obszary interwencji	23	Należy wyraźnie wskazać, które miasta wojewódzkie są ośrodkami wzrostu dla zidentyfikowanych obszarów zagrożonych trwałą marginalizacją.	Brak takiej definicji uniemożliwia weryfikację, które miasta wojewódzkie Polski Wschodniej zostaną objęte szczególnym wsparciem Programu.	Komentarz / wyjaśnienie Wsparcie <i>FEPW</i> będzie skierowane do różnych grup miast: <ul style="list-style-type: none">▪ wojewódzkich;▪ średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze oraz;▪ tych z podregionów z najwyższą kumulacją obszarów zagrożonych trwałą

							<p>marginalizacją.</p> <p>Katalog beneficjentów poszczególnych działań zostanie określony na etapie przygotowania SzOP.</p>
39.	Gmina Olsztyn	Warmińsko-mazurskie	5.4. Priorytet 4. KAPITAŁ SPOŁECZNY, TURYSTYKA ORAZ USŁUGI UZDROWISKO WE	66	Nie jest zrozumiałe, dlaczego celem interwencji ma być wzmocnienie akurat bibliotek, a nie po prostu ogólnie instytucji kultury (w szczególności tych prowadzonych przez samorząd lokalny i regionalny).	Biblioteki są tylko częścią sieci instytucji kultury na poziomie lokalnym. Inne placówki, takie jak domy kultury, teatry, galerie czy muzea, mogą równie skutecznie pełnić rolę nowoczesnych centrów dostępu do wiedzy, kultury i nowych technologii, które staną się dla użytkownika atrakcyjnym „miejscem trzecim”. Wybór, które instytucje kultury na danym obszarze powinny pełnić takie funkcje, należy zatem pozostawić samorządom, najlepiej znającym potrzeby lokalnych społeczności.	<p>Komentarz / wyjaśnienie</p> <p>Celem wsparcia <i>FEPW</i> jest stworzenie wystandaryzowanych obiektów z dostępem do kultury, wiedzy i nowoczesnych technologii. Należy zwrócić uwagę na dotychczasowe dobre praktyki tworzenia bibliotek multimedialnych powstałych na bazie klasycznych bibliotek.</p> <p>Interwencja jest skierowana wyłącznie do miast średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze i tych będących zapleczem dla terenów (wiejskich) zagrożonych trwałą marginalizacją – obszary strategicznej interwencji wskazane w KSRR 2030.</p> <p>Wsparcie na rzecz instytucji kultury przypuszczalnie będzie oferowane również ze środków programów regionalnych.</p>
40.	Gmina Olsztyn	Warmińsko-mazurskie	Tabela 10	54	Wskaźnik Roczna liczba pasażerów nowego lub zmodernizowanego transportu publicznego jest nieprecyzyjny.	Wskaźnik ten był dotychczas różnie interpretowany jeśli chodzi o obszar, dla którego był liczony (tylko na nowej trasie, na obszarze oddziaływania nowej trasy, a niekiedy nawet dla całego miasta), a także jeśli chodzi o wartość bazową (np. przyjmowano 0 dla nowych odcinków lub – w innych przypadkach – liczbę pasażerów podróżujących dotychczas na tej trasie innymi środkami transportu itd.).	<p>Komentarz / wyjaśnienie</p> <p>Zgodnie z rozporządzeniem dotyczącym EFRR i FS na perspektywę 2021-2027 w programach należy stosować wskaźniki z listy wspólnej (zał. 1 do rozp.). Wśród nich dla CS 2 (VIII) jest przypisany wskaźnik RCR 62 Roczna liczba pasażerów nowego lub zmodernizowanego transportu publicznego (<i>Annual users of new or modernised public transport</i>). Należy go stosować zgodnie z definicją przekazaną przez KE członkom grupy roboczej ds. ewaluacji EVALNET, tj.: <i>Annual users of new or modernised public transport financed by supported projects. Public transport covers also urban and suburban lines which are not rail. Modernisation of public transport refers to significant improvements in</i></p>

							<p><i>terms of infrastructure, and access and quality of service.</i></p> <p><i>The baseline of the indicator is estimated as the number of users of the transport service in the year before the intervention starts, and it is zero for new services. The achieved value is estimated ex post as the number of users of the transport service for the year after the physical completion of the intervention.</i></p> <p>W dokumentach projektowych definicja może być doprecyzowana.</p>
41.	Gmina Olsztyn	Warmińsko-mazurskie	5.2. Priorytet 2. ENERGIA I KLIMAT	51	Konieczne jest wskazanie wprost wsparcia w programie zakupu taboru szynowego (tramwajowego), który również stanowi tabor niskoemisyjny.	Brak wsparcia dla tego rodzaju taboru jest niezrozumiały, ponieważ jego niskoemisyjność nie różni się od niskoemisyjności elektrycznych autobusów.	<p>Komentarz / wyjaśnienie</p> <p>Zapisy programu <i>FEPW</i> zostaną skorygowane, tak aby usunąć zgłoszoną wątpliwość.</p> <p><i>Program</i> będzie wspierał nisko i zeroemisyjne rodzaje mobilności miejskiej, w tym tramwaj (szyny, trakcja, tabor).</p>
42.	Gmina Olsztyn	Warmińsko-mazurskie	5.2. Priorytet 2. ENERGIA I KLIMAT	48	<p>Jako szczególne terytoria docelowe wskazano OSI - miasta średnie tracące funkcje społeczno- gospodarcze oraz inne ośrodki miejskie z podregionów z najwyższą kumulacją obszarów zagrożonych trwałą marginalizacją zlokalizowane na obszarze 5 województw PW – wskazanych w Umowie Partnerstwa jako obszar strategicznej interwencji (OSI) oraz na obszarze regionu mazowieckiego – regionalnego.</p> <p>Jest to nieprecyzyjne określenie terytoriów docelowych, zwłaszcza że w przywoływanej Umowie Partnerstwa (w opublikowanym projekcie) również brakuje</p>	<p>Na etapie projektu programu należałoby dokładniej wskazać obszar interwencji, tak aby umożliwić planowanie potencjalnym beneficjentom. Należy przy tym pamiętać, że to silnie zurbanizowane obszary szczególnie potrzebują stref zielonych stanowiących bufor, zmniejszających temperaturę w mieście oraz oczyszczających powietrze.</p> <p>W Polsce 60% ludności mieszka w miastach. Z tego połowa w dużych i wielkich. Stąd też nie ma żadnego uzasadnienia, by interwencje kierować tylko do 30% mieszkańców kraju.</p>	<p>Komentarz / wyjaśnienie</p> <p>Zgodnie z linią demarkacyjną z 4 lutego 2021 r. (Podział interwencji i zasad wdrażania krajowych i regionalnych programów operacyjnych w perspektywie finansowej na lata 2021-2027) w ramach programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 (następcy POIiŚ 2014-2020) będą wspierane działania przewidziane w już opracowanych planach adaptacji do zmian klimatu m.in. dla 44 miast objętych projektem Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020, w tym 5 stolic województw Polski Wschodniej.</p> <p>Ze środków <i>FEPW</i> wspierane będą wyłącznie działania w zakresie adaptacji do zmian klimatu w miastach średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze i tych z podregionów z</p>

					szczegółowych rozstrzygnięć w tym zakresie. Wnioskujemy zatem o wskazanie tu wprost miast wojewódzkich makroregionu Polski Wschodniej jako szczególnych terytoriów docelowych.		najwyższą kumulacją obszarów zagrożonych trwałą marginalizacją z Polski Wschodniej, z wyłączeniem miast objętych wsparciem FENIKS (następcy POIiŚ 2014-2020).
43.	Green REV Institute	Mazowieckie	3	od 7	<p>Stanowisko Green REV Institute w ramach konsultacji społecznych Projektu Programu Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021-2027. Dla niniejszego Programu sformułowano następujący cel główny:</p> <p>Utrwalenie warunków sprzyjających konkurencyjności gospodarki oraz wyższej jakości życia w Polsce Wschodniej+ Cel główny Programu ma być osiągnięty poprzez koncentrację interwencji na następujących celach szczegółowych:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Wzmacnianie konkurencyjności i innowacyjności przedsiębiorstw 2. Podniesienie jakości życia mieszkańców przez ochronę klimatu 3. Zwiększenie dostępności transportowej PW+ 4. Aktywizacja kapitału społecznego oraz wzrost wykorzystania potencjału turystyki i uzdrowisk. <p>W procesie opracowywania i projektowania polityk publicznych kluczowe znaczenie ma właściwe i precyzyjne przygotowanie</p>	<p>W przypadku niekompletnej diagnozy, pomijającej tak ważne kwestie jak konieczność zamykania ferm przemysłowych, w efekcie przekwalifikowania osób pracujących w sektorze produkcji zwierzęcej kwestie medycyny prewencyjnej i edukacji żywnościowej</p> <p>wzmacniania sektora produkcji zamienników mięsa, nabiału i jaj jako kierunku, który staje się jednym z istotniejszych w kontekście możliwości i szans w ramach eksportu, zapewniania bezpieczeństwa żywnościowego oraz budowania innowacyjności gospodarki, wyznaczone obszary interwencji nie odpowiadają na wyzwania stojące przed Polską na najbliższą dekadę.</p> <p>Dodatkowo sformułowanie celu jako utrwalania nie oznacza poprawy, progresu, postępu a jedynie utrzymywania status quo. Poniżej kilka przykładów problematyki i źródeł, które nie zostały uwzględnione: Fermy przemysłowe obszar objęty interwencją Programu: https://stopfermom.pl/protesty</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Wskazane kwestie powinny być przedmiotem analiz przy projektowaniu interwencji w ramach następcy PROW – programu o ogólnokrajowym charakterze.</p> <p><i>FEPW</i> ukierunkowane jest wyłącznie na wsparcie 6 regionów Polski Wschodniej i obejmuje kluczowe potrzeby inwestycyjne zidentyfikowane w ramach prac diagnostycznych.</p>

diagnozy z identyfikacją problemów, które powinny być minimalizowane albo/i eliminowane poprzez projektowane wsparcie. W dokumencie nie przygotowano precyzyjnej analizy. Brakuje między innymi:

- wskazania przyczyn występowania kataklizmów i klęsk żywiołowych, w szczególności wpływu produkcji zwierzęcej na zmiany klimatyczne

- wskazania liczby ferm przemysłowych na obszarze obejmowanym interwencją programu oraz konsekwencji ich działania dla: turystyki, mieszkańców i mieszkańek, rozwoju gospodarczego, zanieczyszczenia powietrza, gleby, wód, zdrowia osób mieszkających w sąsiedztwie ferm przemysłowych

- opracowania programu wsparcia powstawania start upów, przedsięwzięć skierowanych na produkcję zamienników nabiału, mięsa i jaj, w sytuacji kiedy rynek produktów wegańskich jest jednym z najsilniej rozwijających się w Europie

rynek produkcji zamienników nabiału, mięsa i jaj nie został poddany analizie, pomimo, że w Polsce bardzo się rozwija

- opracowania programu medycyny prewencyjnej, w sytuacji kiedy 80 % chorób ma podłoże cywilizacyjne, wynikające z niewłaściwego stylu życia, w szczególności

					<p>spożywania produktów odzwierzęcych</p> <p>analiza dotycząca edukacji w zakresie żywności i wpływu diety na choroby nie została przeprowadzona, pomimo, że dokument był opracowywany w sytuacji pandemii COVID 19 (wirus odzwierzęcy).</p>		
44.	Grupa FIN	Podkarpackie	3 Wyzwania określone w zaleceniach dla Polski	<p>3.4 Wyzwania określone w dokumentach strategicznych dla Polski</p> <p>5.1 PRIORYTET 1. PRZEDSIĘBIORCZOŚĆ I INNOWACJE Programu</p> <p>s. 18, s. 22.</p>	<p>Cyfryzacja – wsparcie przedsiębiorstw w zakresie dofinansowań na stworzenie oprogramowania dedykowanego dla podmiotów produkcyjnych jak i dla przedsiębiorstw działających w obszarze IT/ICT, tj. stworzenie własnych programów zarządzających produkcją, przedsiębiorstwem i/lub wspomagających automatyzację procesów produkcyjnych, handlowych wraz z własnym kodem źródłowym. Zauważamy, że istnieje potrzeba rozwoju w tych obszarach, gdzie rozwiązania z zakresu IT stanowią kluczową rolę, tj. skorelowanie działań produkcyjnych, logistycznych, finansowych i handlowych w celu optymalizacji produkcji i właściwego zarządzania innowacjami, produktami i wzrostem produktywności, co ma przełożenie na ogólne zarysy programu. Grupa FIN zauważa potrzebę stworzenia mechanizmu finansowego, wspierającego działalność produkcyjną i handlową, gdyż połączenie zoptymalizowanej i dobrze zarządzanej produkcji (Przemysł 4.0) stanie się o konkurencyjności</p>	<p>Program nie zakłada powstania dedykowanych platform/oprogramowania w zakresie podniesienia produktywności, ocenienia wskaźnika produktywności, logistyki, handlu, platform handlowych. Polscy przedsiębiorcy borykają się z bardzo dużym problemem w zakresie braku software'u korelującego 4 podstawowe parametry: produkcja – produktywność – logistyka – handel/sprzedaż. Zachodnie czy nawet już pochodzące z dalekiej Azji firmy stanowią bardzo duże zagrożenie dla polskiego kapitału, gdyż to właśnie polski kapitał pozbawiony jest niejako odpowiedniego cash flow na wdrożenie odpowiednich programów/systemów, np. w zakresie INDUSTRY 4.0. Skutkuje to silną presją cenową, czego niejednokrotnie polscy przedsiębiorcy nie wytrzymują, dlatego tak ważny jest obszar wsparcia IT, który niewątpliwie funkcjonuje na Zachodzie, jak również na Dalekim Wschodzie, przez co poziom konkurencyjności, jak wskazano powyżej, jest rzeczywiście coraz większy, lecz bardzo trudny do zniesienia jako takiego, ponieważ przy rosnącej presji płacowej, przedsiębiorcy nie mają pola do prowadzenia niskokosztowej polityki, gdyż „zejście” poniżej pewnego poziomu skutkowałoby naturalnie bankructwem, zaprzestaniem produkcji, brakiem handlu/sprzedaży, co już jest zauważalne, a proces sam w sobie staje się coraz głębszy i coraz bardziej dotkliwy dla naszej grupy, jak również firm i przedsiębiorstw w ogóle. PO PW i dokumenty strategiczne nie powinny także blokować możliwości tworzenia oprogramowania, w tym również w celach sprzedażowych, tj. po prostu sprzedaż stworzonego programu/oprogramowania.</p>	<p>Komentarz / wyjaśnienie</p> <p>W ramach projektów kompleksowych na automatyzację/robotyzację będzie możliwy zakup zindywidualizowanego (dostosowanego do specyfiki i potrzeb danej firmy) oprogramowania komputerowego niezbędnego dla wdrożenia procesu automatyzacji/robotyzacji w tej konkretnej firmie, w tym SaaS (Software as a Service).</p> <p>Szczegółowe warunki wsparcia, w tym określenie kosztów kwalifikowalnych, zostaną określone na etapie dokumentacji konkursowej.</p>

				<p>naszej firmy, jak również przedsiębiorstw z regionu Polski Wschodniej w ogóle. Na stronie 37 programu jest wyraźny zapis, że zaplanowano wzmocnienie konkurencyjności i innowacyjności MŚP poprzez wprowadzenie w przedsiębiorstwach inteligentnych rozwiązań, min. poprzez automatyzację i robotyzację procesów.</p> <p>Dlatego też bez możliwości stworzenia oprogramowania dedykowanego stricte dla firmy, nie jest możliwe sprawne zarządzanie firmą, biorąc pod uwagę procesy w niej zachodzące, tj. produkcję, kontroling produkcji, logistykę i sprzedaż/handel.</p> <p>Zintegrowane oprogramowanie będzie stanowić wartość dodaną dla przedsiębiorstw z regionu Polski Wschodniej i wzmocni ich konkurencyjność na rynku, a także, biorąc pod uwagę aspekt internacjonalizacji, polskie firmy i przedsiębiorstwa będą mogły konkurować nie tylko na rynku krajowym, ale także zagranicznym. Niezwykle istotnym parametrem w tym zakresie jest stworzenie oprogramowania „szytego na miarę”, min. „SaaS – Software as a Service”, co w konsekwencji będzie korelowało ze stworzeniem produktu również „szytego na miarę”. Jest zatem zasadne z punktu widzenia polskich firm i przedsiębiorstw zapis w PO PW stanowiący o tym, że</p>		
--	--	--	--	--	--	--

				<p>niezbędne jest wykreowanie oprogramowania dedykowanego dla danego przedsiębiorstwa, na podstawie założeń architektury systemu, który usprawni procesy produkcyjne, logistyczne, handlowe i tym samym będzie bardzo szeroko pojętym systemem klasy ERP. Oprogramowania/e muszą być dostosowane do środowiska poszczególnych podmiotów, jak również uwzględniać innowacyjne rozwiązania, które będą owocowały powstaniem nowych, innowacyjnych lub zasadniczo ulepszonych produktów. Warunkiem jest jednak, co podkreślano powyżej, stworzenie systemu dedykowanego, tj. w sposób właściwy dla danej firmy, poprzez napisanie i udoskonalanie kodu źródłowego przez informatyków, dlatego bardzo istotne jest wsparcie w oparciu o EFR (działania twarde) i EFS jednocześnie (działania miękkie, polegające min. na zatrudnieniu kadry projektowej tworzącej oprogramowanie). Naszym celem jest min. stworzenie platformy, która w jednym miejscu będzie scalać miliony części zamiennych dla przemysłu i dla firm produkcyjnych dzięki integracjom systemowym, zautomatyzowanym zarządzaniem magazynem Klienta, kodów kreskowych, składów konsygnacyjnych, maszyn wydających.</p>	
--	--	--	--	---	--

45.	Instytut Sobieskiego	Mazowieckie	Priorytet 3. Spójna sieć transportowa	całość	<p>Obok Wschodniej Magistrali Kolejowej jako kluczową dla PW należy uwzględnić Magistralę Staropolską, to jest linię nr 8: Warszawa–Radom–Kielce–Kraków. Do projektów kluczowych PW należy wprowadzić jej modernizację na odcinku Radom–Kielce–Kozłów (pozostałe odcinki są modernizowane w ramach innych programów).</p>	<p>Linia kolejowa nr 8 ma zasadnicze znaczenie dla PW jako obsługująca następujące relacje:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Warszawa–Radom–Kielce–Kraków - Lublin–Radom–Kielce–Kraków/Katowice/Wrocław <p>- wewnętrzne połączenia aglomeracji staropolskiej: Kielce, Radom oraz pasmo Kamiennej (Ostrowiec Świętokrzyski, Skarżysko-Kamienna, Starachowice). Linia nr 8 należy do sieci kompleksowej TEN-T oraz jest częścią europejskiego korytarza towarowego RFC Amber. Linia nr 8 od kilku dekad podlega marginalizacji wskutek przenoszenia ruchu kwalifikowanego na Centralną Magistralę Kolejową. Dzieje się to ze szkodą dla dostępności kolejowej Kielc i Radomia, a pośrednio również Lublina. Co więcej polityka „rozwoju” kolei doprowadziła do degradacji infrastruktury na tej linii, tym bardziej odczuwalnej wobec konsekwentnego podnoszenia parametrów CMK. Linia nr 8 została ponadto zdegradowana w obecnych krajowych planach rozwoju sieci kolejowej. Na odcinku Radom–Kielce–Kozłów ma zostać dostosowana jedynie do prędkości 100–120 km/h, zależnie od odcinka. W istocie nie jest to modernizacja, lecz przywrócenie prędkości projektowych z zachowaniem geometrii linii zbudowanej w roku 1885. Proponowane prędkości to standard z okresu międzywojennego. Obecnie obowiązujące plany pochodzą z okresu przed „Dobrą Zmianą”, kiedy o rozwoju kolei myślano zachowawczo. Tymczasem szeroko zakrojona koncepcja układu kolejowego CPK oraz towarzyszące nowe plany uzupełnienia sieci PLK – za standard na głównych liniach przyjmują prędkości 160–200–240 km/h. W tym kontekście 100–120 km/h na Magistrali Staropolskiej jawi się jako anachronizm. Utrzymanie tych planów będzie pogłębiać marginalizację regionu aglomeracji staropolskiej. Problemu nie rozwiąże również budowa układu CPK, który zakłada obsługę oddzielną szprychą Kielc i Tarnowa oraz oddzielną Radomia i Rzeszowa, z których żadna nie zawiera odcinka Radom–Kielce. Ten zaś odcinek jest kluczowy jako wewnętrzne połączenie aglomeracji staropolskiej oraz jako połączenie Lublina z Polską południowo-zachodnią. Wobec powyższego celowe jest uwzględnienie w programie PW projektu kluczowego obejmującego wykonanie studium modernizacji linii kolejowej nr 8 na odcinku Radom–Kielce–Kozłów do prędkości alternatywnie 160–200–240 km/h, a następnie przeprowadzenie jej stosownej</p>	<p>Komentarz / wyjaśnienie</p> <p>Zgodnie z zapisami zatwierdzonej <i>Linii demarkacyjnej</i> dot. podziału interwencji i zasad wdrażania krajowych i regionalnych programów operacyjnych w perspektywie finansowej na lata 2021-2027 w ramach programu <i>FEPW</i> przewidziano dokończenie Wschodniej Magistrali Kolejowej.</p> <p>Inwestycje w infrastrukturę kolejową o kluczowym znaczeniu będą mogły zostać wsparte na poziomie krajowym np. w ramach FEnKS (następcy POIS 2014-2020) czy Instrumentu Łącząc Europę.</p>
-----	----------------------	-------------	---------------------------------------	--------	---	--	---

46.	Instytut Sobieskiego	Mazowieckie	całość	całość	<p>Duże miasta pozbawione statusu wojewódzkiego: Elbląg, Płock, Radom – wymagają szczególnego statusu w programie PW. Kwalifikowanie ich jako jedynie „miasta średnie” skutkuje zaniżaniem oczekiwań co do ich wyposażenia w infrastrukturę społeczną wyższego rzędu – czyli jest w istocie „planową” degradacją.</p> <p>Celowe jest stworzenie – z poziomu rządowego – listy projektów kluczowych, które pozwolą tym miastom nadrobić zaniechanie infrastrukturalne narosłe w stosunku do podobnej wielkości miast wojewódzkich.</p> <p>Przez ostatnie dekady nastąpił silny rozwój ośrodków wojewódzkich, objawiający się w szczególności skupieniem infrastruktury usług publicznych wyższego rzędu. Rozwój wyższych uczelni, szpitali specjalistycznych, placówek wyższej kultury, edukacyjnych centrów nauki – miał miejsce głównie w miastach wojewódzkich. Duże miasta pozbawione statusu wojewódzkiego – często porównywalne wielkościami z wojewódzkimi – nie miały takich możliwości. Mimo niezmiennie padających deklaracji, że (niższy) status administracyjny nie może być przeszkodą rozwoju. Na przykład Radom, liczący 210 tys. mieszkańców, pozostaje największym w kraju samodzielnym miastem</p>	modernizacji.	<p>Komentarz / wyjaśnienie</p> <p>Delimitacja miast średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze w została przeprowadzona w opracowaniu:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Śleszyński P. (koordynacja), Bański J., Dębogórski M., Komornicki T., przy współpracy: Cerić D., Deręgowska A., Mazurek D., <i>Delimitacja obszarów strategicznej interwencji państwa: obszarów wzrostu i obszarów problemowych</i>, IGiZP PAN, Warszawa 2016 (wraz z aktualizacją). <p>W ramach <i>Programu</i> niezbędne jest wsparcie właśnie miast średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze, które w KSRR 2030 zostały określone jako obszary strategicznej interwencji. Do takich miast zalicza się Elbląg i Radom. Płock nie został zidentyfikowany jako miasto średnie tracące funkcje.</p> <p>Szczegółowe zasady wyboru projektów zostaną przedstawione w SzOP.</p>
-----	----------------------	-------------	--------	--------	---	---------------	---

posiadającym tylko jedną publiczną wyższą uczelnię

największym w kraju samodzielnym miastem nieposiadającym filharmonii. Wyjątkowo niska dostępność leczenia szpitalnego w Radomiu jest tematem obecnym w mediach choćby przy okazji pandemii. Znamienne jest porównanie możliwości rozwoju Kielc i Radomia (miast tej samej wielkości, w tym samym położeniu regionalnym) w związku z wykorzystaniem środków wsparcia UE w poprzednich okresach – patrz: www.wojewodzkiradom.pl/kielc earadom.

Skutkiem wieloletnich zaniedbań inwestycyjnych w Radomiu jest niedorozwój sfery usług publicznych, drastyczny niedobór kwalifikowanych kadr i niskie zainteresowanie inwestorów zewnętrznych. Stopa bezrobocia – od lat najwyższa wśród wszystkich powiatów grodzkich w kraju – jest tylko skutkiem powyższych zaniedbań.

Więcej o tej sytuacji – patrz: www.wojewodzkiradom.pl/trwaly-kryzys-gospodarczy. W podobnej sytuacji jest liczący 120 tys. mieszkańców Elbląg. Tej samej wielkości Płock cechują lepsze wskaźniki gospodarcze – tylko dzięki spółce Orlen jednak wyposażenie w infrastrukturę społeczną jest

równie niskie. Należy podkreślić, iż wspieranie tych miast wyłącznie jako „średnich tracących funkcje”, nie będzie wystarczające do przełamania kryzysu. Są to bowiem miasta duże, do „średnich” zaliczone wskutek ułomnego kryterium administracyjnego (jako niewojewódzkie). Duże miasto potrzebuje szerszego zakresu funkcji wyższego rzędu niż miasto średnie. Kwalifikacja stutysięcznych Elbląga, Płocka, a tym bardziej dwustutysięcznego Radomia jako „miast średnich” jest w istocie ich planową degradacją.

Proponowane projekty kluczowe – dla każdego z powyższych miast – mogłyby obejmować:

- ministerialny program rozwoju ośrodka akademickiego – i stosowne finansowanie rozbudowy
- ministerialny program rozwoju lecznictwa szpitalnego – i stosowne finansowanie rozbudowy
- powołanie i budowa filharmonii jako instytucji wojewódzkiej
- powołanie i budowa edukacyjnego centrum nauki jako instytucji wojewódzkiej
- studium możliwości wprowadzenia/rozbudowy systemu tramwajowego i kolei aglomeracyjnej – i stosowne finansowanie (roz)budowy.

47.	Instytut Sobieskiego	Mazowieckie	3.7. Wnioski z dotychczasowych doświadczeń	27	<p>„Województwo mazowieckie należy do najbardziej zróżnicowanych regionów pod względem rozwoju społeczno-gospodarczego regionów kraju oraz Unii Europejskiej. Niekorzystnej sytuacji i trendów rozwojowych nie zmieniły programy operacyjne polityki spójności wdrażane w latach 2007-2013 oraz 2014-2020.” (s. 27).</p> <p>Należy uwzględnić szczególną sytuację regionu „mazowieckiego regionalnego” poprzez odpowiednie preferencje w przyznawaniu środków. Dla tego regionu celowe byłoby dodatkowe rozpoznanie potrzeb w zakresie infrastruktury społecznej i przeznaczenie odrębnej puli środków na wyrównanie zapóźnień w stosunku do analogicznych ośrodków/obszarów w pozostałych województwach PW. Ponadto dopóki nie nastąpi planowany podział województwa mazowieckiego, warto rozważyć powołanie ministerialnego „zespołu sterującego”, którego zadaniem byłoby przygotowanie projektów kluczowych dla regionu „mazowieckiego regionalnego”, niejako w zastępstwie samorządu województwa, który – zgodnie z przytoczonym cytatem – jest w optymistycznym przypadku bierny, a w realnym – niechętny podejmowaniu poważnych projektów rozwojowych poza aglomeracją Warszawy.</p>	<p>Region „mazowiecki regionalny” pod względem poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego kwalifikował się do zaliczenia do PW już w chwili wyodrębnienia tego makroregionu.</p> <p>Zatem przez kilkanaście lat trwania programu PW region ten był niesprawiedliwie pozbawiony dostępu do tego źródła wsparcia. Jednocześnie cierpiał przez błędną politykę samorządu województwa, jawnie skupiającą się na rozwoju Warszawy kosztem środków teoretycznie przysługujących obszarom zapóźnionym. Wskutek tego sytuacja regionu pogorszyła się nie tylko w stosunku do Warszawy, ale i województw PW.</p>	<p>Komentarz / wyjaśnienie</p> <p>W MFIPR powołana jest Grupa Sterująca ds. Polski Wschodniej, w ramach której konsultowany jest zakres wsparcia. W skład Grupy wchodzi przedstawiciele IZ RPO województwa mazowieckiego. Mając na uwadze powyższe nie jest uzasadnione tworzenie dodatkowego gremium konsultacyjnego.</p> <p>Interwencja w ramach <i>FEPW</i> jest zaadresowana w równym stopniu do wszystkich regionów objętych zakresem <i>Programu</i> (z wyjątkiem uzdrowisk, które nie występują w regionie mazowieckim regionalnym).</p> <p>Szczegółowe zasady wyboru projektów zostaną przedstawione w SzOP.</p>
-----	----------------------	-------------	--	----	---	--	---

48.	Instytut Sobieskiego	Mazowieckie	3.7. Wnioski z dotychczasowych doświadczeń	24-25	<p>Wniosek 1. Mimo preferencji projekty z PW mają mniejsze szanse w rywalizacji ośrodki z „sektorowych programów krajowych” – doświadczenie dwóch perspektyw pokazuje, że beneficjenci/projekty ze słabszych obszarów przegrywają w konkurencji ośrodki z beneficjentami i projektami z pozostałej części kraju (s. 24-25) Stwierdzenie to odnosi się również do mniejszej skali przestrzennej w obrębie samego obszaru Polski Wschodniej. Największe wykorzystanie środków i największy efekt rozwojowy miały miejsce w miastach wojewódzkich i obszarach przyległych. W tworzonej programie należy zadbać o odpowiednie preferencje dla innych regionów.</p> <p>Przyznawanie środków powinno opierać się na przykład o zobiektywizowane porównanie potrzeb infrastrukturalnych, społecznych itp. w poszczególnych miastach czy regionach współzawodniczących o wsparcie.</p>	<p>Mimo prowadzonej polityki spójności w ostatnich dekadach obserwujemy skupianie się zasobów ludzkich, instytucjonalnych i gospodarczych w nielicznych ośrodkach w kraju. W skali województwa model powielany jest przez miasta wojewódzkie. Dotyczy to również Polski Wschodniej. Proces ten jest wzmacniany przez zjawisko okężnej narastającej przyczynowości opisane przez G. Myrdala. Miasta wojewódzkie posiadają najlepsze kadry i silne instytucje są w stanie przedstawiać najlepsze projekty rozwojowe i przejmować środki przeznaczone na wsparcie regionów zapóźnionych. Sprzyjają temu zazwyczaj również władze i instytucje wojewódzkie, znajdujące się w mieście wojewódzkim, a tym samym personalnie powiązane z miejscowym środowiskiem.</p>	<p>Komentarz / wyjaśnienie</p> <p>Projekt <i>FEPW</i> uwzględnia wsparcie dla OSI wskazanych w KSRR oraz projekcie Umowy Partnerstwa, tj. miast średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze oraz tych z podregionów z najwyższą kumulacją obszarów zagrożonych trwałą marginalizacją. Tę potencjalną grupę docelową zapisano wprost w tekście projektu <i>FEPW</i> w Priorytecie 2 CS (iv) (adaptacja do zmian klimatu) i CS (viii) (mobilność miejska) oraz Priorytecie 4 CS (v) (kultura).</p>
49.	Komenda Główna Państwowej Straży Pożarnej	Mazowiecki	5.2. PRIORYTET 2. ENERGIA I KLIMAT	47	<p>W akapicie drugim, zdaniu drugiemu proponuje się nadać brzmienie: "Zakłada się realizację kompleksowych inwestycji zapobiegających i przeciwdziałających zagrożeniom naturalnym na obszarach zurbanizowanych, optymalizujących wykorzystanie zasobów wodnych w ramach infrastruktury użyteczności publicznej, zakładanie zielonej i niebieskiej infrastruktury w</p>	<p>Propozycja ma na celu umożliwienie realizacji projektów przez jednostki organizacyjne Państwowej Straży Pożarnej odpowiedzialne za bezpieczeństwo mieszkańców.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Działania z zakresu CS (iv) w Priorytecie 2 <i>FEPW</i> skierowane są intencjonalnie do miast średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze oraz tych z podregionów z najwyższą kumulacją obszarów zagrożonych trwałą marginalizacją, aby przeciwdziałać ww. negatywnym zjawiskom. Ww. logika interwencji miała na celu realizację zaleceń KSRR 2030 i projektu Umowy Partnerstwa odnośnie wspierania również z poziomu</p>

					mieście, a także rozwój krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego."		krajowego ww. OSI. Wsparcie krajowego systemu ratownictwa – o co wnioskuje KG PSP - to domena programu krajowego – następcy POLiŚ (FEnIKS), który planuje w perspektywie 2021-2027 (podobnie jak w 2014-2020) wsparcie systemu ratownictwa w kraju z potencjalnymi beneficjentami - PSP.
50.	Komenda Główna Państwowej Straży Pożarnej	Mazowieckie	5.4. PRIORYTET 4. KAPITAŁ SPOŁECZNY, TURYSTYKA ORAZ USŁUGI UZDROWISKO WE	67	W gronie beneficjentów proponuje się uwzględnić państwowe jednostki budżetowe.	Proponuje się rozważyć uwzględnienie wśród beneficjentów państwowych jednostek budżetowych. Niektóre z nich posiadają biblioteki wymagające unowocześnień. W tym kontekście należy wskazać biblioteki w szkołach i ośrodkach szkolenia Państwowej Straży Pożarnej. Ponadto jednostki organizacyjne Państwowej Straży Pożarnej biorą udział w wydarzeniach kulturalnych, propagując wiedzę pożarniczą i ratowniczą.	Uwaga nieuwzględniona Zgodnie z postulatem regionów PW wsparcie mediów będzie realizowane w programach regionalnych.
51.	Komenda Główna Państwowej Straży Pożarnej	Mazowieckie	5.2. PRIORYTET 2. ENERGIA I KLIMAT	49	Proponuje się dodać wskaźnik: "Liczba kompleksowych inwestycji zapobiegających i przeciwdziałających zagrożeniom naturalnym".	Wśród wskaźników wymienia jedynie tzw. zieloną infrastrukturę oraz strategię w zakresie adaptacji do zmian klimatu.	Komentarz / wyjaśnienie W Programie zaproponujemy wskaźnik, który pokaże liczbę wspartych podmiotów, a nie inwestycji, tj. liczbę miast wspartych w zakresie adaptacji do zmian klimatu.
52.	Komenda Główna Państwowej Straży Pożarnej	Mazowieckie	5.2. PRIORYTET 2. ENERGIA I KLIMAT	47	W gronie beneficjentów proponuje się uwzględnić państwowe jednostki budżetowe.	Państwowe jednostki budżetowe, w tym jednostki organizacyjne Państwowej Straży Pożarnej powinny mieć możliwość ubiegania się o dofinansowanie aby móc skutecznie realizować zadania ustawowe. Zwalczanie klęsk żywiołowych oraz działania prewencyjne w tym zakresie należą bowiem do ustawowych obowiązków Państwowej Straży Pożarnej.	Uwaga nieuwzględniona Działania z zakresu CS (iv) w CP2 projektu FEPW skierowane są do miast średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze oraz tych z podregionów z najwyższą kumulacją obszarów zagrożonych trwałą marginalizacją, aby przeciwdziałać ww. negatywnym zjawiskom. Ww. logika interwencji miała na celu realizację zaleceń KSRR i projektu Umowy partnerstwa odnośnie wspierania również z poziomu krajowego ww. OSI. Wsparcie krajowego systemu ratownictwa – o co wnioskuje KG PSP - to domena programu krajowego – następcy POLiŚ 2014-2020 (FEnIKS), który planuje w perspektywie 2021-2027 (podobnie jak w 2014-2020) wsparcie systemu ratownictwa w kraju

						z potencjalnymi beneficjentami - PSP.	
53.	M&G Consulting Marketing, Fundacja Velopoland	Mazowieckie	CS (viii) planowanie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej	51	<p>Propozycja nowego zapisu. Budowa zintegrowanej sieci tras rowerowych w ramach Programu dla Polski Wschodniej (na terenie województw: lubelskie, mazowieckie, podkarpackie, podlaskie, świętokrzyskie, warmińsko-mazurskie) w nowej perspektywie Funduszy Europejskich na lata 2021-2027 nowy zapis w priorytetach: rozwój sieci tras rowerowych w obszarze jednostek samorządu terytorialnego. Beneficjenci: miasta (wojewódzkie, średnie, małe), gminy. W ramach Programu dla Polski Wschodniej 2021-2027 w nowej perspektywie Funduszy Europejskich na lata 2021-2027 jest zastępujący zapis priorytet: „zrównoważona mobilność miejska (ścieżki rowerowe, system roweru miejskiego... Promowanie zrównoważonej mobilności miejskiej w ramach interwencji planowane jest wsparcie zrównoważonej mobilności miejskiej w MOF: ścieżki rowerowe, systemu roweru miejskiego. Alokacja: 400 mln EUR. Beneficjenci: miasta wojewódzkie, miasta średnie tracące funkcje społeczno-gospodarcze oraz inne ośrodki miejskie z podregionów z najwyższą trwałą marginalizacją z makroregionu PW wraz z obszarami funkcjonalnymi”.</p> <p>Propozycja nowego zapisu w ramach Programu dla Polski Wschodniej 2021-2027 w nowej perspektywie Funduszy</p>	<p>Uzasadnienie: W Programie dla Polski Wschodniej 2021-2027 w priorytetach zaznaczono na możliwość rozwoju tras rowerowych, ścieżek rowerowych w obszarach miast wojewódzkich i średnich, a pominięto obszary małych miast i obszarów wiejskich, co może ograniczyć możliwość zrównoważonego rozwoju. Z naszych badań i analiz wynika, że w województwach Polski Wschodniej w miarę dobrze rozwija się infrastruktura rowerowa w miastach wojewódzkich (tj.: Białystok, Lublin, Olsztyn, Rzeszów), natomiast w miastach (średnich i małych) oraz obszarach wiejskich infrastruktura rowerowa nie spełnia żadnych standardów, albo takiej infrastruktury nie ma w ogóle. W związku z powyższym, w ramach realizacji polityki zrównoważonego rozwoju zaleca się realizację tras rowerowych również w obszarach miast małych oraz obszarów wiejskich w celu zmniejszenia wykluczenia transportowego.</p> <p>W województwach Polski Wschodniej ruch rowerowy odbywa się również pomiędzy miastami, gminami, miejscowościami – w większości przypadków na drogach krajowych, wojewódzkich, powiatowych, gminnych nie ma infrastruktury dedykowanej niechronionym uczestnikom ruchu w tym rowerzystom (brak wydzielonych dróg dla rowerów, brak ciągów pieszo-rowerowych, czy innych elementów infrastruktury rowerowej), co ma ogromny wpływ na liczbę występujących wypadków z udziałem rowerzystów (w tym śmiertelnych). W związku z powyższym należy stworzyć możliwość finansowania infrastruktury rowerowej także w miastach małych i obszarach wiejskich oraz wprowadzić obowiązek wykonywania infrastruktury rowerowej, pieszo-rowerowej w ramach nowych inwestycji drogowych w województwach Polski Wschodniej.</p> <p>W ramach programu należy wprowadzić zapis trasy rowerowe zamiast ścieżki rowerowe. Trasy rowerowe dotyczą różnych rozwiązań funkcjonalno-technicznych dotyczących infrastruktury dedykowanej rowerzystom tj.: wydzielone drogi dla rowerów, ciągi pieszo-rowerowe, pasy ruchu dla rowerów, kontraruch, kontrapas, śluzy dla rowerów, znak P-27 itp. zgodnie z Wytycznymi organizacji bezpiecznego ruchu rowerowego (Ministerstwo Infrastruktury 2019).</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Cel szczegółowy (viii) <i>promowanie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej</i> przewiduje wsparcie infrastruktury rowerowej w miastach i ich obszarach funkcjonalnych wyłącznie jako element uzupełniający projekty transportu publicznego. Proponowany zakres jest niezgodny z ww. założeniami przyjętymi dla celu polityki.</p>

					<p>Europejskich na lata 2021-2027 priorytet: „zrównoważona mobilność w obszarach zabudowanych i niezabudowanych (trasy rowerowe wraz z infrastrukturą towarzyszącą w tym systemu roweru miejskiego... Promowanie zrównoważonej mobilności miejskiej i wiejskiej w ramach interwencji planowane jest wsparcie zrównoważonej mobilności miejskiej w MOF oraz w obszarach wiejskich: trasy rowerowe wraz z infrastrukturą towarzyszącą w tym systemu roweru miejskiego. Alokacja: 400 mln EUR. Beneficjenci: miasta wojewódzkie, miasta średnie tracące funkcje społeczno-gospodarcze oraz inne ośrodki miejskie i wiejskie z podregionów z najwyższą trwałą marginalizacją z makroregionu PW wraz z obszarami funkcjonalnymi”. Beneficjenci: miasta (województwie, średnie, małe), gminy.</p>		
54.	M&G Consulting Marketing, Fundacja Velopoland	Mazowieckie	5.2. Priorytet 2. Energia i Klimat	43-51	<p>Propozycja nr 1.: Budowa zintegrowanej sieci tras rowerowych w ramach Programu dla Polski Wschodniej (na terenie województw: lubelskie, mazowieckie, podkarpackie, podlaskie, świętokrzyskie, warmińsko-mazurskie) w nowej perspektywie Funduszy Europejskich na lata 2021-2027 W ramach zadania proponuje się wykonanie: Ø Koncepcji rozwoju sieci tras rowerowych w poszczególnych województwach objętych programem Polski Wschodniej. - W ramach</p>	<p>Diagnoza i uzasadnienie: Ø W Polsce wzrasta zapotrzebowanie na rozwój zintegrowanych systemów tras rowerowych o funkcji komunikacyjnej (podróże codzienne do pracy, szkoły, obiektów użyteczności publicznej, odwiedzin). Tego typu podróże rowerowe odbywają się na terenie miast, gmin, ale także pomiędzy mniejszymi miejscowościami. W związku z tym należy realizować inwestycje dotyczące rozwoju zintegrowanych sieci tras rowerowych o funkcji komunikacyjnej. Ø W poszczególnych województwach w Polsce obecnie trwają prace nad realizacją spójnych sieci tras rowerowych. Obecnie trwają prace budowlane w ramach realizacji spójnych sieci tras rowerowych w województwach: pomorskim, małopolskim, zachodniopomorskim (wiele odcinków jest już otwartych), przygotowywane są projekty techniczne i</p>	<p>Komentarz / wyjaśnienie</p> <p>Cel szczegółowy (viii) <i>promowanie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej</i> przewiduje wsparcie infrastruktury rowerowej w miastach i ich obszarach funkcjonalnych wyłącznie jako element uzupełniający projekty transportu publicznego.</p> <p>Proponowany zakres jest niezgodny z ww. założeniami przyjętymi dla Celu polityki.</p> <p>Ponadto wsparcie odcinków tras/ścieżek rowerowych w poszczególnych</p>

				<p>zadania powinny powstać koncepcje programowo-przestrzenne rozwoju sieci tras rowerowych określające: przebiegi tras rowerowych o funkcji komunikacyjnej, rekreacyjnej i turystycznej o znaczeniu lokalnym, regionalnym, krajowym i międzynarodowym wraz z szacunkowymi koszty realizacji inwestycji.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Standardów technicznych i wykonawczych dla systemu tras rowerowych w obszarze województw objętych programem Polski Wschodniej. ▪ Projektów technicznych dotyczących wykonania poszczególnych odcinków tras rowerowych wraz z infrastrukturą techniczną. ▪ Projektów informatycznych (tj.: portale, aplikacje) promujących regiony, miasta, gminy, przedsiębiorczość, zrównoważoną mobilność, turystykę na terenie województw objętych programem Polski Wschodniej. Cele projektu: ▪ Wykonanie spójnej sieci tras rowerowych w województwach objętych programem Polski Wschodniej. ▪ Wykonanie spójnej sieci tras rowerowych o znaczeniu lokalnym, regionalnym, krajowym i międzynarodowym na terenie Polski Wschodniej. Wykonanie sieci tras rowerowych o funkcji 	<p>budowlane w województwie dolnośląskim, przygotowywane są koncepcje wykonania sieci tras rowerowych w województwie lubuskim i opolskim. W związku z powyższym, w ramach realizacji polityki zrównoważonego rozwoju województwa Polski Wschodniej również powinny przystąpić do zrealizowania spójnych sieci tras rowerowych. W przypadku braku realizacji spójnych tras rowerowych województwa Polski Wschodniej przegrają rywalizację o rowerzystów z województwami: dolnośląskim, lubuskim, małopolskim, opolskim, pomorskim, zachodniopomorskim, które to obecnie planują i wykonują spójne sieci tras rowerowych. Ø W województwa Polski Wschodniej (tj. lubelskie, podkarpackie, podlaskie, świętokrzyskie i warmińsko-mazurskie) wybudowano jedną długodystansową trasę rowerową Green Velo, która cieszy się dużym zainteresowaniem turystów, a także służy mieszkańcom do podróży codziennych. W ramach projektu promowane są JST oraz lokalni przedsiębiorcy. W ramach programów w perspektywie finansowej UE na lata 2021-2027 przewidziana jest modernizacja trasy rowerowej Green Velo. Niestety trasa rowerowa Green Velo omija dużą część JST znajdujących się w obszarze Polski Wschodniej. W związku z powyższym, należy tworzyć sieci tras rowerowych o znaczeniu lokalnym, regionalnym, które będą łączyć się z Green Velo, i tym samym zwiększać rozwój większości JST znajdujących się na terenie objętym programem Polski Wschodniej na lata 2021-2027. Ø W większości miast, gmin (szczególnie na terenie mniejszych miejscowości) nie ma spójnej lub żadnej infrastruktury dedykowanej rowerzystom. W związku z tym należy realizować infrastrukturę rowerową, która zapewni podróż wewnątrz miast i gmin oraz pomiędzy miejscowościami. Ø W większości miast i gmin Polski Wschodniej infrastruktura rowerowa nie jest zintegrowana z transportem zbiorowym. W związku z tym należy postawić na zintegrowanie ruchu rowerowego poprzez odpowiednią infrastrukturę z transportem zbiorowym (pociągi, autobus) w celu rozwoju zrównoważonej mobilności przyjaznej środowisku. Ø W większości JST w województwach Polski Wschodniej (szczególnie małych i średnich) nie ma odpowiedniej infrastruktury dedykowanej rowerzystom. Rowerzyści są zmuszani do poruszania się na zasadach ogólnych z ruchem zmotoryzowanym (do takich niebezpiecznych sytuacji często dochodzi na</p>	<p>województwach ma charakter lokalny, w związku z tym powinno być realizowane na poziomie regionalnym w ramach dostępnych źródeł finansowania.</p>
--	--	--	--	---	---	---

				<p>komunikacyjnej (podróże codzienne do pracy, szkoły, miejsc użyteczności publicznej, węzłów przesiadkowych), połączenia wewnątrz miast, między gminami/miastami i poszczególnymi miejscowościami (zmniejszenie wykluczenia transportowego).</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Wykonanie sieci tras rowerowych o funkcji rekreacyjnej (podróże rowerem w miejscach atrakcyjnych pod względem krajobrazu, przyrody itp.). ▪ Wykonanie sieci tras rowerowych o funkcji turystycznej (długodystansowe podróże rowerowe, tzw. wakacje na rowerze w miejscach atrakcyjnych pod względem walorów turystycznych). ▪ Wykonanie infrastruktury rowerowej przyczyniającej się do bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu. ▪ Wykonanie sieci zintegrowanych miejsc odpoczynku dla rowerzystów. Ø Rozwój zrównoważonej mobilności przyjaznej środowisku. ▪ Rozwój zeroemisyjnej mobilności. ▪ Zmniejszenie wykluczenia transportowego poprzez budowę bezpiecznej, spójnej, wygodnej infrastruktury rowerowej w 	<p>drogach krajowych, wojewódzkich, powiatowym, gdzie jest duże natężenie ruchu), co przyczynia się do wielu kolizji i wypadków (w tym śmiertelnych) z udziałem rowerzystów. W związku z tym należy dążyć do budowy wydzielonych dróg dla rowerów przy drogach krajowych, wojewódzkich, powiatowych, gminnych, które zapewnią bezpieczne poruszanie pomiędzy miastami, gminami, miejscowościami. Ø Regiony Polski Wschodniej mają opinie województw bardzo atrakcyjnych pod względem turystyki aktywnej. Niestety większości JST nie ma odpowiedniej spójnej, bezpiecznej, wygodnej infrastruktury do rekreacyjnych i turystycznych podróży rowerowych. W związku z tym oprócz trasy rowerowej Green Velo należy dążyć do rozwoju rekreacji i turystyki rowerowej w miastach i gminach oddalonych od trasy Green Velo w celu zapewnienia zrównoważonego rozwoju w regionach Polski Wschodniej. Ø W ramach zrównoważonego rozwoju należy również dążyć do rozwoju komunikacji rowerowej w małych miejscowościach, a nie tylko obszarach miejskich. W małych miejscowościach jest wiele osób, które podróżują rowerem pomiędzy miejscowościami (dojazd do pracy, szkoły itp.). Podróże często odbywają się na drogach o dużym natężeniu ruchu pojazdów mechanicznych, na których nie ma wydzielonej infrastruktury dedykowanej niechronionym uczestnikom ruchu. W związku z tym należy dążyć do zapewnienia odpowiedniej infrastruktury niechronionym uczestnikom ruchu (drogi dla rowerów, ciągi pieszo-rowerowe itp.). Ø Wybudowanie zintegrowanych systemów tras rowerowych o funkcji komunikacyjnej w powiązaniu z transportem zbiorowym przyczynią się do rozwoju zrównoważonej mobilności przyjaznej środowisku. Ø Wybudowanie zintegrowanych systemów tras rowerowych o funkcji rekreacyjnej i turystycznej w powiązaniu z atrakcjami turystycznymi regionów przyczyni się do zmniejszenia bezrobocia oraz rozwoju przedsiębiorczości w sektorze handlowo-usługowym (tzw. miejsca przyjazne rowerzystom tj.: noclegi, gastronomia, serwisy, rozrywka, kultura itp.). Ø Wybudowanie zintegrowanych systemów tras rowerowych przyczyni się do promocji i rozwoju zasobów kultury, które znajdują się w regionach Polski Wschodniej. Szacunkowe nakłady finansowe § Według planów województwa zachodniopomorskiego na lata 2021-2030 planowane jest zrealizowanie spójnej sieci tras rowerowych o długości około 1 200 km i szacunkowych kosztach realizacji inwestycji około</p>	
--	--	--	--	--	---	--

					<p>gminach, miastach pomiędzy miejscowościami, gminami i miastami.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Zintegrowanie ruchu rowerowego z transportem zbiorowym (pociągi, autobusy). ▪ Zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza, ograniczenie hałasu. ▪ Rozwój turystyki (rower w powiązaniu z innymi atrakcjami, formami mobilności przyjaznej środowisku). ▪ Rozwój przedsiębiorczości w branży handlowo-usługowej. ▪ Zrównoważony rozwój Polski Wschodniej. ▪ Promocja Polski Wschodniej jako miejsca przyjaznego dla komunikacji, rekreacji i turystyki rowerowej. ▪ Ochrona najcenniejszych zasobów parków krajobrazowych i narodowych poprzez odpowiednio zaplanowaną infrastrukturę rowerową i skanalizowanie ruchu turystycznego i komunikacyjnego. 	<p>225 mln PLN. § Według planów województwa małopolskiego na lata 2021-2030 planowane jest zrealizowanie spójnej sieci tras rowerowych o długości około 1 000 km i szacunkowych kosztach realizacji inwestycji około 200 mln PLN. § Według planów województwa dolnośląskiego na lata 2021-2030 planowane jest zrealizowanie spójnej sieci tras rowerowych o długości około 1 600 km i szacunkowych kosztach realizacji inwestycji około 850 mln PLN. Mając na uwadze obszar i zakres rzeczowy realizacji spójnej sieci tras rowerowych w powiązaniu z istniejącymi trasami rowerowymi w tym trasą Green Velo (wybudowanie kładki pieszo-rowerowej przez rzekę Bug w miejscowości Gnojno i Niemirów) należy założyć, że w ramach Programu dla Polski Wschodniej w nowej perspektywie Funduszy Europejskich na lata 2021-2027 powinno zostać wybudowanych (w obszarze województw: lubelskie, podkarpackie, podlaskie, mazowieckie, świętokrzyskie, warmińsko-mazurskie) około 4 000 km tras rowerowych o szacowanej wartości nakładów inwestycyjnych 1,5 mld PLN. Po wybudowaniu w nowej perspektywie 2021-2027 około 4 000 km tras rowerowych na terenie województw Polski Wschodniej powstanie spójna sieć tras rowerowych o funkcji komunikacyjnej, rekreacyjnej i turystycznej o łącznej długości ponad 10 000 km.</p>	
55.	M&G Consulting Marketing, Fundacja Velopoland	Mazowieckie	5.3. Priorytet 3. Spójna sieć transportowa	55	<p>Propozycja nr 1.: Budowa zintegrowanej sieci tras rowerowych w ramach Programu dla Polski Wschodniej (na terenie województw: lubelskie, mazowieckie, podkarpackie, podlaskie, świętokrzyskie, warmińsko-mazurskie) w nowej perspektywie Funduszy</p>	<p>Diagnoza i uzasadnienie: Ø W Polsce wzrasta zapotrzebowanie na rozwój zintegrowanych systemów tras rowerowych o funkcji komunikacyjnej (podróże codzienne do pracy, szkoły, obiektów użyteczności publicznej, odwiedzin). Tego typu podróże rowerowe odbywają się na terenie miast, gmin, ale także pomiędzy mniejszymi miejscowościami. W związku z tym należy realizować inwestycje dotyczące rozwoju zintegrowanych sieci tras rowerowych o funkcji komunikacyjnej. Ø W poszczególnych województwach</p>	<p>Komentarz / wyjaśnienie</p> <p>Wsparcie odcinków tras/ ścieżek rowerowych w poszczególnych województwach ma charakter lokalny, w związku z tym powinno być realizowane na poziomie regionalnym w ramach dostępnych źródeł finansowania.</p> <p>Trasy rowerowe mogą być elementem</p>

				<p>Europejskich na lata 2021-2027 W ramach zadania proponuje się wykonanie: Ø Koncepcji rozwoju sieci tras rowerowych w poszczególnych województwach objętych programem Polski Wschodniej. - W ramach zadania powinny powstać koncepcje programowo-przestrzenne rozwoju sieci tras rowerowych określające: przebiegi tras rowerowych o funkcji komunikacyjnej, rekreacyjnej i turystycznej o znaczeniu lokalnym, regionalnym, krajowym i międzynarodowym wraz z szacunkowymi koszty realizacji inwestycji. Ø Standardów technicznych i wykonawczych dla systemu tras rowerowych w obszarze województw objętych programem Polski Wschodniej. Ø Projektów technicznych dotyczących wykonania poszczególnych odcinków tras rowerowych wraz z infrastrukturą techniczną. Ø Projektów informatycznych (tj.: portale, aplikacje) promujących regiony, miasta, gminy, przedsiębiorczość, zrównoważoną mobilność, turystykę na terenie województw objętych programem Polski Wschodniej. Cele projektu: Ø Wykonanie spójnej sieci tras rowerowych w województwach objętych programem Polski Wschodniej. Ø Wykonanie spójnej sieci tras rowerowych o znaczeniu lokalnym, regionalnym, krajowym i międzynarodowym na terenie</p>	<p>w Polsce obecnie trwają prace nad realizacją spójnych sieci tras rowerowych. Obecnie trwają prace budowlane w ramach realizacji spójnych sieci tras rowerowych w województwach: pomorskim, małopolskim, zachodniopomorskim (wiele odcinków jest już otwartych), przygotowywane są projekty techniczne i budowlane w województwie dolnośląskim, przygotowywane są koncepcje wykonania sieci tras rowerowych w województwie lubuskim i opolskim. W związku z powyższym, w ramach realizacji polityki zrównoważonego rozwoju województwa Polski Wschodniej również powinny przystąpić do zrealizowania spójnych sieci tras rowerowych. W przypadku braku realizacji spójnych tras rowerowych województwa Polski Wschodniej przegrają rywalizację o rowerzystów z województwami: dolnośląskim, lubuskim, małopolskim, opolskim, pomorskim, zachodniopomorskim, które to obecnie planują i wykonują spójne sieci tras rowerowych. Ø W województwa Polski Wschodniej (tj. lubelskie, podkarpackie, podlaskie, świętokrzyskie i warmińsko-mazurskie) wybudowano jedną długodystansową trasę rowerową Green Velo, która cieszy się dużym zainteresowaniem turystów, a także służy mieszkańcom do podróży codziennych. W ramach projektu promowane są JST oraz lokalni przedsiębiorcy. W ramach programów w perspektywie finansowej UE na lata 2021-2027 przewidziana jest modernizacja trasy rowerowej Green Velo. Niestety trasa rowerowa Green Velo omija dużą część JST znajdujących się w obszarze Polski Wschodniej. W związku z powyższym, należy tworzyć sieci tras rowerowych o znaczeniu lokalnym, regionalnym, które będą łączyć się z Green Velo i tym samym zwiększać rozwój większości JST znajdujących się na terenie objętym programem Polski Wschodniej na lata 2021-2027. Ø W większości miast, gmin (szczególnie na terenie mniejszych miejscowości) nie ma spójnej lub żadnej infrastruktury dedykowanej rowerzystom. W związku z tym należy realizować infrastrukturę rowerową, która zapewni podróż wewnątrz miast i gmin oraz pomiędzy miejscowościami. Ø W większości miast i gmin Polski Wschodniej infrastruktura rowerowa nie jest zintegrowana z transportem zbiorowym. W związku z tym należy postawić na zintegrowanie ruchu rowerowego poprzez odpowiednią infrastrukturę z transportem zbiorowym (pociągi, autobus) w celu rozwoju zrównoważonej mobilności przyjaznej</p>	<p>uzupełniającym projektów budowy dróg przy zachowaniu wymogów bezpieczeństwa ruchu drogowego.</p>
--	--	--	--	---	--	---

				<p>Polski Wschodniej. Ø Wykonanie sieci tras rowerowych o funkcji komunikacyjnej (podróże codzienne do pracy, szkoły, miejsc użyteczności publicznej, węzłów przesiadkowych), połączenia wewnątrz miast, między gminami/miastami i poszczególnymi miejscowościami (zmniejszenie wykluczenia transportowego). Ø Wykonanie sieci tras rowerowych o funkcji rekreacyjnej (podróże rowerem w miejscach atrakcyjnych pod względem krajobrazu, przyrody itp.). Ø Wykonanie sieci tras rowerowych o funkcji turystycznej (długodystansowe podróże rowerowe, tzw. wakacje na rowerze w miejscach atrakcyjnych pod względem walorów turystycznych). Ø Wykonanie infrastruktury rowerowej przyczyniającej się do bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu. Ø Wykonanie sieci zintegrowanych miejsc odpoczynku dla rowerzystów. Ø Rozwój zrównoważonej mobilności przyjaznej środowisku. Ø Rozwój zeroemisyjnej mobilności. Ø Zmniejszenie wykluczenia transportowego poprzez budowę bezpiecznej, spójnej, wygodnej infrastruktury rowerowej w gminach, miastach pomiędzy miejscowościami, gminami i miastami. Ø Zintegrowanie ruchu rowerowego z</p>	<p>środowisku. Ø W większości JST w województwach Polski Wschodniej (szczególnie małych i średnich) nie ma odpowiedniej infrastruktury dedykowanej rowerzystom. Rowerzyści są zmuszani do poruszania się na zasadach ogólnych z ruchem zmotoryzowanym (do takich niebezpiecznych sytuacji często dochodzi na drogach krajowych, wojewódzkich, powiatowych, gdzie jest duże natężenie ruchu), co przyczynia się do wielu kolizji i wypadków (w tym śmiertelnych) z udziałem rowerzystów. W związku z tym należy dążyć do budowy wydzielonych dróg dla rowerów przy drogach krajowych, wojewódzkich, powiatowych, gminnych, które zapewnią bezpieczne poruszanie pomiędzy miastami, gminami, miejscowościami. Ø Regiony Polski Wschodniej mają opinie województw bardzo atrakcyjnych pod względem turystyki aktywnej. Niestety większości JST nie ma odpowiedniej spójnej, bezpiecznej, wygodnej infrastruktury do rekreacyjnych i turystycznych podróży rowerowych. W związku z tym oprócz trasy rowerowej Green Velo należy dążyć do rozwoju rekreacji i turystyki rowerowej w miastach i gminach oddalonych od trasy Green Velo w celu zapewnienia zrównoważonego rozwoju w regionach Polski Wschodniej. Ø W ramach zrównoważonego rozwoju należy również dążyć do rozwoju komunikacji rowerowej w małych miejscowościach, a nie tylko obszarach miejskich. W małych miejscowościach jest wiele osób, które podróżują rowerem pomiędzy miejscowościami (dojazd do pracy, szkoły itp.). Podróże często odbywają się na drogach o dużym natężeniu ruchu pojazdów mechanicznych, na których nie ma wydzielonej infrastruktury dedykowanej niechronionym uczestnikom ruchu. W związku z tym należy dążyć do zapewnienia odpowiedniej infrastruktury niechronionym uczestnikom ruchu (drogi dla rowerów, ciągi pieszo-rowerowe itp.). Ø Wybudowanie zintegrowanych systemów tras rowerowych o funkcji komunikacyjnej w powiązaniu z transportem zbiorowym przyczynią się do rozwoju zrównoważonej mobilności przyjaznej środowisku. Ø Wybudowanie zintegrowanych systemów tras rowerowych o funkcji rekreacyjnej i turystycznej w powiązaniu z atrakcjami turystycznymi regionów przyczyni się do zmniejszenia bezrobocia oraz rozwoju przedsiębiorczości w sektorze handlowo-usługowym (tzw. miejsca przyjazne rowerzystom tj.: noclegi, gastronomia, serwisy, rozrywka, kultura itp.). Ø Wybudowanie zintegrowanych systemów tras rowerowych przyczyni się do promocji i rozwoju</p>	
--	--	--	--	---	--	--

					<p>transportem zbiorowym (pociągi, autobusy). Ø Zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza, ograniczenie hałasu. Ø Rozwój turystyki (rower w powiązaniu z innymi atrakcjami, formami mobilności przyjaznej środowisku). Ø Rozwój przedsiębiorczości w branży handlowo-usługowej. Ø Zrównoważony rozwój Polski Wschodniej. Ø Promocja Polski Wschodniej jako miejsca przyjaznego dla komunikacji, rekreacji i turystyki rowerowej. Ø Ochrona najcenniejszych zasobów parków krajobrazowych i narodowych poprzez odpowiednio zaplanowaną infrastrukturę rowerową i skanalizowanie ruchu turystycznego i komunikacyjnego.</p>	<p>zasobów kultury, które znajdują się w regionach Polski Wschodniej. Szacunkowe nakłady finansowe § Według planów województwa zachodniopomorskiego na lata 2021-2030 planowane jest zrealizowanie spójnej sieci tras rowerowych o długości około 1 200 km i szacunkowych kosztach realizacji inwestycji około 225 mln PLN. § Według planów województwa małopolskiego na lata 2021-2030 planowane jest zrealizowanie spójnej sieci tras rowerowych o długości około 1 000 km i szacunkowych kosztach realizacji inwestycji około 200 mln PLN. § Według planów województwa dolnośląskiego na lata 2021-2030 planowane jest zrealizowanie spójnej sieci tras rowerowych o długości około 1 600 km i szacunkowych kosztach realizacji inwestycji około 850 mln PLN. Mając na uwadze obszar i zakres rzeczowy realizacji spójnej sieci tras rowerowych w powiązaniu z istniejącymi trasami rowerowymi w tym trasą Green Velo (wybudowanie kładki pieszo-rowerowej przez rzekę Bug w miejscowości Gnojno i Niemirów) należy założyć, że w ramach Programu dla Polski Wschodniej w nowej perspektywie Funduszy Europejskich na lata 2021-2027 powinno zostać wybudowanych (w obszarze województw: lubelskie, podkarpackie, podlaskie, mazowieckie, świętokrzyskie, warmińsko-mazurskie) około 4 000 km tras rowerowych o szacowanej wartości nakładów inwestycyjnych 1,5 mld PLN. Po wybudowaniu w nowej perspektywie 2021-2027 około 4 000 km tras rowerowych na terenie województw Polski Wschodniej powstanie spójna sieć tras rowerowych o funkcji komunikacyjnej, rekreacyjnej i turystycznej o łącznej długości ponad 10 000 km.</p>	
56.	M&G Consulting Marketing, Fundacja Velopoland	Mazowieckie	5.4. Priorytet 4. Turystyka	61	<p>Budowa zintegrowanej sieci tras rowerowych w ramach Programu dla Polski Wschodniej (na terenie województw: lubelskie, mazowieckie, podkarpackie, podlaskie, świętokrzyskie, warmińsko-mazurskie) w nowej perspektywie Funduszy Europejskich na lata 2021-2027 W ramach zadania proponuje się wykonanie: Ø Koncepcji rozwoju sieci tras rowerowych w poszczególnych województwach objętych programem Polski</p>	<p>Diagnoza i uzasadnienie: Ø W Polsce wzrasta zapotrzebowanie na rozwój zintegrowanych systemów tras rowerowych o funkcji komunikacyjnej (podróże codzienne do pracy, szkoły, obiektów użyteczności publicznej, odwiedzin). Tego typu podróże rowerowe odbywają się na terenie miast, gmin, ale także pomiędzy mniejszymi miejscowościami. W związku z tym należy realizować inwestycje dotyczące rozwoju zintegrowanych sieci tras rowerowych o funkcji komunikacyjnej. Ø W poszczególnych województwach w Polsce obecnie trwają prace nad realizacją spójnych sieci tras rowerowych. Obecnie trwają prace budowlane w ramach realizacji spójnych sieci tras rowerowych w województwach: pomorskim, małopolskim, zachodniopomorskim (wiele odcinków jest już otwartych), przygotowywane są projekty techniczne i</p>	<p>Komentarz / wyjaśnienie</p> <p>W ramach CP 4 wsparcie będzie obejmowało produkty turystyczne - ponadregionalne szlaki tematyczne przebiegające przez min. 2 województwa. Lista projektów i ich zakres będzie ustalany przez regiony.</p>

				<p>Wschodniej. - W ramach zadania powinny powstać koncepcje programowo-przestrzenne rozwoju sieci tras rowerowych określające: przebiegi tras rowerowych o funkcji komunikacyjnej, rekreacyjnej i turystycznej o znaczeniu lokalnym, regionalnym, krajowym i międzynarodowym wraz z szacunkowymi koszty realizacji inwestycji. Ø Standardów technicznych i wykonawczych dla systemu tras rowerowych w obszarze województw objętych programem Polski Wschodniej. Ø Projektów technicznych dotyczących wykonania poszczególnych odcinków tras rowerowych wraz z infrastrukturą techniczną. Ø Projektów informatycznych (tj.: portale, aplikacje) promujących regiony, miasta, gminy, przedsiębiorczość, zrównoważoną mobilność, turystykę na terenie województw objętych programem Polski Wschodniej. Cele projektu: Ø Wykonanie spójnej sieci tras rowerowych w województwach objętych programem Polski Wschodniej. Ø Wykonanie spójnej sieci tras rowerowych o znaczeniu lokalnym, regionalnym, krajowym i międzynarodowym na terenie Polski Wschodniej. Ø Wykonanie sieci tras rowerowych o funkcji komunikacyjnej (podróże codzienne do pracy, szkoły, miejsc użyteczności publicznej, węzłów</p>	<p>budowlane w województwie dolnośląskim, przygotowywane są koncepcje wykonania sieci tras rowerowych w województwie lubuskim i opolskim. W związku z powyższym, w ramach realizacji polityki zrównoważonego rozwoju województwa Polski Wschodniej również powinny przystąpić do zrealizowania spójnych sieci tras rowerowych. W przypadku braku realizacji spójnych tras rowerowych województwa Polski Wschodniej przegrają rywalizację o rowerzystów z województwami: dolnośląskim, lubuskim, małopolskim, opolskim, pomorskim, zachodniopomorskim, które to obecnie planują i wykonują spójne sieci tras rowerowych. Ø W województwa Polski Wschodniej (tj. lubelskie, podkarpackie, podlaskie, świętokrzyskie i warmińsko-mazurskie) wybudowano jedną długodystansową trasę rowerową Green Velo, która cieszy się dużym zainteresowaniem turystów, a także służy mieszkańcom do podróży codziennych. W ramach projektu promowane są JST oraz lokalni przedsiębiorcy. W ramach programów w perspektywie finansowej UE na lata 2021-2027 przewidziana jest modernizacja trasy rowerowej Green Velo. Niestety trasa rowerowa Green Velo omija dużą część JST znajdujących się w obszarze Polski Wschodniej. W związku z powyższym, należy tworzyć sieci tras rowerowych o znaczeniu lokalnym, regionalnym, które będą łączyć się z Green Velo i tym samym zwiększać rozwój większości JST znajdujących się na terenie objętym programem Polski Wschodniej na lata 2021-2027. Ø W większości miast, gmin (szczególnie na terenie mniejszych miejscowości) nie ma spójnej lub żadnej infrastruktury dedykowanej rowerzystom. W związku z tym należy realizować infrastrukturę rowerową, która zapewni podróż wewnątrz miast i gmin oraz pomiędzy miejscowościami. Ø W większości miast i gmin Polski Wschodniej infrastruktura rowerowa nie jest zintegrowana z transportem zbiorowym. W związku z tym należy postawić na zintegrowanie ruchu rowerowego poprzez odpowiednią infrastrukturę z transportem zbiorowym (pociągi, autobus) w celu rozwoju zrównoważonej mobilności przyjaznej środowisku. Ø W większości JST w województwach Polski Wschodniej (szczególnie małych i średnich) nie ma odpowiedniej infrastruktury dedykowanej rowerzystom. Rowerzyści są zmuszani do poruszania się na zasadach ogólnych z ruchem zmotoryzowanym (do takich niebezpiecznych sytuacji często dochodzi na</p>	
--	--	--	--	---	--	--

				<p>przeładkowych), połączenia wewnątrz miast, między gminami/miastami i poszczególnymi miejscowościami (zmniejszenie wykluczenia transportowego). Ø Wykonanie sieci tras rowerowych o funkcji rekreacyjnej (podróże rowerem w miejscach atrakcyjnych pod względem krajobrazu, przyrody itp.). Ø Wykonanie sieci tras rowerowych o funkcji turystycznej (długodystansowe podróże rowerowe, tzw. wakacje na rowerze w miejscach atrakcyjnych pod względem walorów turystycznych). Ø Wykonanie infrastruktury rowerowej przyczyniającej się do bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu. Ø Wykonanie sieci zintegrowanych miejsc odpoczynku dla rowerzystów. Ø Rozwój zrównoważonej mobilności przyjaznej środowisku. Ø Rozwój zeroemisyjnej mobilności. Ø Zmniejszenie wykluczenia transportowego poprzez budowę bezpiecznej, spójnej, wygodnej infrastruktury rowerowej w gminach, miastach pomiędzy miejscowościami, gminami i miastami. Ø Zintegrowanie ruchu rowerowego z transportem zbiorowym (pociągi, autobusy). Ø Zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza, ograniczenie hałasu. Ø Rozwój turystyki (rower w powiązaniu z innymi</p>	<p>drogach krajowych, wojewódzkich, powiatowym, gdzie jest duże natężenie ruchu), co przyczynia się do wielu kolizji i wypadków (w tym śmiertelnych) z udziałem rowerzystów. W związku z tym należy dążyć do budowy wydzielonych dróg dla rowerów przy drogach krajowych, wojewódzkich, powiatowych, gminnych, które zapewnią bezpieczne poruszanie pomiędzy miastami, gminami, miejscowościami. Ø Regiony Polski Wschodniej mają opinie województw bardzo atrakcyjnych pod względem turystyki aktywnej. Niestety większości JST nie ma odpowiedniej spójnej, bezpiecznej, wygodnej infrastruktury do rekreacyjnych i turystycznych podróży rowerowych. W związku z tym oprócz trasy rowerowej Green Velo należy dążyć do rozwoju rekreacji i turystyki rowerowej w miastach i gminach oddalonych od trasy Green Velo w celu zapewnienia zrównoważonego rozwoju w regionach Polski Wschodniej. Ø W ramach zrównoważonego rozwoju należy również dążyć do rozwoju komunikacji rowerowej w małych miejscowościach, a nie tylko obszarach miejskich. W małych miejscowościach jest wiele osób, które podróżują rowerem pomiędzy miejscowościami (dojazd do pracy, szkoły itp.). Podróże często odbywają się na drogach o dużym natężeniu ruchu pojazdów mechanicznych, na których nie ma wydzielonej infrastruktury dedykowanej niechronionym uczestnikom ruchu. W związku z tym należy dążyć do zapewnienia odpowiedniej infrastruktury niechronionym uczestnikom ruchu (drogi dla rowerów, ciągi pieszo-rowerowe itp.). Ø Wybudowanie zintegrowanych systemów tras rowerowych o funkcji komunikacyjnej w powiązaniu z transportem zbiorowym przyczynią się do rozwoju zrównoważonej mobilności przyjaznej środowisku. Ø Wybudowanie zintegrowanych systemów tras rowerowych o funkcji rekreacyjnej i turystycznej w powiązaniu z atrakcjami turystycznymi regionów przyczyni się do zmniejszenia bezrobocia oraz rozwoju przedsiębiorczości w sektorze handlowo-usługowym (tzw. miejsca przyjazne rowerzystom tj.: noclegi, gastronomia, serwisy, rozrywka, kultura itp.). Ø Wybudowanie zintegrowanych systemów tras rowerowych przyczyni się do promocji i rozwoju zasobów kultury, które znajdują się w regionach Polski Wschodniej. Szacunkowe nakłady finansowe § Według planów województwa zachodniopomorskiego na lata 2021-2030 planowane jest zrealizowanie spójnej sieci tras rowerowych o długości około 1 200 km i szacunkowych kosztach realizacji inwestycji około</p>	
--	--	--	--	---	---	--

				<p>atrakcjami, formami mobilności przyjaznej środowisku). Ø Rozwój przedsiębiorczości w branży handlowo-usługowej. Ø Zrównoważony rozwój Polski Wschodniej. Ø Promocja Polski Wschodniej jako miejsca przyjaznego dla komunikacji, rekreacji i turystyki rowerowej. Ø Ochrona najcenniejszych zasobów parków krajobrazowych i narodowych poprzez odpowiednio zaplanowaną infrastrukturę rowerową i skanalizowanie ruchu turystycznego i komunikacyjnego.</p>	<p>225 mln PLN. § Według planów województwa małopolskiego na lata 2021-2030 planowane jest zrealizowanie spójnej sieci tras rowerowych o długości około 1 000 km i szacunkowych kosztach realizacji inwestycji około 200 mln PLN. § Według planów województwa dolnośląskiego na lata 2021-2030 planowane jest zrealizowanie spójnej sieci tras rowerowych o długości około 1 600 km i szacunkowych kosztach realizacji inwestycji około 850 mln PLN. Mając na uwadze obszar i zakres rzeczowy realizacji spójnej sieci tras rowerowych w powiązaniu z istniejącymi trasami rowerowymi w tym trasą Green Velo (wybudowanie kładki pieszo-rowerowej przez rzekę Bug w miejscowości Gnojno i Niemirów) należy założyć, że w ramach Programu dla Polski Wschodniej w nowej perspektywie Funduszy Europejskich na lata 2021-2027 powinno zostać wybudowanych (w obszarze województw: lubelskie, podkarpackie, podlaskie, mazowieckie, świętokrzyskie, warmińsko-mazurskie) około 4 000 km tras rowerowych o szacowanej wartości nakładów inwestycyjnych 1,5 mld PLN. Po wybudowaniu w nowej perspektywie 2021-2027 około 4 000 km tras rowerowych na terenie województw Polski Wschodniej powstanie spójna sieć tras rowerowych o łącznej długości ponad 10 000 km.</p>	
57.	Metropolita Warmiński	Warmińsko-mazurskie		<p>Inicjatywę starostów powiatów Olsztyna, Lidzbarka Warmińskiego, Braniewa, Kętrzyna, Bahoszyc związaną z projektem „Szlak Świętej Warmii” z serca wspieram, ponieważ na spotkaniach z władzami lokalnymi naszego regionu, prowadząc rozmowy z wiernymi parafii naszej Archidiecezji mam wrażenie pewnego wykluczenia w wielu obszarach finansowania unijnego. Warmia godna jest większego zainteresowani choćby przez fakt licznych zamków, wielkich postaci historycznych naszej Ojczyzny i pięknych architektonicznie katedr, bazylik i kościołów. Należy tutaj również wspomnieć liczne sanktuaria o</p>		<p>Komentarz / wyjaśnienie</p> <p>W CP4 wsparciem zostaną objęte szlaki ponadregionalne – przebiegające przez min 2 województwa. Propozycje projektów są zgłaszane przez samorządy województw.</p>

					<p>Wyjątkowym znaczeniu międzynarodowym i krajowym.</p> <p>W naszym regionie drzemią olbrzymie możliwości kulturowe, turystyczne i społeczne, których nie wykorzystanie może być przez przyszłe pokolenia odnotowane jako wielkie zaniedbanie. Często pojawiającym się problemem, jest brak określenia statusu „kościelnych osób prawnych” pod kątem ich przynależności do małych i średnich przedsiębiorstw (MŚP).</p> <p>W przypadku Warmii, która słynie ze średniowiecznych kościołów i kapliczek (zabytkowych obiektów na szlakach turystycznych) jest kolejnym wykluczeniem małych parafii, których bardzo słaba kondycja finansowa nie pozwoli dostosować tych kulturowo drogocennych obiektów do turystyki tradycyjnej i religijnej.</p> <p>Powołując się na te kilka aspektów wyjątkowości Warmii z wielką troską i radością odnoszę się do podjętych przez Panów starostów starań o uwzględnienie potrzeb naszego regionu w Priorytetach i celach szczegółowych do Programu Polska Wschodnia+, który jest obecnie konstruowany.</p>		
58.	Miasto Białystok, Urząd Miejski w Białymstoku	Podlaskie	CS (viii) Promowanie zrównoważonej multimodalnej mobilności	51	Wprowadzenie do zakresu działania polegającego na budowie/przebudowie sieci autobusowych (w tym z wydzielonymi buspasami).	Podstawową zachętą do korzystania z komunikacji miejskiej jest oszczędność czasu przejazdu autobusem dzięki wydzielonym buspasom w porównaniu do transportu indywidualnego. Kluczową kwestią jest możliwość realizacji inwestycji infrastrukturalnych w	Komentarz / wyjaśnienie W zapisach programu <i>FEPW</i> dot. zakresu zrównoważonej mobilności miejskiej przewidziano wsparcie inwestycji w tradycyjną infrastrukturę, w

			miejskiej			zakresie przedmiotowego działania, ponieważ bez wsparcia funduszy unijnych samorządy nie będą w stanie ze środków własnych finansować tego rodzaju inwestycji, a sam zakup nowoczesnego, zeroemisyjnego taboru przyczyni się do zmniejszenia emisji CO2, ale nie spowoduje zwiększenia liczby pasażerów korzystających z komunikacji miejskiej. Ponadto, w ramach działania przewidziane są inwestycje w infrastrukturę sieci trakcyjnych i układów torowych, a brak jest informacji o drogowej infrastrukturze autobusowej. Stanowi to dyskryminację miast posiadających miejską komunikację opartą o środek transportu jakim jest autobus. Wydzielenie buspasów często jest związane z koniecznością przebudowy dróg. Należy pamiętać, że miejscowości, w szczególności leżące tuż przy granicy z miastami, w ostatnich latach znacznie się rozbudowują, co jest efektem trwającego procesu suburbanizacji. Niezadowalający stan dróg posiadających nawierzchnię gruntową nie pozwala na uruchomienie połączeń niskopodłogowym taborom komunikacji miejskiej do w/w terenów. Wymusza to konieczność korzystania przez mieszkańców z transportu indywidualnego, co prowadzi do zatłoczenia komunikacyjnego na drogach dojazdowych i w miastach oraz wzrostu zanieczyszczenia powietrza. W tym celu konieczne uwzględnienie w ramach interwencji możliwości budowy infrastruktury komunikacyjnej (sieci autobusowych), w celu umożliwienia świadczenia usług przez operatorów których komunikacja miejska oparta jest na autobusach. Pogorszący się stan dróg w szczególności powoduje, że w przypadku braku interwencji w tym zakresie, część połączeń będzie zakwalifikowana do zawieszenia z uwagi na parametry dróg - nieprzystosowane do poruszenia się po nich autobusów. Zły stan dróg powoduje również większą awaryjność taboru, co z kolei wpływa negatywnie na wizerunek komunikacji miejskiej oraz postrzeganie przez pasażerów jako atrakcyjnego i niezawodnego środka transportu. Należy również wziąć pod uwagę w fakt, iż w miastach mniejszych - średnich autobus jest dominującym środkiem transportu.	tym buspasy. Ostateczny i szczegółowy zakres wsparcia elementów infrastruktury transportu publicznego będzie podlegał uzgodnieniom na dalszym etapie prac nad <i>Programem</i> m.in. z Komisją Europejską.
59.	Miasto Białystok, Urząd Miejski w Białymstoku	Podlaskie	CS (iv) Wspieranie działań w zakresie dostosowania do zmiany	47	dodanie do beneficjentów: miasta wojewódzkie	Wyłączenie miast wojewódzkich z grona beneficjentów wykluczyć możliwość realizacji projektów z zakresu przedmiotowego działania przez miasta wojewódzkie. Dostawanie do zmiany klimatu, zapobieganie ryzyku i odporności na klęski żywiołowe w tym kształtowanie zieleni miejskiej i zagospodarowanie wód opadowych	Komentarz / wyjaśnienie Zgodnie z linią demarkacyjną z 4 lutego 2021 r. (<i>Podział interwencji i zasad wdrażania krajowych i regionalnych programów operacyjnych w perspektywie finansowej na lata 2021-</i>

			klimatek, zapobiegania ryzyku i odporności na klęski żywiołowe			powinno być realizowane przede wszystkim w dużych zurbanizowanych ośrodkach jakimi są miasta wojewódzkie, gdyż problem jest znacznie bardziej dotyczy dużych ośrodków niż w miastach średnich.	2027) w ramach programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 (następcy POIiŚ 2014-2020) będą wspierane działania przewidziane w już opracowanych planach adaptacji do zmian klimatu m.in. dla 44 miast objętych projektem Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020, w tym 5 stolic województw Polski Wschodniej. Ze środków FEPW wspierane będą wyłącznie działania w zakresie adaptacji do zmian klimatu w miastach średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze i tych z podregionów z najwyższą kumulacją obszarów zagrożonych trwałą marginalizacją z Polski Wschodniej, z wyłączeniem miast objętych wsparciem FEnIKS (następcy POIiŚ 2014-2020).
60.	Miasto Białystok, Urząd Miejski w Białymstoku	Podlaskie	CS (viii) Promowanie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej	51	Wprowadzenie do katalogu infrastruktury, infrastruktury na potrzeby wdrożenia taboru zeroemisyjnego (tj. stacje transformatorowe, stacje ładowania)	Konieczna jest implementacja zapisu umowy partnerstwa: „rozbudowa infrastruktury do ładowania i tankowania pojazdów zeroemisyjnych i niskoemisyjnych” (być może przewidziane do wprowadzenia do Uszczegółowienia programu). W przypadku zakupu w ramach programu taboru autobusowego (z silnikiem elektrycznym) niezbędne jest zapewnienie odpowiedniej sieci stacji do ładowania i tankowania na mieście/ w terenie.	Uwaga uwzględniona Proponowany zakres wsparcia został przewidziany w ramach FEPW i zostanie uwzględniony w zapisach programu oraz na etapie SzOP.
61.	Miasto Białystok, Urząd Miejski w Białymstoku	Podlaskie	CS (iii) Rozwój i poprawa zrównoważonej, inteligentnej i intermodalnej odpornej na zmianę klimatu	55	dodanie do beneficjentów: miasta wojewódzkie	Ograniczenie katalogu beneficjentów Priorytet 3. Spójna sieć transportowa w zakresie dróg jedynie do Samorządów Województw Polski Wschodniej, powoduje wykluczenie miast wojewódzkich z możliwości ubiegania się o wsparcie na budowę i przebudowę dróg wojewódzkich. Na terenie miast wojewódzkich zarządcą dróg wojewódzkich jest Prezydent. Planowana interwencja w ramach CS (iii) ma zapewniać kontynuację działań w zakresie usprawnienia sieci drogowej makroregionu i dalsze dowiązywanie jej do sieci TEN-T, stąd też konieczne jest włączenie miast wojewódzkich jako głównych ośrodków wzrostu w makroregionie. Dołączenie miast wojewódzkich zapewni, właściwą realizację działania.	Uwaga nieuwzględniona Wsparcie dróg wojewódzkich w programie FEPW stanowi odpowiedź na postulat samorządów województw Polski Wschodniej, zgłoszony m.in. w Stanowisku Komisji ds. Polski Wschodniej Związku Województw RP z dnia 4 września 2020 roku w sprawie projektu Programu Operacyjnego Polska Wschodnia+. W ramach FEPW przewidziano realizację projektów drogowych o charakterze wyłącznie ponadregionalnym, a więc takich, które wpływają bezpośrednio na poprawę powiązań drogowych pomiędzy

						sąsiadującymi ze sobą województwami.
62.	Miasto Białystok, Urząd Miejski w Białymstoku	Podlaskie	CS (viii) Promowanie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej	51	dodanie do beneficjentów operatorów komunikacji miejskiej	<p>Konieczna jest stała modernizacja infrastruktury kolejowej, w związku z wprowadzeniem /zakupywaniem nowych środków transportu, w tym zasilanych napędem alternatywnym. Odpowiednie, dobrze wyposażone zaplecze techniczne wpływa na mniejszą awaryjność taboru komunikacji miejskiej. Powoduje również wyższa sprawność komunikacji miejskiej i jest jej niezbędnym elementem. Dlatego też operatorzy komunikacji miejskiej powinni mieć możliwość zmodernizowania swego zaplecza technicznego w ramach celu jakim jest promowanie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej.</p> <p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>W zapisach FEPW dot. zakresu zrównoważonej mobilności miejskiej przewidziano wsparcie inwestycji w tradycyjną infrastrukturę, w tym kolejniczą. Doświadczenia z wdrażania inwestycji w zakresie transportu miejskiego wskazują, że zadania tego typu były realizowane w ramach projektów JST. Ostateczny i szczegółowy zakres wsparcia elementów infrastruktury transportu publicznego będzie podlegał uzgodnieniom na dalszym etapie prac nad programem m.in. z Komisją Europejską.</p> <p>Operator wewnętrzny nie jest odpowiedzialny za cały projekt, zarządza tylko elementami transportu miejskiego, będącego w jego kompetencji. Np. kwestia przebudowy dróg czy też ciągów pieszo-rowerowych znajduje się wówczas np. w ZDM</p> <p>Mając zatem na uwadze wieloelementowe projekty, które mają być realizowane wskazanie operatora jako beneficjenta nie ma uzasadnienia.</p>
63.	Miejski Zarząd Dróg i Komunikacji w Radomiu	mazowieckie	Spójna Sieć Transportowa	56	Wnioskuje o rozszerzenie katalogu beneficjentów o miasta średnie tracące funkcje społeczno-gospodarcze w zakresie zrównoważonej, inteligentnej i intermodalnej mobilności odpornej na zmianę klimatu i możliwości inwestycji w regionalną infrastrukturę drogową .	<p>Możliwości inwestycji w lokalną infrastrukturę drogową nierozdzielnie łączą się z rozwojem zrównoważonego, bezpiecznego i odpornego systemu transportowego zapewniającego odpowiednią obsługę potrzeb gospodarki i społeczeństwa, co jest także odpowiedzialnością na zmiany zachodzące w sferze obsługi przedsiębiorstw i mieszkańców na poziomie lokalnym.</p> <p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Wsparcie dróg wojewódzkich w programie FEPW stanowi odpowiedź na postulat samorządów województw Polski Wschodniej, zgłoszony m.in. w Stanowisku Komisji ds. Polski Wschodniej Związku Województw RP z dnia 4 września 2020 roku w sprawie projektu Programu Operacyjnego Polska Wschodnia+.</p> <p>W ramach programu FEPW przewidziano realizację projektów drogowych o charakterze wyłącznie ponadregionalnym, a więc takich, które wpływają bezpośrednio na poprawę powiązań drogowych pomiędzy</p>

							sąsiadującymi ze sobą województwami.
64.	Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków	Mazowieckie	7. Warunki podstawowe	92	W pozycji „Pkt I -opracowanie/ ew. aktualizacja stosownych programów lub rozwiązań zapewniających środki na realizację i utrzymanie istniejącej i planowanej infrastruktury:1) Kolejowej 2) Drogowej 3) Lotniczej 4) Morskiej 5) Śródlądowej 6) Intermodalnej 7) CPK 8) dworcowej” usunąć punkt „5) Śródlądowej”.	Realizacja i utrzymanie infrastruktury śródlądowej, szczególnie w przypadku śródlądowych dróg wodnych o wysokiej klasie żeglowności, bardzo istotnie wpływa na środowisko naturalne. Jest to sprzeczne z Celem polityki 2. Bardziej przyjazna dla środowiska niskoemisyjna Europa dzięki promowaniu czystej i sprawiedliwej transformacji energetyki, zielonych i niebieskich inwestycji, gospodarki o obiegu zamkniętym, przystosowania się do zmiany klimatu oraz zapobiegania ryzyku i zarządzania ryzykiem.	Komentarz / wyjaśnienie Warunek podstawowy dotyczy Celu polityki, a jego ogólne brzmienie zgodnie z wymogami Komisji Europejskiej odnosi się do wszystkich gałęzi transportu. W programie <i>FEPW</i> nie przewidujemy wsparcia transportu śródlądowego.
65.	Osoba prywatna	Polski Wschodniej	3.2. Komplementarność interwencji z innym formami wsparcia	16-18	Konieczne jest podkreślenie idei dodatkowości programu makroregionalnego - niedopuszczenie do realizacji w ramach FEPW działań, które w przypadku innych regionów będą finansowane/zabezpieczone przez programy krajowe. Brakuje informacji, w kontekście komplementarności, że programy krajowe nie będą skierowane do konkretnych regionów, tylko że obejmą swoim zasięgiem cały kraj. Nie jest dopuszczalne objęcie interwencją programów krajowych jak np. FENG, FENIKS, FERC, FERS regionów poza regionami Polski Wschodniej.	FEPW nie może być uzasadnieniem dla ograniczania możliwości korzystania beneficjentów mających siedzibę na obszarze Makroregionu z działań przewidzianych w programach krajowych, tak jak miało to miejsce w perspektywie 2014-2020, gdy wsparcie na kapitał obrotowy w związku z COVID dla przedsiębiorstw średnich z 11 regionów (poza regionami Polski Wschodniej) możliwe było ze środków programu krajowego POIR, natomiast dla przedsiębiorstw średnich z 5 regionów Polski Wschodniej było możliwe ze środków programu Polska Wschodnia. Wypaczyło to ideę dodatkowości programu makroregionalnego.	Uwaga uwzględniona Opis komplementarności i kwestia dodatkowości <i>Programu</i> zostaną uzupełnione. Zakres interwencji ustalany jest zgodnie z linią demarkacyjną regulującą podział wsparcia pomiędzy poziom krajowy (w tym wsparcie przewidziane w projekcie FEPW) a regionalny.
66.	PGE SA	Mazowieckie Lubelskie, Podkarpackie, Podlaskie, Świętokrzyskie	5.2. PRIORYTET 2. ENERGIA I KLIMAT	43	W akapicie: "Wymiernym efektem wsparcia będzie zmniejszenie zużycia energii pierwotnej, wdrożenie rozwiązań typu smart grids ..." proponujemy dopisać: "... oraz narzędzi powiązanych, umożliwiających wykorzystanie w pełni możliwości rozproszonych zasobów energii", zwiększenie generacji z OZE w ramach	Wykorzystanie możliwości rozproszonych zasobów energii w bieżącej pracy i planowaniu rozwoju sieci dystrybucyjnej będzie wymagało znaczących środków na rozwój odpowiedniej infrastruktury i narzędzi.	Uwaga uwzględniona

					systemu energetycznego oraz zmniejszenie liczby awarii sieci.		
67.	PGE SA	Mazowieckie Lubelskie, Podkarpackie, Podlaskie, Świętokrzyskie	5.2. PRIORYTET 2. ENERGIA I KLIMAT	43	Proponujemy uwzględnić w Priorytecie 2 wsparcie dla magazynów energii, analogicznie jak w programie FENIKS.	Budowa magazynów energii w wielu przypadkach może okazać się alternatywą do modernizacji/rozbudowy sieci i przyczynić się do poprawy wskaźników jakości energii oraz bezpieczeństwa dostaw. Ponadto rejon Polski Wschodniej charakteryzuje się bardzo dobrymi warunkami dla rozwoju źródeł PV - rozwój sieci i magazyny energii będą mogły przyczynić się do zwiększenia potencjału budowy tych źródeł.	Uwaga uwzględniona
68.	PGE SA	Mazowieckie Lubelskie, Podkarpackie, Podlaskie, Świętokrzyskie	5.2. PRIORYTET 2. ENERGIA I KLIMAT	45	Wskaźnik - cyfrowe systemy zarządzania inteligentnymi sieciami - jest zbyt wąski i niedoprecyzowany. Proponujemy nowy wskaźnik: "Inteligentne funkcjonalności w ramach sieci dystrybucyjnej" (jednostka: liczba). Rozwiązanie zaczerpnięte z POLiŚ 2014-2020, (wykorzystane w kryteriach wyboru POLiŚ).	POLiŚ 2014-2020 wymienia następujące inteligentne funkcjonalności: • Funkcja monitoringu obciążenia sieci w czasie rzeczywistym wraz z wizualizacją • Funkcja automatycznej identyfikacji błędów (wraz z systemem naprawczym) • Funkcja dynamicznej rekonfiguracji sieci dla zoptymalizowania funkcjonowania sieci • Funkcja kontroli przepływu mocy czynnej i biernej (m.in. sterowanie źródłami rozproszonymi i kompensatorami mocy biernej) • Funkcja planowania rozwoju sieci dystrybucyjnych z uwzględnieniem źródeł generacji rozproszonych • Funkcja bieżącego monitoringu i oceny stanu urządzeń • Funkcja automatycznej kontroli poziomu napięcia i poziomu mocy biernej na magistrali • Funkcja adaptacyjnej ochrony rozproszonych źródeł energii przed pracą wyspowa • Funkcja automatycznej dostawy usług systemowych (m.in. kontrola napięcia, częstotliwości i regulacji mocy biernej) • Funkcja optymalizacji rozdziału mocy (lokalna lub zdalna) • Funkcja agregacji zarządzania pracą źródłami rozproszonymi • Funkcja automatycznego (tymczasowego) przechodzenia na system wyspowy rozproszonych źródeł energii	Komentarz / wyjaśnienie Zgodnie z rozporządzeniem dotyczącym EFRR i FS na perspektywę 2021-2027 w programach należy stosować wskaźniki z listy wspólnej (zał. 1 do rozp.). Wśród nich dla CS2 (III) jest przypisany wskaźnik RCO 23 Cyfrowe systemy zarządzania inteligentnymi sieciami (<i>Digital management systems for smart energy systems</i>). Należy go stosować zgodnie z definicją przekazaną przez KE członkom grupy roboczej ds. ewaluacji EVALNET, tj.: <i>The number of digital management systems created or upgraded significantly for smart energy systems. Smart energy systems, including smart electricity distribution grids, refer to integration in a cost efficient manner of the behaviour and actions of all users connected in order to ensure an economically efficient and sustainable power system with low losses and high levels of quality, security of supply and safety. Electricity distribution refers to the "final mile" in the delivery of electricity, the link between the transmission system and electricity consumers. Significant upgrading refers to new functionalities of the digital management system.</i> Dodatkowy wskaźnik: "Inteligentne funkcjonalności w ramach sieci dystrybucyjnej" moglibyśmy stosować

							na poziomie projektów.
69.	PGE SA	Mazowieckie Lubelskie, Podkarpackie, Podlaskie, Świętokrzyskie	5.2. PRIORYTET 2. ENERGIA I KLIMAT	45	Postulujemy o utrzymanie zaproponowanej alokacji 210 mln euro dla OSD.	<ul style="list-style-type: none"> • Inwestycje prowadzone przez OSD stanowią ważny czynnik akcelerujący wzrost przedsiębiorczości w regionie. Projekty realizowane przez OSD stanowią źródło dochodu dla wielu firm. Istotny jest czynnik społeczny, który stoi za projektami, dotyczącymi infrastruktury dystrybucyjnej – zlecenia realizowane przez lokalne firmy. Pieniądze z funduszy europejskich nie tylko będą pomagały w inwestycjach realizowanych w sieci, ale utrzymywać poziom zatrudnienia w regionie w branży elektroenergetycznej i pochodnych • Rozwój OZE musi być skorelowany z rozwojem sieci dystrybucyjnej. Te dwa elementy nie mogą być rozpatrywane oddzielnie. Środki z PW będą pomagać OSD rozwijać sieć dystrybucyjną w kierunku smart grid, 	<p>Uwaga o charakterze komentarza</p> <p>Komentarz PGE popierający wsparcie w zakresie sieci energetycznych.</p>

						<p>co wpływa na możliwości przyłączenia nowych odnawialnych źródeł energii.</p> <p>Nowe elementy infrastruktury energetycznej naturalnie redukują wskaźniki obciążenia sieci w danym miejscu, dzięki czemu nowe źródła mogą zostać przyłączone do sieci. • Środki z nowego POLiS (FEnIKS) będą przeznaczone dla całej Polski, zatem alokacja zostanie w pewnym stopniu rozdrobniona poprzez konieczność podzielenia jej w perspektywie ogólnokrajowej. Ta pula byłaby niewystarczająca, w obliczu nadchodzących wyzwań energetycznych.</p> <p>Środki przewidziane dla OSD w projekcie Polski Wschodniej, pozwoliłyby OSD na zdywersyfikowanie źródeł finansowania własnych inwestycji i dałyby impuls do sprawniejszej i bardziej zoptymalizowanej realizacji planów inwestycyjnych, co przełożyłoby się na zdecydowanie szybszy rozwój OZE oraz wzrost bezpieczeństwa energetycznego.</p>	
70.	PGE SA	Mazowieckie Lubelskie, Podkarpackie, Podlaskie, Świętokrzyskie	3.8. Odniesienie się do Strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego	28	W akapicie: "W Programie wsparcie będzie przeznaczone także na inwestycje w systemy dystrybucyjne energii elektrycznej," proponujemy dopisać: "... co będzie miało wpływ na aktywizację klientów i rozwój lokalnej przedsiębiorczości".	Rozwijające się Inteligentne sieci, korzystające z możliwości rozproszonych zasobów energii, w tym aktywnych klientów mają wpływ także na rozwój lokalnej przedsiębiorczości (bezpośrednie prace na sieci, systemy łączności, sterowania możliwościami klientów, narzędzia wykorzystywania możliwości inteligentnych sieci, usługi serwisowe itd.)	Komentarz / wyjaśnienie Kwestie związane z rozwojem sieci energetycznych i aspekt rozwoju gospodarczego odniesiono się do części środowiskowej.
71.	PGE SA	Mazowieckie Lubelskie, Podkarpackie, Podlaskie, Świętokrzyskie	5.2. PRIORYTET 2. ENERGIA I KLIMAT	45	Proponujemy dodać wskaźnik: - MW wybudowanych magazynów energii	Wskaźniki produktu powinny uwzględniać możliwość alternatywnego rozwiązania do klasycznej budowy/modernizacji linii, czyli budowę magazynów energii.	Komentarz / wyjaśnienie Odpowiedni wskaźnik z listy wskaźników KE dotyczący magazynów energii zostanie uwzględniony w programie po ustaleniu zakresu wsparcia w <i>Programie</i> .
72.	PGE SA	Mazowieckie Lubelskie, Podkarpackie, Podlaskie, Świętokrzyskie	5.2. PRIORYTET 2. ENERGIA I KLIMAT	43	Proponujemy zwiększyć alokację środków na rozwój sieci dystrybucyjnych oraz budowę magazynów energii	Nakłady na pojedyncze inwestycje związane z rozbudową/modernizacją sieci często sięgają rzędu kilkudziesięciu mln PLN. Rekomendacja zwiększenia budżetu dla rozwoju sieci dystrybucyjnych oraz budowy magazynów.	Komentarz / wyjaśnienie Wysokość alokacji na wsparcie sieci dystrybucyjnych wynika z podziału środków pomiędzy wszystkie priorytety uwzględnione w <i>Programie</i> .
73.	PGE SA	Mazowieckie Lubelskie, Podkarpackie, Podlaskie,	3. GŁÓWNE WYZWANIA, 3.1. Opis niewydolności	10	Po zdaniu: "Prognozuje się również rozwój elektromobilności. Są to procesy ogólnokrajowe, przy	Konieczne jest uzupełnienie treści Programu o opis dotyczący rozwoju sieci dystrybucyjnych, jako miejsca, do którego jest i będzie przyłączana zdecydowana większość rozproszonych zasobów energii. Z uwagi na	Uwaga uwzględniona

		Świętokrzyskie	rynku oraz potrzeb w zakresie inwestycji		czyż ze względu na stan sieci przesyłowej i dystrybucyjnej w PW+ (76% linii dystrybucyjnych to linie napowietrzne bardziej narażone na awarie niż kablowe, w pozostałej części kraju – 64%), stan techniczny (większość linii ma ponad 25 lat) oraz brak sieci zapewniających wymagane dla przemysłu napięcie na wybranych obszarach, dla trwałego wzrostu gospodarczego niezbędne jest przeprowadzenie znaczących inwestycji w tym obszarze." proponujemy dopisać: "Szczególnie w zakresie sieci OSD, jako miejsca, gdzie przyłączana jest zdecydowana większość rozproszonych zasobów energii".	decentralizację energetyki szybko wzrasta rola sieci dystrybucyjnej a OSD mają coraz więcej nowych zadań. OSD stają się podstawą transformacji energetycznej. Zmienia się też rola OSD z uwagi na potrzebę bilansowania energii na poziomie lokalnym.	
74.	PKP PLK	-			W zakresie wyzwań dla Celu strategicznego 3 (s. 19), opis wskazuje, że w ramach Programu realizowane będą działania jedynie dotyczące linii kolejowych należących do sieci TEN-T. Natomiast w dalszej części dokumentu, w ramach szczegółowych opisów priorytetów (s. 55) wskazuje się już, że działania będą dotyczyły zwiększenia kolejowej dostępności całego regionu, niezależnie od przynależności do TEN-T.	Sugerujemy zmianę zapisów na s. 19 by nie wskazywały wyłącznie na działania w zakresie sieci TEN-T	Komentarz / wyjaśnienie Zapisy na s. 19 wskazują na wyzwania inwestycyjne określone w Sprawozdaniu krajowym – Polska 2019 (Country Report), załącznik D: Wytyczne inwestycyjne dla Polski w zakresie finansowania polityki spójności na lata 2021–2027, SWD(2019) 1020 final.
75.	PKP PLK	-			W ramach CS (iii) będą finansowane m.in. kompleksowe inwestycje w przebudowę, modernizację lub rewitalizację wybranych odcinków sieci kolejowej na obszarze PW w szczególności w ramach Wschodniej Magistrali Kolejowej." - proszę o rozważenie, czy program		Komentarz / wyjaśnienie W ramach <i>FEPW</i> przewidziano wsparcie inwestycji kolejowych o znaczeniu ponadregionalnym, o kluczowym znaczeniu dla zwiększenia dostępności kolejowej makroregionu Polski Wschodniej, przede wszystkim w ramach kontynuacji inwestycji na Wschodniej Magistrali Kolejowej, stąd

					PW będzie obejmował jedynie inwestycje w zakresie przebudowy, modernizacji lub rewitalizacji linii kolejowych - czy nie będzie konieczności budowy w ramach PW nowych odcinków linii kolejowych? Proszę zwrócić uwagę na podobne zapisy w pozostałych miejscach dokumentu (przykłady miejsc w dokumencie: str. 32, str. 55, str. 58 (tabela 11)).		skoncentrowanie zakresu wsparcia na inwestycjach polegających na przebudowie, modernizacji lub rewitalizacji infrastruktury. Ostateczna lista projektów kwalifikujących się do dofinansowania zostanie wypracowana we współpracy z przedstawicielami samorządów województw Polski Wschodniej i zarządcą infrastruktury na kolejnym etapie prac nad programem.
76.	PKP PLK	-			Błędny przypis dolny nr 21 (str. 14): Informacja o rzekomym wzroście liczby pasażerów w transporcie kolejowym powinna pochodzić z innego źródła niż przywołane: "PKP PLK „Ekspertyza dotycząca adaptacji infrastruktury kolejowej do zmian klimatu – utrzymanie linii kolejowych i projekty inwestycyjne finansowane z perspektywy finansowej 2014 – 2020.		Uwaga uwzględniona Zapis <i>Programu</i> zostanie zweryfikowany.
77.	Polski Związek Funduszy Pożyczkowych	Mazowieckie	5.1. Priorytet 1. Przedsiębiorczość i innowacje.	37	Postulujemy, aby zwiększyć alokację środków na fundusz pożyczkowy, który ma wspierać branżę turystyczną z obecnie planowanych 100 mln EUR (dotacje 400 mln EUR), na min. 200 mln EUR (dotacje max. 300 mln EUR).	Perspektywa finansowa 2014-2021, traktowana jako całość, miała być kolejnym okresem w którym dotacyjna forma wsparcia będzie ograniczana na rzecz instrumentów zwrotnych. Obecny zapis projektu, przewidujący czterokrotną przewagę alokacji na dotację, stoi wbrew tym zamierzeniom. Podkreślamy także to, że stosowanie instrumentów zwrotnych pozwala za pośrednictwem tej samej puli środków udzielić wsparcia większej liczby podmiotów.	Komentarz / wyjaśnienie Wysokość alokacji na wsparcie MSP z branży turystycznej (100 mln EUR w formie pożyczek) wynika z podziału środków pomiędzy wszystkie priorytety uwzględnione w <i>Programie</i> . Jednocześnie należy podkreślić, iż kwota 400 mln EUR w formie dotacji będzie przeznaczona na działania związane z dużym ryzykiem inwestycyjnym (np. <i>Platformy Startowe, Gospodarka o obiegu zamkniętym</i>)
78.	Polski Związek Funduszy Pożyczkowych	Mazowieckie	Priorytet 2. Energia i klimat	43	Postulujemy, aby Program przewidywał uruchomienie funduszu pożyczkowego przeznaczonego na rzecz zwiększenia możliwości przyłączenia OZE przez sektor	Podkreślamy to, że w ramach mijającej perspektywy finansowej w ramach instrumentów zwrotnych na wdrażanie ekologicznych rozwiązań w przedsiębiorstwach przeznaczono ok. 1 mld zł za pośrednictwem instrumentów pożyczkowych. Ich wdrażaniem zajmowały się praktycznie tylko fundusze	Uwaga nieuwzględniona W ramach Priorytetu 2 wspierane będą wyłącznie operatorzy sieci dystrybucyjnych. Zgodnie z linią demarkacyjną

					MŚP.	pożyczkowe, których dodatkowym atutem są doświadczone w przedmiotowym obszarze kadry.	- <i>Poprawa efektywności energetycznej w przedsiębiorstwach (wraz z audytem) wraz z instalacją urządzeń OZE</i> będzie wspierana z poziomu regionalnego (mikro i małe przedsiębiorstwa). Z kolei na poziomie krajowym wsparcie obejmie średnie i duże firmy (FEnIKS).
79.	Polski Związek Funduszy Pożyczkowych	Mazowieckie	Uzasadnienie wybranych celów polityki, celów szczegółowych i priorytetów. Cel 1. III.	29/30	Doceniamy to, że planowane jest kontynuowanie działania w postaci funduszu pożyczkowego dedykowanego przedsiębiorcom działającym w branży turystycznej. Jednocześnie postulujemy wprowadzenie do Programu zapisu umożliwiającego uruchamianie funduszy pożyczkowych w innych branżach (obszarach).	Nasz postulat jest szczególnie ważny w kontekście tego, że w gospodarce postpandemicznej konieczne będzie odbudowanie potencjału inwestycyjnego w wielu przedsiębiorstwach. Środki na instrumenty zwrotne przewidziane w poszczególnych programach regionalnych, mogą okazać się niewystarczające. Dlatego potrzebna jest możliwość elastycznego reagowania w tym obszarze także w ramach Programu Polska Wschodnia+.	Komentarz / wyjaśnienie Wsparcie MŚP z branży turystycznej w formie pożyczek w CP1 jest komplementarne do wsparcia szlaków turystycznych w CP4 i opiera się na doświadczeniach z wdrażania funduszu pożyczkowego <i>Przedsiębiorcza Polska Wschodnia – Turystyka</i> . Wsparcie pożyczkowe dla innych branż będzie oferowane w programach regionalnych.
80.	Polskie Towarzystwo Przesyłu i Rozdziału Energii Elektrycznej	Wielkopolski	5.2. PRIORYTET 2. ENERGIA I KLIMAT, Tabela 5 - Wskaźniki produktu	45	Wskaźnik RCO 23 „Cyfrowe systemy zarządzania inteligentnymi sieciami” wymaga dokładnego zdefiniowania.	Realizacja wskaźnika RCO23 wyznaczona jest przez liczbę zrealizowanych w projekcie systemów. Interpretując ten zapis literalnie oraz biorąc pod uwagę charakter realizowanych projektów, każdy projekt może implementować przyłączenie do systemu, ale nie każdy będzie taki system budował. Proponujemy uwzględnić w tym przypadku wskaźnik „punktowy”, np. liczba wybudowanych/zmodernizowanych GPZ lub wskaźnik oparty o liczbę inteligentnych funkcjonalności osiągniętych poprzez realizację projektu.	Komentarz / wyjaśnienie Zgodnie z rozporządzeniem dotyczącym EFRR i FS na perspektywę 2021-2027 w programach należy stosować wskaźniki z listy wspólnej (zał. 1 do rozp.). Wśród nich dla CS 2 (III) jest przypisany wskaźnik RCO 23 Cyfrowe systemy zarządzania inteligentnymi sieciami (<i>Digital management systems for smart energy systems</i>). Należy go stosować zgodnie z definicją przekazaną przez KE członkom grupy roboczej ds. ewaluacji EVALNET, tj.: <i>The number of digital management systems created or upgraded significantly for smart energy systems. Smart energy systems, including smart electricity distribution grids, refer to integration in a cost efficient manner of the behaviour and actions of all users connected in order to ensure an economically efficient and sustainable power system with low losses and high</i>

							<p><i>levels of quality, security of supply and safety. Electricity distribution refers to the "final mile" in the delivery of electricity, the link between the transmission system and electricity consumers. Significant upgrading refers to new functionalities of the digital management system.</i></p> <p>Dodatkowe wskaźniki: liczba wybudowanych/zmodernizowanych GPZ lub wskaźnik oparty o liczbę inteligentnych funkcjonalności osiągniętych poprzez realizację projektu moglibyśmy stosować na poziomie projektów.</p>
81.	Polskie Towarzystwo Przesyłu i Rozdziału Energii Elektrycznej	wielkopolskie	5.2. PRIORYTET 2. ENERGIA I KLIMAT	43	Poziom alokacji w wysokości 210 mln EUR jest jak najbardziej uzasadniony biorąc pod uwagę wyzwania stojące przed sektorem energetyki oraz realizację przez operatorów sieci dystrybucyjnych przedsięwzięć o znaczeniu społeczno-gospodarczym dla regionu.	Obszary Polski Wschodniej to obszary o niskim poziomie przedsiębiorczości i innowacyjności. Nie należą one do grup regionów lepiej rozwiniętych. Dotyczy to wielu aspektów gospodarki, także energetyki. Tak, jak wskazano w projekcie dokumentu PPW+, ze względu na stan techniczny infrastruktury elektroenergetycznej oraz jej wiek, dla trwałego wzrostu gospodarczego niezbędne jest przeprowadzenie znaczących inwestycji w tym obszarze. Sieci dystrybucyjne na terenie Polski Wschodniej są przestarzałe, wiek niektórych może przekraczać nawet 40 lat. Tempo inwestycji odtworzeniowych bądź modernizacyjnych jest niewystarczające, co ma związek z ograniczonymi nakładami finansowymi, którymi Operatorzy Systemów Dystrybucyjnych (OSD) dysponują. Proponowane wsparcie zachęciłoby OSD do inwestycji oraz stanowiłoby ważny czynnik akcelerujący wzrost przedsiębiorczości w regionie. Projekty realizowane przez OSD zachęcą nowych inwestorów, podniosą poziom jakości życia mieszkańców tych obszarów, szeroki zakres inwestycji pozwoli na rozwój lokalnych firm wykonawczych czy projektowych. W tym miejscu należy wziąć pod uwagę czynnik społeczny, który stoi za projektami, dotyczącymi infrastruktury dystrybucyjnej – zlecenia, o które ubiegają się lokalne biznesy, dają pracę setkom zatrudnionych w nich osób. Pieniądze z funduszy europejskich nie będą zatem tylko pomagały np. dopinać pierścienie energetyczne, ale pomogą utrzymać pewien poziom zatrudnienia w regionie, w branży elektroenergetycznej i pochodnych. Wsparcie przeznaczone dla Polski Wschodniej, przewidujące	<p>Uwaga o charakterze komentarza</p> <p>Komentarz PTPiREE popierający wsparcie w zakresie sieci energetycznych</p>

						<p>dedykowane wsparcie dla tego obszaru, pozwoli więc na zmniejszenie dysproporcji rozwojowych między obszarami Polski Wschodniej i pozostałymi regionami kraju, w których potencjał inwestycyjny jest większy. Dodatkowo rozwój OZE, który jest jednym z głównych założeń transformacji energetycznej, musi być skorelowany z rozwojem sieci dystrybucyjnej. Te dwa elementy nie powinny być rozpatrywane oddzielnie. Środki z PPW+ będą pomagać OSD rozwijać sieć dystrybucyjną w kierunku smart grid, a dopiero inteligentna sieć, równomiernie rozmieszczona na terenie całego regionu, jest gwarantem przeciwdziałania ubóstwu energetycznemu, co z kolei wpływa na możliwości przyłączania nowych odnawialnych źródeł energii. Nowe elementy infrastruktury energetycznej naturalnie redukują wskaźniki obciążenia sieci w danym miejscu, dzięki czemu nowe źródła mogą zostać przyłączone. OSD będą również ubiegać się o dofinansowanie projektów inwestycyjnych w ramach programu FEnIKS (następcy POIS). Należy jednak podkreślić, że środki z tego programu będą przeznaczone dla obszaru całej Polski, zatem alokacja na sieć w tym programie zostanie wykorzystana w szerszej skali – ponadregionalnej, tym samym środki na inwestycje w Polsce Wschodniej będą możliwe do wykorzystania w ograniczonym zakresie. W obliczu nadchodzących wyzwań energetycznych oraz niedoinwestowania wschodnich rubieży kraju, pula ta byłaby niewystarczająca. Środki przewidziane dla OSD w projekcie PPW+, pozwoliłyby OSD na zdwersyfikowanie źródeł finansowania inwestycji i dałyby impuls do sprawniejszej i bardziej zoptymalizowanej realizacji planów inwestycyjnych, co przelożyłoby się na zdecydowanie szybszy rozwój OZE oraz wzrost bezpieczeństwa energetycznego. Elektroenergetyczne sieci dystrybucyjne stanowią kluczowy element w transformacji energetycznej, która choć niezbędna, jest kosztowna.</p>	
82.	Polskie Towarzystwo Przesyłu i Rozdziału Energii Elektrycznej	Wielkopolski	3. GŁÓWNE WYZWANIA 3.1. Opis niewydolności rynku oraz potrzeb w zakresie inwestycji	7-8	W ramach wskazanych wyzwań w zakresie rozwoju gospodarczego, z jakimi boryka się PW+ - tj. relatywnie niski poziom przedsiębiorczości oraz relatywnie niski poziom innowacyjności i konkurencyjności firm –	<p>Rozwój sieci smart grid gwarantuje optymalizację dostaw energii i ograniczenie strat sieciowych, co pobudza rozwój lokalnej przedsiębiorczości.</p> <p>Dodatkowo operatorzy sieci dystrybucyjnych, których obszar działania obejmuje dany region, są kluczowymi i stabilnymi Zamawiającymi, a inwestycje przez nich realizowane są motorem rozwoju gospodarczego nie tylko w danym regionie, ale też poza nim.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Kwestie związane z rozwojem sieci energetycznych i aspekt rozwoju gospodarczego wskazano w części pkt 3.1, który opisuje CP2, CS (iii).</p>

					warto uzupełnić opis o możliwości wynikające z rozwoju sieci smart grid.		
--	--	--	--	--	--	--	--

83.	Posel/Posel do Parlamentu Europejskiego	Podlaskie	Priorytety	66	Zwiększenie roli kultury i turystyki w rozwoju gospodarczym, integracji społecznej i innowacjach społecznych wymaga uwzględnienia roli zabytków i ich włączenia w uzdrowiskowe, turystyczne, społeczne i inne działania rozwojowe.	Wsparcie inteligentnej troski o zabytki stanowi udaną realizację kosztochłonnnych zadań publicznych w sposób pro-rozwojowy.	<p>Komentarz / wyjaśnienie</p> <p>Odpowiedzią na zgłoszony postulat jest wsparcie na rzecz powstawania <i>Produktów turystycznych</i> - turystycznych szlaków tematycznych, stanowiących powiązanie obiektów/miejsc (odwołujące się do walorów historycznych, kulturowych oraz przyrodniczych).</p> <p>Katalog beneficjentów poszczególnych działań zostanie określony na etapie przygotowania SzOP.</p>
84.	Posel/Posel do Parlamentu Europejskiego	Podlaskie	Główne wyzwania	7	Pomijanie adekwatnej ekspozycji rolnictwa (w aspekcie przedsiębiorczości)	Przedsiębiorczość na wsi, okolorolnicza i związana z przetwórstwem rolno-spożywczym sensu largo powinna być postrzegana jako szansa rozwojowa PW (np. Dolina Rolnicza 4.0 na Podlasiu) w szerszym wymiarze, niż w projekcie PW+ na s. 17 (jako walor PW).	<p>Komentarz / wyjaśnienie</p> <p>Wsparcie w ramach <i>FEPW</i> jest skierowane do przedsiębiorców działających we wszystkich sektorach, w tym w sektorze przetwórstwa rolnego.</p> <p>Preferowane będą projekty wpisujące się w zakres regionalnych inteligentnych specjalizacji – RIS wspólnych dla co najmniej 2 województw z Polski Wschodniej. Jedną ze wspólnych RIS to „żywność i produkty rolno-spożywcze”. Działalność związana z przetwórstwem rolno-spożywczym będzie zatem wspierana w <i>FEPW</i>.</p>
85.	Posel/Posel do Parlamentu Europejskiego	Podlaskie	Główne wyzwania	15	Nazbyt ogólnie i bez wyraźnego ukierunkowania w PW+ identyfikuje się szczególne potrzeby inwestycyjne miejscowości mających status uzdrowisk oraz podmiotów świadczących kompleksowe usługi sanatoryjne/uzdrowiskowe, schematycznie odnosząc to do pandemii covid-19 (lepiej wesprzeć inteligentny wymiar ośrodków sanatoryjnych).	Należałoby stworzyć mechanizmy synergii, które poprzez określone działania adaptacyjne pozwalałyby z jednej strony na bazie sanatoriów tworzyć i wzmacniać „uśpione szpitale kryzysowe” (zarazem obsługujące wybrane potrzeby mieszkańców), a z drugiej strony – tam, gdzie funkcjonują niedoinwestowane szpitale terenowe, a warunki środowiskowe, lokalizacja zabytków itp. sprzyjają – tworzyć sanatoria ukierunkowane na opiekę wobec osób starszych, osób z zaburzeniami komunikacyjno-psychologicznymi (autyzm) itd. Podobnie racjonalne wydaje się tworzenie „sanatoriów sezonowych” (np. wiele miejscowości turystycznych PW, poszkodowanych przez pandemię covid-19, poza sezonem letnim przeżywa odpływ turystów, a dysponując bazą ogólną, przy odpowiedniej	<p>Komentarz / wyjaśnienie</p> <p>Wsparcie miejscowości uzdrowiskowych w <i>FEPW</i> stanowi odpowiedź na postulat regionów z Polski Wschodniej, zgłoszony m.in. w <i>Stanowisku Komisji ds. Polski Wschodniej Związku Województw RP z dnia 4 września 2020 roku w sprawie projektu Programu Operacyjnego Polska Wschodnia+</i>.</p> <p>Wskazano w nim, iż konieczna jest poprawa warunków do rozwoju i wykorzystania funkcji uzdrowiskowej</p>

						adaptacji i partnerstwie z fachowymi podmiotami mogłyby oferować usługi sanatoryjne dla osób starszych, osób z zaburzeniami komunikacyjno-psychologicznymi np. autyzmem itd.). Inteligentna turystyka prozdrowotna PW warta jest ekspozycji („PW sanatorium UE”) i sieciowej współpracy regionów (EUWT?).	bazującej na walorach środowiskowych Makroregionu. Rozwój uzdrowisk pozwoli na przełamanie sezonowości usług w obszarze turystyki oraz wykorzystanie tego potencjału środowiskowego Polski Wschodniej, co zostało wskazane w tekście projektu <i>FEPW</i> . Należy zauważyć, że wsparcie CP 4 CS (iv) dotyczy infrastruktury i wyposażenia podmiotów świadczących kompleksowe usługi sanatoryjne i uzdrowiskowe. Interwencja EFRR nie może natomiast dotyczyć prowadzenia polityki zdrowotnej (przekształcania uzdrowisk w szpitale kryzysowe), niemniej wsparcie zaprogramowane w projekcie <i>FEPW</i> odpowiada na zgłaszany postulat.
86.	Posel/Posel do Parlamentu Europejskiego	Podlaskie	Uzasadnienie wybranych celów polityki, celów szczegółowych i priorytetów	32	Wąskie rozumienie uzdrowisk ogranicza ich wpływ rozwojowy i efektywność (innovacyjne podejście wskazane jako uwaga do s. 15	Uzasadnienie, jak uwaga do s. 15.	Komentarz / wyjaśnienie Jw.
87.	Posel/Posel do Parlamentu Europejskiego	Podlaskie	Uzasadnienie wybranych celów polityki, celów szczegółowych i priorytetów	32	W ramach CS (iii) wsparciem zostanie objęta budowa i przebudowa dróg wojewódzkich, w tym budowa obwodnic. Warto priorytetowo traktować inwestycje zapewniające spójność PW lub „tranzytową dostępność” regionów PW (np. poprzez rozwój infrastruktury drogowej zapewniającej dostęp poprzez obszar innego województwa PW do przejścia granicznego z państwem trzecim lub do autostrad, lotnisk itd.).	Drogi wojewódzkie wiodące do granicy województwa są zwykle niedoinwestowane wskutek chybionej diagnostyki potrzeb (opartej raczej o wskaźniki bieżące, a nie strategiczne).	Komentarz / wyjaśnienie Inwestycje drogowe będą w programie <i>FEPW</i> realizowane w trybie konkursowym. O dofinansowanie będą mogły ubiegać się wyłącznie projekty umieszczone w planie transportowym danego województwa. Zgłoszone projekty zostaną ocenione kryteriami wyboru, które będą uwzględniały m.in. element połączenia z przejściem granicznym.
88.	Posel/Posel do Parlamentu Europejskiego	Podlaskie	Główne wyzwania	24	W zakresie zdolności administracyjnych warto rozważyć inicjowanie ośrodków kreowania współpracy terytorialnej poprzez tworzenie EUWT, ku	Z perspektywy regionów PW, ich mieszkańców i gospodarek nawet stosunkowo nieduże środki muszą być zarządzane możliwie subsydiarnie.	Komentarz / wyjaśnienie Projektując zakres wsparcia <i>Programu</i> , nie pominięto kwestii wzmocnienia zdolności administracyjnych potencjalnych

					administrowaniu parasolowymi projektami lub nawet programami współpracy terytorialnej.		beneficjentów działań. Na przykład w ramach działania <i>adaptacja do zmian klimatu</i> wsparciem będzie objęte również opracowanie dokumentów planistycznych w zakresie przeciwdziałania negatywnym skutkom zmian klimatu (miejskie plany adaptacji do zmian klimatu). Ponadto IZ rozważa ujęcie w ramach projektów jako kosztów kwalifikowalnych takich usług jak: doradztwo, consulting, audyt, screening, etc. Należy zauważyć, że potencjalni beneficjenci <i>FEPW</i> już od perspektywy 2014-2020 są regularnie zasilani w zakresie zdolności administracyjnych w ramach działań współfinansowanych z POPT.
89.	Posel/Posel do Parlamentu Europejskiego	Podlaskie	Geneza programu	7	Niezbyt trafnie ujęto Cel główny: Utrwalenie warunków sprzyjających konkurencyjności gospodarki oraz wyższej jakości życia w Polsce Wschodniej+ (raczej: stymulowanie) Doprecyzowania wymagałyby też cele szczegółowe 2 i 3: 2. Podniesienie jakości życia mieszkańców przez ochronę klimatu (raczej: ...poprzez zrównoważoną ochronę dóbr naturalnych, w tym klimatu) 3. Zwiększenie dostępności transportowej PW+ (poprzez dodanie ...i spójności)	Zwrot „utrwalenie” pozostaje w sprzeczności logicznej z deklarowanym deficytem (a nade wszystko stanu obecnego owych warunków nie chcemy utrwać!). Trafniej byłoby ująć cel główny tak, by odzwierciedlając realia wskazywał jednocześnie na ambitne perspektywy (akcelerowanie, inkubowanie, stymulowanie, albo po prostu wzmacnianie – „prawie” w tym przypadku robi ogromną różnicę. Ochrona klimatu ma charakter długofalowy i nie przekłada się wprost na poprawę jakości życia w mierzalny sposób. Natomiast zintegrowanie jej ze zrównoważoną (jak w SOR) ochroną dóbr naturalnych (nie tylko przyrody) uwiarygodniłoby ów cel i pozwoliło wyeksponować istotne atuty PW.	Uwaga uwzględniona Aktualne brzmienie celu tu: <i>Podniesienie jakości życia mieszkańców przez ochronę klimatu oraz adaptację do zmian klimatu.</i> Osia wsparcia CP 2 CS (iv) jest adaptacja do zmian klimatu. Wsparcie w zakresie ochrony dóbr naturalnych to domena innych programów/ instrumentów wsparcia.
90.	Posel/Posel do Parlamentu Europejskiego	Podlaskie	Główne wyzwania	18	Komplementarność wobec interwencji zaplanowanej w ramach KPO jest szczególnie ważna, gdyż dysponujące stosunkowo wysokim RPO oraz dedykowaną interwencją KPO Lubelskie już na starcie ma znaczne przewagi w dostępie do funduszy europejskich, co wymaga odpowiednich rozwiązań	Ewentualne nierówności w obrębie PW nie sprzyjają realizacji celów PW+.	Uwaga uwzględniona Opis komplementarności wsparcia z KPO zostanie uzupełniony.

					równoważących.		
91.	Posel/Posel do Parlamentu Europejskiego	Podlaskie	Priorytety	43	Alokacja na rozwój inteligentnych systemów i sieci energetycznych wymaga raczej większej kwoty, niż 210 mln EUR, a beneficjentów (operatorzy sieci dystrybucyjnych) raczej stać na skorzystanie z instrumentów finansowych (więc te powinny pojawić się zamiast dotacji).	Alokacja musi uwzględniać kosztocłonność inwestycji sieciowych i możliwości beneficjentów.	Komentarz / wyjaśnienie Wysokość alokacji na wsparcie sieci dystrybucyjnych wynika z podziału środków pomiędzy wszystkie priorytety uwzględnione w <i>Programie</i> . Stan sieci energetycznych jest niezadawalający i są one przestarzałe. Tempo inwestycji odtworzeniowych bądź modernizacyjnych jest niewystarczające, co ma związek z ograniczonymi nakładami finansowymi i środkami własnymi, którymi dysponują operatorzy sieci.
92.	Posel/Posel do Parlamentu Europejskiego	Podlaskie	Główne wyzwania	17	Zważywszy, że większość regionów PW przylega do granicy państwa (w tym cała polska granica zewnętrzna UE) należałoby wyeksponować (i urealnić) komplementarność z programami współpracy terytorialnej.	Z perspektywy regionów PW, ich mieszkańców i gospodarek nawet stosunkowo nieduże środki trzeba ukierunkowywać możliwie trafnie, by unikać dublowania się interwencji.	Uwaga uwzględniona <i>FEPW</i> zostanie uzupełniony w zakresie komplementarności z INTERREG.
93.	Posel/Posel do Parlamentu Europejskiego	Podlaskie	Priorytety	37	Wobec branży turystycznej (i pokrewnych) nie wystarczy wsparcie wyłącznie w postaci instrumentów finansowych, które są przecież dostępne zarówno w ramach RPO, jak i środków zwrotnych, które pozostają w gestii województw. Pewien zakres dotacji byłby tu z pewnością właściwy.	Branża turystyczna jest jedną z najbardziej poszkodowanych przez pandemię covid-19.	Uwaga nieuwzględniona Inwestycje w branży turystycznej charakteryzuje niski poziom ryzyka i dla nich przewidziano wsparcie zwrotne. Doświadczenie we wdrażaniu instrumentu <i>Przedsiębiorcza Polska Wschodnia – Turystka</i> czy pożyczek płynnościowych z POIR wskazuje, że takie wsparcie nadal cieszy się dużym zainteresowaniem. Dodatkowo parametry produktu finansowego będą dostosowane również do firm znajdujących się w trudnej sytuacji finansowej (zostaną one dookreślone w odrębnej ocenie ex ante).
94.	Posel/Posel do Parlamentu Europejskiego	Podlaskie	Główne wyzwania	12	Zauważono, że istotną barierą rozwoju jest także niska dostępność transportowa (zarówno drogowa, jak i kolejowa), która jest wynikiem	Słaba jest spójność infrastruktury transportu drogowego w obrębie PW. „Kręgosłup” wzmocni tu DK 19 (rdzeń główny, choć nie kompletny), ale ważne są też powiązania peryferyjnych powiatów sąsiadujących ze sobą województw PW („unerwienie gospodarczo	Komentarz / wyjaśnienie Wsparcie dróg wojewódzkich w programie <i>FEPW</i> stanowi odpowiedź na postulat samorządów województw

					<p>peryferyjnego położenia makroregionu i uwarunkowanego historycznie słabszego rozwoju infrastruktury sieciowej, natomiast niedostatecznie eksponowana jest deficytowa spójność transportu drogowego w obrębie PW (a do czasu realizacji Wschodniej Magistrali Kolejowej także kolejowego).</p>	<p>społeczne”). Realizacja Wschodniej Magistrali Kolejowej umożliwi zrównoważony wymiar poszczególnych rozwiązań (należy skrupulatnie analizować komplementarność rozwiązań infrastrukturalnych, by nie powtórzyć błędów poprzednich lat, gdzie regiony „silne w pozyskiwaniu wsparcia” zyskiwały „przewagę” infrastruktury, ale transport jako proces co najmniej ogólnokrajowy niewiele zyskiwał) .</p>	<p>Polski Wschodniej, zgłoszony m.in. w <i>Stanowisku Komisji ds. Polski Wschodniej Związku Województw RP z dnia 4 września 2020 roku w sprawie projektu Programu Operacyjnego Polska Wschodnia+</i>.</p> <p>W <i>FEPW</i> będą realizowane inwestycje wyłącznie na drogach wojewódzkich o charakterze ponadregionalnym, czyli łączących ze sobą peryferyjne powiaty sąsiadujących ze sobą województw.</p> <p>Lista projektów kwalifikujących się do dofinansowania w ramach wsparcia inwestycji kolejowych o znaczeniu ponadregionalnym w ramach Wschodniej Magistrali Kolejowej zostanie wypracowana we współpracy z przedstawicielami samorządów województw Polski Wschodniej i zarządcą infrastruktury na kolejnym etapie prac nad programem, co powinno zapewnić, że wybrane przedsięwzięcia będą w jak największym zakresie odpowiadać na potrzeby i wyzwania w zakresie infrastruktury kolejowej na wspieranym obszarze.</p>
95.	Posel/Posel do Parlamentu Europejskiego	Podlaskie	Główne wyzwania	9	<p>Ujemne saldo migracji odnotowywane w makroregionie wiąże się w projekcie programu PW+ z odpływem osób młodych i lepiej wykształconych, które nie znajdują w makroregionie warunków do życia i rozwoju na miarę swoich aspiracji.</p>	<p>Znaczący rozwój pracy zdalnej może pogłębić niekorzystne zjawiska. Migracja wymaga pokonania bariery zapewnienia (i poniesienia kosztów) mieszkania i żywienia, zaś praca zdalna pozwala funkcjonować w tańszej PW, a pracować w (a tym samym przyczyniać się do rozwoju) regionach bogatszych.</p>	<p>Komentarz / wyjaśnienie</p> <p><i>Program</i> odnosi się do wyzwań związanych z pandemią COVID -19. Nie mniej jednak należy zauważyć, że praca zdalna w przypadku osób pracujących w zamożniejszych regionach pozwala na ponoszenie kosztów zamieszkania i wyżywienia właśnie na obszarze Polski Wschodniej.</p>
96.	Posel/Posel do Parlamentu Europejskiego	Podlaskie	Główne wyzwania	23	<p>Wśród obszarów interwencji PW+ nie eksponuje przedsiębiorczości związanej z rolnictwem (co jest logicznym następstwem wskazanych już deficytów celowościowych), a</p>	<p>Przedsiębiorczość na wsi, okołorolnicza i związana z przetwórstwem rolno-spożywczym sensu largo powinna być postrzegana jako szansa rozwojowa PW (np. Dolina Rolnicza 4.0 na Podlasiu) w szerszym wymiarze, niż w projekcie PW+ na s. 17 (jako walor PW). Zapewnienie spójności transportowej PW także w</p>	<p>Komentarz / wyjaśnienie</p> <p>Wsparcie w ramach <i>FEPW</i> jest skierowane do przedsiębiorców działających we wszystkich sektorach, w tym w sektorze</p>

					w zakresie poprawy infrastruktury transportowej skupia się na dostępności PW (z i na zewnątrz), zaś spójność transportową wewnątrz PW wiąże jedynie ze Wschodnią magistralą Kolejową (której powinna przecież towarzyszyć komplementarna infrastruktura drogowa).	wymiarze drogowym sprzyja celom PW+.	<p>przetwórstwa rolnego. Preferowane będą projekty wpisujące się w zakres regionalnych inteligentnych specjalizacji – RIS wspólnych dla co najmniej 2 województw z Polski Wschodniej. Jedną ze wspólnych RIS to „żywność i produkty rolno-spożywcze”.</p> <p>Wspieranie upraw – podstawowej produkcji rolnej jest wykluczone przez KE z pomocy na rzecz przedsiębiorczości (rozporządzenie KE 651/2014 – GBER). Wsparcie na ten cel udzielane jest w ramach Programu Rozwoju Obszarów Wiejskich 2014-2020 oraz będzie kontynuowane w ramach Programu Rozwoju Obszarów Wiejskich ze Środków Europejskich na lata 2021-2027.</p> <p>Wsparcie dróg wojewódzkich w programie <i>FEPW</i> stanowi odpowiedź na postulat samorządów województw Polski Wschodniej, zgłoszony m.in. w <i>Stanowisku Komisji ds. Polski Wschodniej Związku Województw RP z dnia 4 września 2020 roku w sprawie projektu Programu Operacyjnego Polska Wschodnia</i>. W ramach <i>FEPW</i> przewidziano realizację projektów drogowych o charakterze wyłącznie ponadregionalnym, a więc takich, które wpływają bezpośrednio na poprawę powiązań drogowych pomiędzy sąsiadującymi ze sobą województwami.</p>
97.	Posel/Posel do Parlamentu Europejskiego	Podlaskie	Priorytety	55	Wsparcie budowy obwodnic należałoby rozszerzyć także na obwodnice mniejszych miejscowości (niekiedy duże wsie z jednej strony stanowią uciążliwą barierę dla płynności transportu drogowego, a z drugiej strony – miejsce uciążliwej koegzystencji	Wsparcie budowy obwodnic należy planować z uwzględnieniem potrzeb transportowych, potrzeb mieszkańców i wskaźników ekonomicznych. Natomiast infrastruktura kolejowa jest zbyt kosztowna, aby jej późniejsze wykorzystanie nie było adekwatne.	<p>Komentarz / wyjaśnienie</p> <p>Wsparcie dróg wojewódzkich w programie <i>FEPW</i> stanowi odpowiedź na postulat samorządów województw Polski Wschodniej, zgłoszony m.in. w <i>Stanowisku Komisji ds. Polski Wschodniej Związku Województw RP z dnia 4 września 2020 roku w</i></p>

				<p>mieszkańców z owym transportem). Natomiast wsparcie rozwoju infrastruktury kolejowej musi być spójne z krajowym poziomem interwencji w zakresie wspierania rozwoju usług transportu kolejowego, odnawiania i różnicowania taboru kolejowego i pobudzania adekwatnego zapotrzebowania społeczno-gospodarczego.</p>	<p><i>sprawie projektu Programu Operacyjnego Polska Wschodnia+.</i></p> <p><i>FEPW przewiduje realizację inwestycji na ponadregionalnych drogach wojewódzkich, które mogą obejmować również obwodnice mniejszych miejscowości.</i></p> <p>Lista projektów kwalifikujących się do dofinansowania w ramach wsparcia inwestycji kolejowych o znaczeniu ponadregionalnym w ramach Wschodniej Magistrali Kolejowej zostanie wypracowana we współpracy z przedstawicielami samorządów województw PW i zarządcą infrastruktury na kolejnym etapie prac nad programem, co powinno zapewnić, że wybrane przedsięwzięcia będą w jak największym zakresie odpowiadać na potrzeby i wyzwania w zakresie infrastruktury kolejowej na wspieranym obszarze.</p>
--	--	--	--	--	--

98.	Powiat Kraśnicki	Lubelskie	Rozdział III Priorytety Programu /Priorytet 4 Kapitał społeczny, turystyka oraz usługi uzdrowiskowe	61	<p>Prace skupiają się na wypracowaniu „konceptji projektu gospodarczego „Centralnego Szlaku Rowerowego Roztocze. Etap I””, gdzie chcielibyśmy połączyć dziedzictwo kulturowe naszej małej ojczyzny (muzea, izby pamięci, kapliczki przydrożne, zabytki archeologiczne, ginące zawody, cmentarze wojenne, sieć zabytkowych kościołów, a także przebogate dziedzictwo kulinarne), sieć gastronomiczno-hotelową (hotele, pensjonaty, agroturystykę, kempingi, restauracje, małą gastronomię, organizowane przez powiat cykliczne imprezy integracyjne), sieć komunikacyjna (koleje państwowe i regionalne, drogi) z wyznaczonymi geograficznie rowerowymi szlakami turystycznymi. W naszych działaniach wzorujemy się na rozwiązaniach turystycznych już istniejących, takich jak Szlak Świętego Jakuba albo Wschodni Szlak Rowerowy Green Velo. Nasze szlaki opierają się na idei wycieczek indywidualnych, weekendowych wycieczek rodzinnych. Tym samym wpisują się w działania związane ze zwalczaniem pandemii oraz mobilizują naszych mieszkańców do uprawiania aktywnej turystyki rowerowej z dala od miast. „Centralny Szlak Rowerowy Roztocze. Etap I” przechodzi przez gminy powiatu kraśnickiego takie jak: miasto Kraśnik, gmina Kraśnik, gmina</p>	<p>Powiat Kraśnicki to piękny rolniczy region, z unikatowymi zabytkami sztuki sakralnej, oryginalnym dziedzictwem niematerialnym, licznymi miejscami pamięci narodowej, zabytkami sztuki architektonicznej, sanktuariami, ale też jest to region obfitujący w atrakcje i szlaki turystyczne. Finansowanie inwestycji w ramach proponowanego w piśmie utworzenia priorytetu wielokulturowości pozwoli na wydobycie pełnego potencjału turystycznego, kulturowego, tożsamościowego, historycznego i rekreacyjno-wypoczynkowego Polski Południowo-Wschodniej.</p> <p>Wyodrębnienie dedykowanych środków pozwoli na wsparcie przedsięwzięć, których działalność koresponduje z szeroko rozumianym ruchem turystycznym i tym samym wpłynie na zwiększenie obrotów produkcji, usług i handlu. Oznacza to rozwój działalności całej branży turystycznej i branż pokrewnych, a to z kolei będzie przyczynkiem do tworzenia nowych podmiotów gospodarczych i nowych miejsc pracy.</p> <p>Proponowane zmiany w projekcie programu „Polska Wschodnia + 2021-2027” wynikają z rzeczywistych potrzeb mieszkańców regionu Powiatu Kraśnickiego. Naszym dążeniem jest żeby nasz powiat uzyskał status regionu rozwojowego zarówno pod względem gospodarczym jak i pod względem promocji dziedzictwa narodowego oraz rozwijania w tym względzie turystyki opartej na historii i dziedzictwie naszego regionu. Wpisuje się on doskonale w punkt 5.4. Priorytet 4 Kapitał społeczny, turystyka oraz usługi uzdrowiskowe Cel szczegółowy: zwiększenie roli kultury i turystyki w rozwoju gospodarczym, integracji społecznej, innowacjach społecznych. W ramach celu szczegółowego przewidziano wykorzystanie potencjału wielokulturowego dziedzictwa i unikalnych zasobów przyrodniczych do wzmocnienia rozwoju gospodarczego Polski Wschodniej+. Wsparcie obejmujące inwestycje w obiekty/miejsca, które poprzez powiązanie ich ze sobą pozwoli na pobudzenie i ukierunkowanie potencjału turystycznego i przyczyni się do utworzenia nowych miejsc pracy wokół wspieranych produktów turystycznych. Wprowadzenie proponowanych zmian do programu stworzy możliwość ubiegania się o środki finansowe niewielkich podmiotów do tego uprawnionych.</p>	<p>Komentarz / wyjaśnienie</p> <p>W ramach CP4 wsparciem zostaną objęte szlaki ponadregionalne – przebiegające przez min. 2 województwa. Propozycje projektów są zgłaszane przez samorządy województw.</p>
-----	------------------	-----------	---	----	--	---	---

Szastarka - 30 km i jego dopełnieniem będą tak zwane pętle turystyczne (piesze i rowerowe). Jednocześnie ma wykorzystywać potencjał gospodarczy i ma tworzyć nowe miejsca pracy.

Pętle turystyczne, które będą się łączyć ze szlakiem powinny mieć od 10 km do 40 km i obejmować główne atrakcje znajdujące się w gminach, a także dawać zarobek dla miejscowego biznesu (gastronomii, wypożyczalni sprzętu turystycznego, pensjonatów, muzeów, izb pamięci i innych atrakcji).

Z założenia pętle będą służyć szeroko rozumianej turystyce rodzinnej i mają opierać się na już istniejących obiektach, często zmodernizowanych. Jedynie trzeba będzie określić i zbudować szlak dla niektórych pętli. W szczególności będzie to dotyczyło wytyczenia i utwardzenia ścieżek, ich oznakowania, promocji, wsparcia dla małego i średniego biznesu (dostosowanie do całorocznego sezonu turystycznego), wsparcie na dostosowanie obiektów (również zabytkowych) dla potrzeb turystyki (rowerowej), wsparcie w interaktywne narzędzia promujące atrakcje i idee samych szlaków, szkolenia dla społeczności lokalnych, zbudowanie rynku usług turystycznych.

Proponowane pętle

				<p>turystyczne (rowerowe) dla powiatu kraśnickiego to:</p> <p>1 Pętla Kraśnik - Bęczyn - Kraśnik o długości ok. 20 km rozpoczynająca się w dzielnicy fabrycznej Kraśnika, a prowadząca przez Urzędów, Sanktuarium Św. Otylii, Bęczyn - znany z autentycznej pracownik garncarstwa rodu Gajewskich wraz z piecem liczącym ponad 200 lat - Lasy Dzierzkowickie;</p> <p>0 Pętla Kraśnicka o długości około 20 km rozpoczynająca się i kończąca się w dzielnicy fabrycznej Kraśnika, prowadząca przez Kolonię Wyżniankę, zalew kraśnicki, starą część Kraśnika, gdzie można zwiedzić: zamczysko, sanktuarium pw. WNMP, klasztor Kanoników Regularnych, dwie bożnice, mały kościół p. w. Świętego Ducha, izbę pamięci ks. St. Zielińskiego, Muzeum Regionalne w Kraśniku, Muzeum 24. Pułku Ułanów Oddział Muzeum Narodowego w Lublinie, Park im. Św. Jana Pawła II, ul. Urzędowska, przy której znajduje się budynek Urzędu Stanu Cywilnego - dawna wartownia oraz stajnie 24. Pułku Ułanów, który stacjonował w Kraśniku do 1939 roku.</p> <p>1 Pętla Kraśnik - Stróża - Kraśnik o długości około 15 km rozpoczynająca się przy budynku Urzędu Stanu Cywilnego, prowadząca przez dworzec kolejowy w Kraśniku do Stróży, na terenie której znajduje się barokowa kaplica Świętej Trójcy.</p>	
--	--	--	--	--	--

2 Pętla Kraśnik - Leszczyna - Kraśnik o długości około 30 km rozpoczynająca się i kończąca się nad zalewem w Kraśniku (piec do wypału cegły z XVI w.), prowadząca przez Urzędów, Rankowskie. Leszczynę - miejscowość, na terenie której znajduje się Grodzisko Wczesnośredniowieczne.

3 Pętla Kraśnik - Annapol - Kraśnik o długości około 60 km rozpoczynająca się przy Miejskim Ośrodku Sportu i Rekreacji w fabrycznej dzielnicy Kraśnika, prowadząca przez Dzierzkowice, Ludmiłówkę, Księżomierz (sanktuarium Matki Bożej Księżomierskiej, „Pole Zjawienia”), Annapol (kościół parafialny pw. św. Joachima i św. Anny, kościół drewniany z 1740 roku, pozostałości zespołu dworskiego, cmentarz żydowski, fragment Małopolskiego przełomu Wisły).

4 Pętla Kraśnik - Rudki - Kraśnik o długości około 15 km rozpoczyna się przy budynku Urzędu Stanu Cywilnego, prowadząca przez ulicę Kolejową w Kraśniku w stronę ulicy Kalinowej do leśniczówki Nadleśnictwa Rudki.
Spodziewamy się, że w ciągu najbliższych lat współpracy samorządów powiatu kraśnickiego, instytucji państwowych, Polskiej Izby Turystyki, lokalnego biznesu i ngo uda nam się stworzyć produkt turystyczny, który

				<p>będzie dedykowany dla turysty krajowego, ale także będzie atrakcyjny dla turysty zagranicznego. Produkt ten pobudzi lokalną gospodarkę (produkcja regionalnej żywności, usługi turystyczne, rynek hotelarski, obiekty użyteczności publicznej, kluby sportowe) oraz umożliwi wielu podmiotom dalszy rozwój produkcji rękodzielniczej, gastronomii lokalnej, Polskim Kolejom Państwowym, regionalnym przewoźnikom, producentom żywności (miody, wędliny, nalewki, ciasta, przetwory owocowe, wyroby kulinarne wynikające z tradycji regionu).</p> <p>Zapoznając się z projektem „Program Polska Wschodnia + 2021-2027” stwierdzamy, że założenia jego przewidują wsparcie dla naszego regionu w zakresie turystyki rowerowej.</p> <p>Na poziomie turystyki w Priorytecie 4 jest przewidziane wsparcie dla: wsparcia inwestycji w obiekty/miejsca, które poprzez powiązanie ich ze sobą utworzą turystyczne szlaki tematyczne (odwołujące się do walorów historycznych, kulturowych, przyrodniczych) w szczególności przechodzące przez granice województw Itak zwane wewnętrznymi peryferiami) i łączące minimum 2 z nich (powiat kraśnicki, w szczególności Centralny Szlak Rowerowy Roztocze Etap I. nie zostanie w ten sposób wykluczony, gdyż będzie biegnie przez więcej niż jedno województwo).</p>		
--	--	--	--	---	--	--

Zgodnie z programem „Polska Wschodnia ...” brak jest przewidzianych beneficjentów lub określenia statusu „kościelnych osób prawnych”, co w przypadku powiatu kraśnickiego, który słynie z zabytkowych kościołów, kaplic i kapliczek jest wykluczeniem małych parafii, które nie będą mogły dostosowywać obiektów do turystyki tradycyjnej i turystyki religijnej.

Przedstawiając idee rozwoju gospodarczego Powiatu Kraśnickiego opartego o dobra kultury, bogactwo naturalne i możliwość stworzenia środowiska biznesowego przyjaznego dla rozwoju małych i średnich firm lokalnych prosimy o weryfikację zadań i celów szczegółowych aby w nowej perspektywie finansowej umożliwić:

- a) tworzenie szlaków turystycznych między gminami i powiatami bez wymogów łączenia się z innymi województwami
- b) określenie dla podmiotów turystycznych innych celów szczegółowych aby nie tylko innowacyjność była podstawą oceny – w tym przypadku może być zaproponowany wymóg powiązania produktu lub usługi z innymi usługami turystycznymi, ewentualnie zakres dostępności produktu/usługi turystycznej (region, kraj, zagranica) itd.
- c) tworzenie aplikacji interaktywnych na przykład dla całego regionu przez który przebiega szlak,

				<p>umożliwiającego integrację produktów i usług turystycznych (noclegi, szlaki turystyczne, muzea, izby pamięci, wypożyczalnie sprzętu, producenci regionalnej żywności, rękodzielnicy, obiekty sakralne, obiekty pamięci narodowej, komunikacja, szlaki komunikacyjne itd.)</p> <p>d) restaurację lub restrukturyzację ważnych dla regionu obiektów/organizacji z punktu widzenia turystyki (na przykład obiektów historycznych lub dziedzictwa wielokulturowego, centrów historyczno-naukowych, komunikacji nastawionej na turystę)</p> <p>e) promocję systemową za granicą opartą o współpracę z regionami/miastami partnerskimi, ale tylko o podobnym potencjale turystycznym i strukturze społecznej w celu wymiany doświadczeń i inspirowania gospodarki lokalnej</p> <p>f) budowanie obszaru dziedzictwa kulinarnego poprzez wspieranie podmiotów gospodarczych – producentów i obiektów gastronomicznych, tj. łączenie ich usług i produktów w jedną całość regionalną tak aby zmniejszać konkurencję na rynku wewnętrznym, a jednocześnie zwiększać ich konkurencyjność na rynku krajowym i zagranicznym</p> <p>g) projekt programu Fundusze Europejskie dla Polski</p>	
--	--	--	--	--	--

				<p>Wschodniej 2021 - 2027 winien z całą pewnością poszerzyć listę priorytetów o obszar dedykowany wspieraniu działań poświęconych wielokulturowości, a także dopuszczać udział dużych przedsiębiorstw w ubieganiu się o wsparcie w tym zakresie inwestycyjnym. Wsparcie przeznaczone na utrwalanie i eksponowanie unikatowego dorobku kulturowego, w tym fundusze przeznaczone na rozbudowę infrastruktury towarzyszącej niezbędnej w celu zapewnienia dostępu do dziedzictwa regionów własnych, co przyczyni się do pobudzania aktywności społecznej, tworzenia warunków rozwoju i konkurencyjności gospodarki oraz podniesienia poziomu życia mieszkańców Polski Wschodniej</p> <p>h) tworzenie infrastruktury towarzyszącej w miejscach o unikatowym dziedzictwie i historii. Często są to miejsca mniej rozpoznawalne, położone w mniejszych i malowniczych zakątkach Polski. To właśnie te miejscowości o bogatej historii i kulturze są pozbawione jakichkolwiek środków na działalność, ratowanie i kultywowanie unikatowego kulturowego dziedzictwa Polski.</p>	
99.	Rada Działalności Pożytku Publicznego	-		<p>Rada zauważa, że zasady horyzontalne (w tym zasada równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami oraz zasada równości szans kobiet i mężczyzn) są bezwzględnie fundamentalne dla Programu (programowania i wdrażania). Ze względu na Konstytucję (między innymi art. 32), unijne i krajowe przepisy</p>	<p>Uwaga uwzględniona</p> <p><i>Program zostanie uzupełniony w zaproponowanym zakresie. Zmianie ulegnie brzmienie punktu „równość</i></p>

				<p>antydiskryminacyjne, Konwencję o prawach osób z niepełnosprawnościami, ustawę o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami itp. zasady horyzontalne muszą być bezwzględnie uwzględniane w programie.</p> <p>Na to wszystko nakłada się perspektywa społeczna i demograficzna Polski, w tym starzejące się społeczeństwo. W punktach „Działania na rzecz równości, integracji i niedyskryminację” należy wprost odwołać się do zasady równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami oraz zasady równości szans kobiet i mężczyzn. Należy także odwołać się do „Standardów dostępności dla polityki spójności 2021-2027”. Wzorem innych programów można zmienić nazwę tych punktów na „Działania na rzecz równości, włączenia i niedyskryminację”.</p>	szans...()”.
100.	Rada Działalności Pożytku Publicznego	-		<p>Należy wskazać wymóg dostępności wprost do opisu interwencji szczególnie wrażliwych na dostępność, między innymi w kontekście infrastruktury transportowej, taboru, systemów telematycznych (priorytet II), infrastruktury i wyposażenia podmiotów świadczących kompleksowe usługi sanatoryjne, uzdrowskowe, bibliotek/mediatek (priorytet IV).</p>	<p>Komentarz / wyjaśnienie</p> <p>Inwestycje w ww. obszarach realizowane są zgodnie z przepisami prawa (np. budowlanego), które zawiera obligatoryjne wymogi odnośnie dostępności obiektów, infrastruktury miejskiej, etc.</p> <p>Zachętą do wdrażania ponadstandardowych rozwiązań na korzyść osób z niepełnosprawnościami, z ograniczoną mobilnością, etc. jest priorytetyzacją (dodatkowa punktacja) takich inwestycji przy ocenie wniosku o dofinansowanie.</p> <p>Szczegółowe rozwiązania w zakresie dostępności w projektach zostaną zawarte w SzOP.</p>
101.	Rada Działalności Pożytku Publicznego	-		<p>Należy uwzględnić w opisach interwencji projektowanie uniwersalne jako obowiązkową metodę realizacji tych interwencji, między innymi w kontekście procesów wzorniczych (priorytet I), zwiększania odporności miast na zmiany klimatu (priorytet II), bibliotek/mediatek (priorytet IV).</p>	<p>Komentarz / wyjaśnienie</p> <p>Projektowanie uniwersalne jest ponadstandardowym rozwiązaniem w zakresie dostępności.</p> <p>Szczegółowe rozwiązania w zakresie dostępności w projektach zostaną zawarte w SzOP.</p>
102.	Rada Działalności Pożytku Publicznego	-		<p>Należy uwzględnić w opisach interwencji kierowanych do podmiotów prywatnych wymogi dyrektywy dostępnościowej (dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/882 z dnia 17 kwietnia 2019 r. w sprawie wymogów dostępności produktów i usług).</p>	<p>Komentarz / wyjaśnienie</p> <p>Szczegółowe rozwiązania w zakresie dostępności w projektach zostaną zawarte w SzOP.</p>
103.	Rada Działalności Pożytku Publicznego	-		<p>W Priorytecie 1. Przedsiębiorczość i innowacje. CS III. Wzmacnianie zrównoważonego wzrostu i konkurencyjności MŚP oraz tworzenie miejsc pracy w MŚP, w tym poprzez inwestycje produkcyjne – uzupełnić grupę beneficjentów o przedsiębiorstwa społeczne.</p>	<p>Komentarz / wyjaśnienie</p> <p>Propozycja będzie podlegała analizie.</p> <p>Katalog beneficjentów w</p>

						poszczególnych działań zostanie określony na etapie przygotowania SzOP.
104.	Rada Działalności Pożytku Publicznego	-			W Priorytecie 2. Energia i klimat. CS IV. Wspieranie działań w zakresie dostosowania do zmiany klimatu, zapobiegania ryzyku i odporności na klęski żywiołowe w grupie beneficjentów – uzupełnić zapis o „podmioty świadczące usługi publiczne w ramach realizacji zadań własnych JST w tym podmioty ekonomii społecznej”.	Komentarz / wyjaśnienie Katalog beneficjentów zostanie ustalony na poziomie SzOP.
105.	Rada Działalności Pożytku Publicznego	-			W Priorytecie 4. Kapitał społeczny, turystyka oraz usługi uzdrowiskowe. CS IV. Zapewnienie równego dostępu do opieki zdrowotnej i wspieranie odporności systemów opieki zdrowotnej, w tym podstawowej opieki zdrowotnej, oraz wspieranie przejścia od opieki instytucjonalnej do opieki rodzinnej i środowiskowej – uzupełnić możliwość finansowania tworzenia i rozwoju gospodarstw opiekuńczych świadczących usługi społecznej oraz usługi w zakresie reintegracji społecznej i zawodowej. Ponadto grupę beneficjentów należy uzupełnić o przedsiębiorstwa społeczne.	Komentarz / wyjaśnienie Wsparcie na rozwój infrastruktury i wyposażenia w CP4 CS iv skierowane jest do podmiotów świadczących usługi sanatoryjne i uzdrowiskowe. Szczegółowy katalog beneficjentów oraz zasady wyboru projektów zostaną przedstawione w SzOP.
106.	Rada Działalności Pożytku Publicznego	-			W Priorytecie 4. Kapitał społeczny, turystyka oraz usługi uzdrowiskowe. CS V zwiększenie roli kultury i turystyki w rozwoju gospodarczym, integracji społecznej i innowacjach społecznych – uzupełnić wykorzystanie bibliotek multimedialnych również jako lokalnych centrów informacji publicznej, w których udzielana będzie pomoc mieszkańcom w korzystaniu z e-usług administracji publicznej, służących do komunikacji obywateli z jednostkami administracji publicznej	Uwaga nieuwzględniona Zgodnie z postulatem regionów PW wsparcie mediatek będzie realizowane w programach regionalnych.
107.	Rada Działalności Pożytku Publicznego	-			W całym programie należy uporządkować pojęcia „ngo” i „organizacje pozarządowe”, które są stosowane zamiennie. Ponadto pojawiają się w niektórych sytuacjach „podmioty ekonomii społecznej” albo osobno, albo w połączeniu z organizacjami pozarządowymi. Rekomendujemy używanie pojęcia „podmioty ekonomii społecznej, w tym organizacje pozarządowe”.	Uwaga uwzględniona Nazewnictwo zostanie ujednoczone.
108.	Rada Działalności Pożytku Publicznego	-			Za potrzebne i cenne społecznie Rada uważa działania dotyczące miejsc aktywności lokalnej. Działania te będą mogły być finansowane także w ramach poszczególnych Regionalnych Programów Operacyjnych, jednak ich pozostawienie w FEPW znacznie wzmacnia i rozszerza potencjalny zakres interwencji we wspomnianym obszarze. Rada opowiada się więc za pozostawieniem ww. działań w treści FEPW.	Uwaga o charakterze komentarza Poparcie dla wspierania <i>Miejsc aktywności społecznej</i> .
109.	Spółka "Koleje Mazowieckie - KM" sp. z o. o.	Mazowieckie	5.3. Priorytet 3. Spójna sieć Transportowa	55-56	Wniosujemy o uwzględnienie w 5.3. Priorytet 3. Spójna sieć Transportowa inwestycji w zakresie budowy baz utrzymaniowo-naprawczych taboru kolejowego. Głównym celem programu jest zapewnienie dostępności transportowej. Osiągnięcie tego celu możliwe jest dzięki zapewnieniu odpowiedniej infrastruktury jak i taboru kolejowego do świadczenia usług przewozowych. Komponentem mocno powiązanim z taborom są bazy utrzymaniowo-naprawcze taboru kolejowego. Kiedy mówimy o zrównoważonym rozwoju transportu kolejowego nie możemy zapomnieć o konieczności budowy profesjonalnych zapleczy technicznych. Rozwój transportu kolejowego, wzrost liczby pojazdów kolejowych oraz chęć osiągnięcia konkurencyjności w stosunku do transportu indywidualnego wymaga nie	Uwaga nieuwzględniona Zgodnie z zapisami zatwierdzonej <i>Linii demarkacyjnej dot. podziału interwencji i zasad wdrażania krajowych i regionalnych programów operacyjnych w perspektywie finansowej na lata 2021-2027</i> budowa / rozbudowa bazy utrzymaniowo - naprawczej taboru kolejowego będzie możliwa do współfinansowania ze środków FUE na poziomie regionalnym.

						tylko modernizacji linii kolejowych oraz zakupu taboru, ale również rozbudowy, czy budowy hal utrzymaniowo-naprawczych taboru kolejowego oraz dostosowania istniejących do środowiskowych rozwiązań. Złożony proces utrzymania taboru, przy jednoczesnym ograniczonym dostępie do baz utrzymaniowo-naprawczych taboru kolejowego w Polsce, przyczynia się do wzrostu cen napraw (kosztów tego typu transportu), a w dalszym okresie niesie ryzyko braku możliwości rozwoju transportu kolejowego w Polsce. W związku z powyższym wnioskujemy o możliwość dofinansowania w ramach programu inwestycji związanych z budową baz utrzymaniowo-naprawczych taboru kolejowego.	
110.	Spółka "Koleje Mazowieckie - KM" sp. z o.o.	Mazowieckie	5.1. Priorytet 1. Przedsiębiorczość i Innowacje	36-38	Wnioskujemy o uwzględnienie w przedmiotowym działaniu szkoleń dla pracowników dużych przedsiębiorstw z zakresu nowych technologii.	W ramach interwencji zaplanowano wzmocnienie konkurencyjności i innowacyjności MŚP poprzez wprowadzenie w przedsiębiorstwach inteligentnych rozwiązań z zakresu gospodarki obiegu zamkniętego oraz automatyzacji i robotyzacji procesów. Wsparcie zostanie przeznaczone na analizę potrzeb w zakresie możliwości wprowadzenia nowych rozwiązań w danym MŚP oraz ich wdrożenie, co przyczyni się do wzrostu produktywności i konkurencyjności firmy. Tego typu zadania są przewidziane do realizacji również w dużych przedsiębiorstwach. Dodatkowo wprowadzanie nowych technologii wymaga odpowiedniego przeszkolenia personelu, dlatego wnioskujemy o możliwość realizacji w przedmiotowym zadaniu również szkoleń pracowników. Obecne zapisy wskazują jedynie wsparcie MŚP oraz ośrodków innowacji. Zapis ten dyskwalifikuje duże przedsiębiorstwa z możliwości ubiegania się o wsparcie.	Uwaga nieuwzględniona <i>W FEPW realizowane jest wsparcie wyłącznie ramach CS (iii) - pobudzanie trwałego wzrostu i konkurencyjności MŚP oraz tworzenia miejsc pracy w MŚP, w tym za pośrednictwem inwestycji produkcyjnych. W związku z powyższym nie jest możliwe rozszerzenie katalogu beneficjentów o duże przedsiębiorstwa.</i>
111.	Spółka „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o.	Mazowieckie	5.2. Priorytet 2. Energia i klimat. CS (viii) Promowanie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej	31	Wnioskujemy o uwzględnienie możliwości zakupu wodorowych pojazdów kolejowych	Obecne zapisy w ramach CS (viii) przewidują objęcie wsparciem zrównoważoną mobilność miejską w MOF, tj.: budowa/ przebudowa sieci autobusowych, trolejbusowych i tramwajowych wraz z zakupem niskoemisyjnego taboru, budowa/ przebudowa tradycyjnej infrastruktury, wdrożenie systemów teleinformatycznych (ITS), oraz przedsięwzięcia towarzyszące. W związku z podejmowanymi działaniami związanymi z uruchomieniem przewozów na liniach : - Ostrołęka – Wielbark, - Małkinia – Ostrów Mazowiecka, - Siedlce – Sokołów Podlaski konieczne jest pozyskanie dla obsługi tych linii pojazdów. Z uwagi na to, że linie te nie są zelektryfikowane, to najkorzystniejszym	Uwaga nieuwzględniona Wnioskowany zakres interwencji nie dot. zakresu wsparcia CP2 <i>Bardziej przyjazna dla środowiska niskoemisyjna Europa...</i> Wsparcie w zakresie infrastruktury oraz taboru kolejowego dla kolei miejskich może kwalifikować się do wsparcia w ramach CP 3 <i>Lepiej połączona Europa...</i> Współfinansowanie tego typu inwestycji będzie dostępne na szczeblu krajowym w ramach FENIKS (następcy POIS 2014-2020).

						rozwiązaniem staje się zakup pojazdów wodorowych, które wpisują się w Europejski Zielony Ład. Charakteryzuje je zeroemisyjność, innowacyjność, a więc odpowiadają jednemu z celów PO PW +. Pojazdy wpisują się jako dedykowane do modernizowanych przez PKP PLK linii kolejowych, (PKP PLK jest beneficjentem PO PW +). Zakup taboru wodorowego wpisuje się w cel programu jakim jest zapobieganie wykluczeniu transportowemu PO PW +. Wnioskujemy zatem o objęcie wsparciem programu inwestycji związanych z zakupem wodorowych pojazdów kolejowych.	
112.	Spółka „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o.	Mazowieckie	5.3. Priorytet 3. Spójna sieć Transportowa	55-56	Wnioskujemy o uwzględnienie w 5.3. Priorytet 3. Spójna sieć Transportowa inwestycji w związanych z zakupem taboru.	<p>Oczekiwanym rezultatem działań w ramach programu jest zwiększenie udziału transportu kolejowego w przewozach w skali lokalnej, makroregionalnej i krajowej, tak towarowych jak i pasażerskich. Osiągnięcie tego celu jest niemożliwe bez zapewnienia odpowiedniego taboru do świadczenia usług przewozowych. Obecne zapisy programu przewidują możliwość inwestycji kolejowych w zakresie infrastruktury liniowej i punktowej. Jednakże infrastruktura ta zostanie wykorzystana w odpowiedni sposób dopiero wtedy gdy zostanie zapewniony odpowiedni tabor do świadczenia usług na obszarze objętym interwencją. Osiągnięcie głównego celu programu jakim jest zapewnienie dostępności transportowej możliwe jest wyłącznie po zapewnieniu komplementarności inwestycji związanych z zakupem taboru z inwestycjami w infrastrukturę kolejową. Dlatego wnioskujemy o możliwość realizacji w ramach programu inwestycji związanych z zakupem taboru kolejowego.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>W ramach wsparcia transportu kolejowego w programie <i>FEPW</i> nie przewidziano współfinansowania tego typu projektów. Zaplanowany zakres interwencji będzie dot. inwestycji kolejowych o znaczeniu ponadregionalnym, na wybranych odcinkach o kluczowym znaczeniu dla zwiększenia dostępności kolejowej makroregionu Polski Wschodniej, realizowanych przez PKP PLK, w ramach trybu pozakonkursowego. Dostępna alokacja uniemożliwia uwzględnienie dodatkowego typu projektów w ramach CP3 programu <i>FEPW</i>. Takie wsparcie będzie dostępne w ramach FEniKS (następcy POiŚ 2014-2020) oraz na poziomie regionalnym.</p>
113.	Spółka „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o.	Mazowieckie	5.2. Priorytet 2. Energia i klimat. CS (iii) Rozwój inteligentnych systemów i sieci energetycznych	43	Wnioskujemy o uwzględnienie w przedmiotowym działaniu inwestycji związanych z montażem paneli fotowoltaicznych oraz uwzględnienie w grupie beneficjentów dużych przedsiębiorstw	<p>Obecne zapisy wskazują, iż wsparcie będzie przeznaczone na rozwój systemów dystrybucyjnych, w celu zwiększenia bezpieczeństwa dostaw energii do odbiorców oraz ograniczenia strat sieciowych, a także zwiększenia możliwości przyłączenia OZE, ale jedynie dla operatorów sieci dystrybucyjnych. W perspektywie 2021-2027 szczególnie istotne znaczenie przypisuje się działaniom mającym na celu ograniczenie emisji zanieczyszczeń. Inwestycje w OZE szczególnie w dużych przedsiębiorstwach przyczyniają się do ograniczenia zużycia energii elektrycznej oraz emisji szkodliwych substancji do środowiska. Wnioskujemy o możliwość rozszerzenia grupy beneficjentów o duże przedsiębiorstwa oraz możliwość realizacji inwestycji</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Interwencja w zakresie budowy i rozbudowy odnawialnych źródeł energii w zakresie wytwarzania energii elektrycznej wraz z magazynami energii działającymi na potrzeby danego źródła OZE oraz przyłączeniem do sieci, z której mogą korzystać m.in. duże przedsiębiorstwa przewidywana jest w programie FEniKS.</p>

114.	Stanowisko 6 regionów PW				<p>związanych z OZE w dużych przedsiębiorstwach.</p> <p>Proponujemy dodanie interwencji dotyczącej wsparcia promocji Makroregionu Marki Polski Wschodniej oraz wsparcia obsługi inwestorów i eksporterów</p>	<p>Komentarz / wyjaśnienie</p> <p>W perspektywie 2021-2027 promocja gospodarcza jest przewidziana zarówno na poziomie kraju jak i regionu. Prowadzona obecnie polityka inwestycyjna, jako projekt strategiczny zdefiniowany w Strategii dla Odpowiedzialnego Rozwoju, przewiduje pakiet działań w formie skoordynowanej i profesjonalnej obsługi inwestorów z wykorzystaniem zharmonizowanego katalogu instrumentów, dopasowanego do celów rozwojowych gospodarki. Podstawowym instrumentem realizacji polityki rozwoju inwestycji jest instrument strefowy. W nowym systemie Polskiej Strefy Inwestycji, utworzonym w 2018 roku na mocy ustawy o wspieraniu nowych inwestycji, administracja centralna koordynuje i monitoruje obsługę inwestorów poprzez regulacje ustawowe narzucając ramy polityki inwestycyjnej oraz poprzez podmioty odpowiedzialne za obsługę inwestorów i procesów inwestycyjnych – Spółki Zarządzające obszarami w Polskiej Strefie Inwestycji. Działania tych podmiotów muszą uwzględniać średniookresową strategię rozwoju kraju, krajową strategię rozwoju regionalnego oraz strategię ponadregionalną i rozwoju województwa. Skonsolidowanie oferty dla inwestorów i wsparcie w trakcie trwania całego procesu inwestycji w jednym miejscu (zgodnie z podejściem one stop shop) ma na celu zwiększenie skuteczności i racjonalności wydatkowania środków finansowych, zarówno na szczeblu centralnym, jak i regionalnym, zapobiegając dublowaniu się zadań realizowanych dotychczas przez różne instytucje.</p> <p>W opinii Ministerstwa Rozwoju i Technologii dublowanie ww. działań</p>
------	--------------------------	--	--	--	--	---

						więztałoby się z ujemnym bilansem nakładów w stosunku do korzyści.
115.	Stanowisko 6 regionów PW				<p>Odnosząc się do działania dotyczącego dystrybucji energii w ramach Priorytetu 1 chcemy zauważyć, iż powinno być ono dofinansowane w ramach Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę Klimat i Środowisko na lata 2021—2027 (dalej FEnIKS) tak jak to będzie miało miejsce w innych regionach kraju.</p> <p>Dlatego też proponujemy usunięcie tej interwencji z projektu programu. Wyzwaniami jakie stoją przed naszymi regionami jest zapewnienie mobilności naszym mieszkańcom w zgodzie ze środowiskiem i poszanowaniem klimatu, dlatego też jak najbardziej pochwalamy interwencje dotyczącą niskoemisyjnej sieci transportu miejskiego</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona</p> <p>Ze względu na dynamicznie rozwijającą się energetykę rozproszoną w PW niezbędne jest zagwarantowanie środków na kluczowe inwestycje w inteligentne sieci dystrybucyjne. Niemniej z uwagi na postulat regionów PW alokacja zostanie ograniczona. Co nie wyklucza możliwości korzystania ze środków FEnIKS dla pozostałych inwestycji na zasadach ogólnych.</p>
116.	Stanowisko 6 regionów PW				<p>Chcielibyśmy aby ta interwencja dotyczyła wszystkich miast w naszych regionach. w szczególności miast podregionalnych i tracących funkcje społeczno- gospodarcze, również tych mniejszych. Zorganizowanie nowoczesnej, niskoemisyjnej komunikacji to narzędzie, które pozwoli im na podjęcie próby przeciwdziałania marginalizacji.</p>	<p>Komentarz / wyjaśnienie</p> <p>W ramach programu FE PW przewiduje się wsparcie miast wojewódzkich, miast średnich tracących funkcje społeczno- gospodarcze oraz innych ośrodków miejskich z podregionów z najwyższą trwałą marginalizacją z makroregionu Polski Wschodniej wraz z obszarami funkcjonalnymi. Proponowane wsparcie jest selektywne - dla kompleksowych projektów podmiotów zobligowanych ustawowo – stąd próg ustawiono na 50 tys. mieszkańców.</p>
117.	Stanowisko 6 regionów PW				<p>Wyznawaniem klimatycznym będzie przygotowanie się miast do procesów pogłębiających się zmian klimatycznych takich jak ekstremalne zjawiska pogodowe. np. nawalne deszcze, grad, susze, ograniczenia w dostępie do wody. Tym zjawiskom ma przeciwdziałać kolejna interwencja, która została zaproponowana w FEPW, tj. adaptacja do zmian klimatu.</p>	<p>Uwaga o charakterze komentarza</p>
118.	Stanowisko 6 regionów PW				<p>✓ W obszarze zarówno transportu drogowego (drogi wojewódzkie), jak i kolejowego. wciąż jest jeszcze wiele wyzwań przed naszymi regionalni. dlatego uważamy działania FEPW za nieodzowne. Optujemy za tym. aby przy dyskusji o infrastrukturze kolejowej (a rozmawialiśmy już o konkretnych liniach). PKP PLK przedstawiły listę projektów, które będą realizowane w ramach programu.</p>	<p>Komentarz / wyjaśnienie</p> <p>Docelowa lista projektów kwalifikujących się do dofinansowania zostanie wypracowana we współpracy z przedstawicielami samorządów województw PW i zarządcą infrastruktury na kolejnym etapie prac nad programem.</p>
119.	Stanowisko 6 regionów PW				<p>✓ W naszej ocenie, musimy zapewnić, aby flagowy projekt Polski Wschodniej Green Velo miał kontynuację w kolejnej perspektywie. Wschodni Szlak Rowerowy Green</p>	<p>Komentarz / wyjaśnienie</p>

					Velo to najbardziej spektakularny projekt rowerowy jaki do tej pory zrealizowano w Polsce. To ponad 2000 km specjalnie wytyczonej trasy (trasa główna 18875 km: trasy łącznikowe i boczne: łącznie 192 km).	Lista projektów będzie przedmiotem ustaleń z regionami .
120.	Stanowisko 6 regionów PW				✓ Polska Wschodnia to cenne przyrodniczo obszary z silnie rozwiniętą turystyką krajoznawczą i aktywną. Z uwagi na te walory, wspieranie zarówno marki „Uzdrowiska Polski Wschodniej”, jak i produktów turystycznych jakimi są szlaki tematyczne, jest jak najbardziej zasadne. Cieszy nas również to, iż Ministerstwo zaproponowało działanie dotyczące uzdrowisk i sanatoriów, o które regiony wielokrotnie zabiegały na forum Komisji ds. Polski Wschodniej.	Uwaga o charakterze komentarza
121.	Stanowisko 6 regionów PW				✓ Uważamy, iż skądinąd bardzo potrzebne działanie dotyczące miejsc aktywności lokalnej. Nie powinno być ujęte w FEPW, gdyż w naszej ocenie będą tu dofinansowywane projekty o charakterze regionalnym z zakresu kultury czy animacji wykorzystania czasu wolnego. To tzw. miejsca trzecie realizowane przez podmioty lokalne. kierowane do społeczności mniejszych . stąd powinny one znaleźć się w katalogu interwencji poszczególnych RPO.	Uwaga uwzględniona Zgodnie z postulatem regionów PW wsparcie mediately będzie realizowane w programach regionalnych.
122.	Stanowisko 6 regionów PW				Wskazujemy na zbyt ogólny charakter konsultowanego dokumentu co utrudnia dokonanie właściwej analizy jego zapisów. Brakuje uzasadnienia dla przekazywania na poziom program ponadregionalnego wymogu Komisji Europejskiej w zakresie zastosowania określonej wysokości markerów środowiskowych i ring—fencingów. Zauważane jest powielanie zakresu wsparcia z programu FENiKS. Problemem jest zbyt rozdrobniony zakres interwencji w kontekście dostępnej alokacji i możliwości uzyskania realnego wpływu realizowanych działań na trwałe zmiany strukturalne w regionach Polski Wschodniej	Komentarz / wyjaśnienie Podział interwencji jest zgodny z ustaloną linią demarkacyjną określającą podział wsparcia pomiędzy poziomem krajowym a regionalny.
123.	Stanowisko 6 regionów PW				✓ Podkreślamy, iż niezbędna jest koncentracja na wybranych działaniach. Najbardziej zapewniających efekt skali w rozwoju Makroregionu. W rezultacie, przyszłe projekty w Polsce Wschodniej powinny wpisywać się w ponadregionalny charakter interwencji oraz charakteryzować się dodatkowością wsparcia dla regionów w nim uczestniczących. ✓ Ważną kwestia będzie także jasna demarkacja wsparcia w poszczególnych obszarach tematycznych (CP 1-4) w podziale na kraj/makroregion/regiony, tak aby nie było wątpliwości interpretacyjnych oraz utrudnień w planowaniu przyszłej perspektywy. także w programach regionalnych.	Komentarz / wyjaśnienie Właściwemu zaprogramowaniu działań planowanych do realizacji w (projekcie) FEPW oraz w programach regionalnych służyły liczne spotkania Grupy Sterującej ds. Polski Wschodniej poświęcone właśnie programowaniu wsparcia na lata 2021-2027 w ramach instrumentu dla Polski Wschodniej oraz w programach regionalnych. Podział interwencji jest zgodny z ustaloną linią demarkacyjną określającą podział wsparcia pomiędzy poziomem krajowym a regionalny.
124.	Stanowisko 6 regionów PW		PRIORYTET 1. PRZEDSIĘBIORCZOŚĆ I INNOWACJE		Działania: Platformy startowe; Wsparcie procesów wzorniczych w MŚP; Gospodarka obiegu zamkniętego w MŚP; Automatyzacja i robotyzacja w MŚP; Pożyczki na rozwój turystyki ➤ W Wszystkie regiony opowiadają się za dodaniem 2 nowych działań z	Uwaga uwzględniona Część dot. komplementarności wsparcia zostanie uzupełniona w toku dalszych prac nad programami.

proponowaną kwotą alokacji:
Promocja Marki Polski Wschodniej - 3 mln euro
Wsparcie obsługi inwestora i eksportera - 7 mln euro

Województwo Mazowieckie zaznacza, przy jednoczesnej aprobacie pozostałych regionów, iż wsparcie funkcjonowania Domu Polski Wschodniej, podawane jako przykład projektu z ww. zakresu jest jednym z kilku możliwych działań wsparcia Marki Polski Wschodniej.

Województwo Warmińsko-Mazurskie zauważa, iż dyskusji wymaga demarkacja planowanych działań w tej osi priorytetowej: *Platformy startowe*. Proponuje się utrzymanie dotychczasowych założeń podziału interwencji na FEPW i RPO ponieważ model sprawdził się, a projekty były wysoko oceniane zarówno przez odbiorców wsparcia, jak i beneficjentów (parki naukowo-technologiczne). *Automatyzacja i robotyzacja MŚP* - ważne jest aby w programie makroregionalnym wsparcie obejmowało projekty kompleksowe dla firm (od analizy potrzeb, wyznaczenia ścieżki zmian w kierunku cyfryzacji, po wdrożenie proponowanych rozwiązań). *Gospodarka Obiegu Zamkniętego (GOZ)* - w programie makroregionalnym projekty zakładające współpracę/sieciowanie firm. m.in. w celu tworzeniu łańcuchów dostaw obiegu zamkniętego (CLSCM),

Kwestie demarkacji będą przedmiotem uzgodnień z IZ RPO.

W perspektywie 2021-2027 promocja gospodarcza jest przewidziana zarówno na poziomie kraju jak i regionu. Prowadzona obecnie polityka inwestycyjna, jako projekt strategiczny zdefiniowany w Strategii dla Odpowiedzialnego Rozwoju, przewiduje pakiet działań w formie skoordynowanej i profesjonalnej obsługi inwestorów z wykorzystaniem zharmonizowanego katalogu instrumentów, dopasowanego do celów rozwojowych gospodarki. Podstawowym instrumentem realizacji polityki rozwoju inwestycji jest instrument strefowy. W nowym systemie Polskiej Strefy Inwestycji, utworzonym w 2018 roku na mocy ustawy o wspieraniu nowych inwestycji, administracja centralna koordynuje i monitoruje obsługę inwestorów poprzez regulacje ustawowe narzucając ramy polityki inwestycyjnej oraz poprzez podmioty odpowiedzialne za obsługę inwestorów i procesów inwestycyjnych – Spółki Zarządzające obszarami w Polskiej Strefie Inwestycji. Działania tych podmiotów muszą uwzględniać średniokresową strategię rozwoju kraju, krajową strategię rozwoju regionalnego oraz strategię ponadregionalną i rozwoju województwa. Skonsolidowanie oferty dla inwestorów i wsparcie w trakcie trwania całego procesu inwestycji w jednym miejscu (zgodnie z podejściem one stop shop) ma na celu zwiększenie skuteczności i racjonalności wydatkowania środków finansowych, zarówno na szczeblu centralnym, jak i regionalnym, zapobiegając dublowaniu się zadań realizowanych dotychczas przez różne instytucje.

W opinii Ministerstwa Rozwoju i Technologii dublowanie ww. działań

						wiązłoby się z ujemnym bilansem nakładów w stosunku do korzyści.
125.	Stanowisko 6 regionów PW		Działanie: Dystrybucja energii		<p>✓ Wszystkie regiony opowiadają się za usunięciem ww. działania</p> <p>Argumentacje za usunięciem działania podaje Województwo Podlaskie i Podkarpackie z poparciem reszty województw, tłumacząc, iż ten typ projektów nie wpisuje się w charakter program dedykowanego makroregionowi wymagającego szczególnego wsparcia. Ponadto zakres wsparcia nie powinien powielać interwencji z projektowanym programem FENiKS. Mając na uwadze fakt, iż powstało województwa Polski będą mogły aplikować o wsparcie na ten typ projektów w ramach tego programu, FEPW straci swój charakter dodatkowości.</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona</p> <p>Ze względu na dynamicznie rozwijającą się energetykę rozproszoną w PW niezbędne jest zagwarantowanie środków na kluczowe inwestycje w inteligentne sieci dystrybucyjne. Niemniej z uwagi na postulat regionów PW alokacja zostanie ograniczona.</p> <p>Co nie wyklucza możliwości korzystania ze środków FENiKS dla pozostałych inwestycji na zasadach ogólnych.</p>
126.	Stanowisko 6 regionów PW		Działanie: Adaptacja do zmian klimatu,		<p>Województwu Mazowieckiemu zależy, aby wsparcie w ramach Priorytetu 2 Energia i Klimat. tj. działania: Adaptacja do zmian klimatu i zielone miejsca trzecie oraz Zrównoważona mobilność miejska, zostało zaadresowane dodatkowo do wszystkich stolic NUTS 2 z terenu region mazowieckiego, tj. miast: Ostrołęka, Siedlce. Radom, Żyrardów, Płock i Ciechanów wraz z ich miejskimi obszarami funkcjonalnymi.</p> <p>Województwo Warmińsko-Mazurskie alokację pochodzącą z usuniętego działania dotyczącego dystrybucji energii, proponuje przeznaczyć na: transport miejski, drogi, kolej, uzdrowiska i szlaki turystyczne. Zaproponowana na to działanie alokację 210 mln euro proponuje podzielić w następujący sposób: transport miejski + 130 mln euro, kolej: + 50 mln euro, uzdrowiska - reszta. Ponadto, mając na uwadze potrzebę koncentracji tematycznej. która w wybranych, najbardziej efektywnych działaniach, dających efekt skali w rozwoju Makroregionu „pewni właściwy rozwój Polski Wschodniej. Województwo proponuje:</p> <p>— Objęcie ww. działaniem tylko miast wojewódzkich i ich obszarów funkcjonalnych a resztę miast uwzględnić w programach regionalnych. Obecnie realizowany jest ze środków POIiŚ 2014-2020, przez miasto powyżej 100 tys. Mieszkańców, projekt systemowy pt. Miejskie Plany Adaptacji, w którym 44 miasta przygotowują plany na działania inwestycyjnie do realizacji w ramach FENiKS (według demarkacji opublikowanej przez Ministerstwo). Te same działania planowane są w FEPW. Kwalifikują się do tego projektu stolice województw Polski Wschodniej oraz Radom, miasta subregionalne, a także miejscowości o gęstości zaludnienia powyżej 1000 mieszkańców/km². W przypadku zabezpieczenia środków w FENiKS dla największych miast, Województwo proponuje resztę miast finansować z programów regionalnych, a w FEPW usunąć to działanie</p> <p>— Przekazanie tych środków m.in. na rozwój zrównoważonego transportu zbiorowego, pozwoli na wypełnienie założeń i celów klimatycznych które nakłada na nas Unia Europejska a jednocześnie działanie dotyczące tzw. zielonych miejsc trzecich z pewnością będzie mogło być zrealizowane z poziomu regionalnego, bo taki jest charakter</p>	<p>Komentarz / wyjaśnienie</p> <p>W ramach FEPW przewiduje się wsparcie miast wojewódzkich, miast średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze oraz innych ośrodków miejskich z podregionów z najwyższą trwałą marginalizacją z makroregionu Polski Wschodniej wraz z obszarami funkcjonalnymi. Proponowane wsparcie jest selektywne - dla kompleksowych projektów podmiotów zobligowanych ustawowo – stąd próg ustawiono na 50 tys. mieszkańców. Logika interwencji programu FEPW w tym względzie miała na celu realizację wskazań KSRR i zapisów projektu UP odnośnie wspierania z poziomu krajowego OSI - miasta średnie tracące funkcje społeczno-gospodarcze oraz obszary zagrożone trwałą marginalizacją.</p>

				tych przedsięwzięć (brakuje im cech projektu makroregionalnego). Postuluje się również koncentrację działań na transporcie zbiorowym w miastach wojewódzkich., podobnie jak w kończącej się perspektywie 2014-2020. Pozostałe ośrodki powinny otrzymać wsparcie z budżetu FENiKS (koperta dla ośrodków subregionalnych Polski Wschodniej) lub programów regionalnych (pozostałe mniejsze ośrodki miejskie). Takie rozwiązanie pozwoli zrealizować projekty w stolicach regionów odpowiednio do zapotrzebowania, z uwzględnieniem konieczności dokończenia inwestycji sieciowych rozpoczętych jeszcze w perspektywie 2007-2013 - PO Rozwój Polski Wschodniej.	
127.	Stanowisko 6 regionów PW		Działanie: Zrównoważona mobilność miejska	<p>✓ Wszystkie regiony opowiadają się za zwiększoną kwotą alokacji w tym działaniu - minimum 450 mln euro - maksimum 530 mln euro.</p> <p>Województwo Lubelskie poddaje pod rozagę Ministerstwa linię demarkacyjną w kształcie: wsparcie z FEPW dla miast subregionalnych i regionalnych wraz z ich obszarami funkcjonalnymi w postaci zakupu taboru - jedynie autobusów elektrycznych, a z RPO pozostała infrastruktura.</p> <p>Województwo Podlaskie proponuje ustalenie linii demarkacyjnej nie w oparciu o kategorie poszczególnych miast, a o zakres inwestycji, tj. projekty polegające jedynie na zakupie autobusów elektrycznych — FEPW, pozostała infrastruktura miejska — RPO.</p>	<p>Komentarz / wyjaśnienie</p> <p>Wysokość alokacji na wsparcie transportu wynika z podziału środków pomiędzy wszystkie priorytety uwzględnione w programie, przy uwzględnieniu limitów koncentracji tematycznej.</p> <p>W ramach FEPW przewiduje się wsparcie miast wojewódzkich, miast średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze oraz innych ośrodków miejskich z podregionów z najwyższą trwałą marginalizacją z makroregionu Polski Wschodniej wraz z obszarami funkcjonalnymi. Proponowane wsparcie jest selektywne - dla kompleksowych projektów podmiotów zobligowanych ustawowo – stąd próg ustawiono na 50 tys. mieszkańców</p>
128.	Stanowisko 6 regionów PW		Działanie: Infrastruktura drogowa	<p>Wszystkie regiony opowiada się za zwiększoną kwotą alokacji w tym działaniu - minimum 450 mln euro - maksimum 550 mln euro.</p> <p>Regiony zgodnie uważają, iż alokacja zaproponowana w programie FEPW z przeznaczeniem na infrastrukturę transportową jest za niska. Makroregion Polski Wschodniej rozwija się, ale jako obszar niezamożny potrzebuje dodatkowego wsparcia stosownie do indywidualnych potrzeb w regionach, aby "dogonić" resztę kraju. Przewyciężanie negatywnych trendów rozwojowych musi wspomagać rozwój infrastruktury transportowej. Bez wątpienia stanowi ona niejedyny, ale za to kluczowy czynnik pobudzania procesów rozwoju społeczno-gospodarczego. Dlatego wnosimy o zabezpieczenie jak największej kwoty na inwestycje w drogi wojewódzkie z zachowaniem sprawiedliwego sposobu dystrybucji środków pomiędzy województwami.</p> <p>Województwo Warmińsko-Mazurskie proponuje, aby minimalna kwota na rozwój dróg wojewódzkich wyniosła 550 mln euro.</p> <p>Województwo Świętokrzyskie podkreśla, iż zakres działania dotyczącego infrastruktury drogowej powinien obejmować wyłącznie drogi wojewódzkie.</p>	<p>Komentarz / wyjaśnienie</p> <p>Wysokość alokacji na wsparcie transportu wynika z podziału środków pomiędzy wszystkie priorytety uwzględnione w programie, przy uwzględnieniu limitów koncentracji tematycznej.</p> <p>Inwestycje drogowe dotyczące dróg wojewódzkich w programie FE PW będą realizowane w trybie konkursowym. O dofinansowanie będą mogły ubiegać się wyłącznie projekty umieszczone w planie transportowym danego województwa.</p>

					Województwo Lubelskie rekomenduje do FEPW projekty drogowe: droga 833, droga 858, droga 842.	
129.	Stanowisko 6 regionów PW		Działanie: Ponadregionalna infrastruktura kolejowa		<p>Wszystkie regiony opowiadają się za zmianą kwoty alokacji w tym działaniu - minimum 400 mln euro - maksimum 550 mln euro.</p> <p>Województwo Podkarpackie wnosi o utrzymanie inwestycji w ramach Wschodniej Magistrali Kolejowej, tj.: na liniach kolejowych nr 74/78/25 (trójstyk: odcinek Stalowa Wola — Tarnobrzeg/Sandomierz — Ocice/Padew) oraz na linii kolejowej nr 68 (odcinek Stalowa Wola Rozwadów — Przeworsk). Proponowana alokacja: 500 mln euro.</p> <p>Województwo Świętokrzyskie postuluje, aby działanie dotyczące ponadlokalnej infrastruktury kolejowej zachowało zaproponowaną przez Ministerstwo alokację w wysokości 500 mln euro.</p> <p>Województwo Warmińsko-Mazurskie zwraca uwagę na konieczność sprawiedliwego zaprogramowania wsparcia dedykowanego projektom infrastruktury kolejowej i w tym celu równoważenia wsparcia w regionach przez FEPW. Największe projekty kolejowe (TEN-T, komponenty CPK), ze względu na swoją specyfikę i profil projektowy powinny być finansowane np. z programu FENiKS, Instrumentu Łącząc Europę (CEF) lub dedykowanych krajowych programów wieloletnich finansowanych z budżetu państwa. Województwo podtrzymuje wniosek o zwiększenie alokacji na kolej do poziomu 550 mln euro w celu umożliwienia finansowania przez FEPW projektów kolejowych we wszystkich regionach Polski Wschodniej. Powinny to być połączenia o wybitnie międzyregionalnym charakterze, których realizacja pozytywnie wpłynie na spójność Makroregionu w wymiarze wewnętrznym (w tym przypadku będzie to łączność z województwem podlaskim dzięki modernizacji linii kolejowej Gołdap-Olecko) oraz zewnętrznym (tu też w przypadku województwa warmińsko-mazurskiego nastąpi dowiązanie do Rail Baltica w okolicach Olecka). Region nie dopuszcza możliwości finansowania linii kolejowych tylko w wybranych województwach, jak to proponuje Ministerstwo (vide dokończenie tzw. <i>Magistrali Wschodniej</i>).</p>	<p>Komentarz / wyjaśnienie</p> <p>Wysokość alokacji na wsparcie transportu wynika z podziału środków pomiędzy wszystkie priorytety uwzględnione w programie.</p> <p>Niezbędne jest dokończenie Wschodniej Magistrali Kolejowej, niemniej dodatkowe projekty będą uzgadniane z przedstawicielami samorządów województw Polski Wschodniej i zarządcą infrastruktury na kolejnym etapie prac nad programem.</p>
130.	Stanowisko 6 regionów PW				<p>✓ Wszystkie regiony opowiadają się za dodaniem nowego działania: Infrastruktura tras rowerowych z proponowaną kwotą alokacji: 120 mln euro.</p> <p>Województwo Lubelskie informuje, że koszt powstania 1 km trasy rowerowej, zgodnej ze standardami europejskimi to kwota ok. 1 mln zł. Mając na uwadze konieczność zaangażowania dużych nakładów finansowych na budowę i rozbudowę infrastruktury rowerowej w ramach FEPW, jest zasadne wygospodarowanie środków na ten cel i dodanie odrębnego działania pn. Rozbudowa Transportu Rowerowego do Priorytetu 3 Spójna sieć transportowa.</p> <p>Województwo Podkarpackie proponuje wydzielenie dedykowanej interwencji dla rozwoju infrastruktury transportu rowerowego jako infrastruktury liniowej o określonych, przyjętych w UE standardach, Należy podkreślić, iż interwencja będzie miała charakter inwestycyjny. Zadania obejmowałyby rozbudowę i modernizację istniejących tras rowerowych w kierunku dostosowania ich do obecnych standardów infrastruktury rowerowej oraz</p>	<p>Komentarz / wyjaśnienie</p> <p>Rozporządzenie ogólne i rozporządzenie EFRR nie przewidują wsparcia tras rowerowych w CP3. Dialog w zakresie rozporządzeń na forum europejskim został zakończony. Trasy rowerowe mogą być elementem projektu drogowego przy zachowaniu zasad bezpieczeństwa.</p>

				<p>budowę nowych tras. Powstała infrastruktura rowerowa mogłaby łączyć się ze Wschodnim Szlakiem Rowerowym Green Velo, co zwiększy efekt inwestycji, interwencja nawiązywałaby do zadania z perspektywy 2007-2013 i rozwoju tras rowerowych - Green Velo. Ponadto, ten typ interwencji osiąga marker klimatyczny 100%. Obecnie Komisja Europejska dopuszcza infrastrukturę rowerową wyłącznie w CP2 jako mobilność w miastach i ich obszarach funkcjonalnych. W FEPW widzimy mobilność rowerową w CP3, dlatego też konieczne będzie podjęcie dialogu z KE w celu uzyskania zgody na realizację tego typu projektów w CP3</p>	
131.	Stanowisko 6 regionów PW		Działanie: Marka "Uzdrowiska Polski Wschodniej"	<p>Wszystkie regiony opowiadają się za zwiększoną kwotą alokacji w tym działaniu - minimum 110 mln euro - maksimum 150 mln euro oraz za rozszerzeniem interwencji o obszary ochrony uzdrowiskowej.</p> <p>Województwo Lubelskie widzi potrzebę skierowania wsparcia również do nowo powstających podmiotów świadczących kompleksowe usługi sanatoryjno-uzdrowiskowe.</p> <p>Województwo Warmińsko-Mazurskie oczekuje znacznego zwiększenia alokacji na uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej do kwoty minimum 150 mln euro. Przy 12 uzdrowiskach i 6 obszarach ochrony uzdrowiskowej w Polsce Wschodniej alokacja 75 mln euro jest daleko niewystarczająca na realizację zaplanowanych działań. Włączenie uzdrowisk do zakresu interwencji programu powinno wiązać się z zabezpieczeniem odpowiednich środków na realizację projektów w poszczególnych regionach. Zidentyfikowany i rozpoznany potencjał w regionach pokazuje, że zapotrzebowanie na środki w tym działaniu jest większe od proponowanej alokacji a realizując ten obszar z FEPW nie możliwe jest komplementarne wsparcie tego typu działań z RPO.</p>	<p>Komentarz / wyjaśnienie</p> <p>Wysokość alokacji na wsparcie uzdrowisk wynika z podziału środków pomiędzy wszystkie priorytety uwzględnione w <i>Programie</i>.</p>
132.	Stanowisko 6 regionów PW		Działanie: Miejsca aktywności społecznej	<p>Wszystkie regiony opowiadają się za usunięciem ww. działania.</p> <p>Województwo Podkarpackie zaznacza, iż projekty mające na celu unowocześnienie i wzmocnienie roli bibliotek, jako instytucji kultury, poprzez przekształcenie w nowoczesne mediateki umożliwiające dostęp mieszkańców do dóbr kultury wpisują się w wyzwania społeczne Makroregionu. Jednakże należy podkreślić, iż projekty o takim charakterze powinny być realizowane z poziomu regionalnego, bądź poprzez programy systemowe odpowiedniego ministerstwa.</p> <p>Województwo Warmińsko-Mazurskie dodaje, że właściwa jest rezygnacja z działania dotyczącego mediatek i przeznaczenie tych środków na szlaki turystyczne i uzdrowiska. Wspomniane mediateki są interesującym pomysłem, ale mają cechy projektów regionalnych i dlatego powinny być objęte zakresem wsparcia RPO.</p>	<p>Uwaga uwzględniona</p> <p>Zgodnie z postulatem regionów PW wsparcie mediatek będzie realizowane w programach regionalnych.</p>
133.	Stanowisko 6 regionów PW		Działanie: Produkty turystyczne	<p>Wszystkie regiony opowiadają się za zwiększoną kwotą alokacji w tym działaniu - minimum 110 mln euro - maksimum 130 mln euro</p> <p>Województwo Lubelskie wskazuje na promocję projektu dotyczącego Wiślanej Trasy Rowerowej oraz wsparcie Szlaków kajakowych Polski Wschodniej i kamperów, a Województwo Warmińsko-Mazurskie opowiada się za wyodrębnieniem linii budżetowych dla szlaków turystycznych, w ramach których ogłaszane byłyby nabory wniosków.</p> <p>W odniesieniu do wszystkich działań wskazanych w FEPW, a w szczególności do działań</p>	<p>Komentarz / wyjaśnienie</p> <p>Wysokość alokacji na wsparcie turystyki wynika z podziału środków pomiędzy wszystkie priorytety uwzględnione w <i>Programie</i>.</p>

					z zakresu przeciwdziałania zmianom klimatu, mobilności miejskiej oraz transportowych: drogowych, kolejowych i rowerowych, etc., konieczne jest spełnienie wszelkich warunków formalnych i merytorycznych wynikających z właściwych rozporządzeń unijnych, jak również konstrukcja linii demarkacyjnej zarówno pomiędzy FEPW a następcami RPO, jak i programem FEnIKS. Dlatego Województwo Podlaskie proponuje, aby katalog projektów lub beneficjentów objętych zakresem wsparcia FEWP został uzgodniony bilateralnie pomiędzy Ministerstwem a każdym z 6 regionów i i ujęty w poszczególnych kontraktach programowych. Takie rozwiązanie pozwoli zapewnić indywidualne, uzgodnione z regionem wsparcie przy jednoczesnym oparciu demarkacji na narzędziu gwarantującym Ministerstwu koordynację i kontrolę zakresu wsparcia.	
134.	Starostwo Olsztyńskie	Warmińsko-mazurskie			<p>Wsparcie dla powstania Szlaku Świętej Warmii Przebieg przez wszystkie gminy warmińskie (ok. 450 km) – powstanie tematycznych pętli turystycznych (piesze, rowerowe, konne). Propozycje:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Tworzenie szlaków między gminami i powiatami, bez wymogu łączenia się z innymi województwami. ▪ Określić dla podmiotów turystycznych inne cele szczególne tj., aby nie tylko innowacyjność była podstawą oceny; w tym przypadku może być postawiony wymóg powiązania produktu lub usługi z innymi usługami turystycznymi albo zakres dostępności produktu/usługi turystycznej (region, kraj, zagranica) itd. ▪ Tworzenie aplikacji interaktywnych np. dla całego regionu Warmii lub dla całego szlaku umożliwiających integrację produktów i usług turystycznych (noclegi, szlaki, muzea, wypożyczalnie, punkty informacji turystycznej, ośrodki sportu i rekreacji, bazy, producentów regionalnej żywności, agencje turystyczne, obiekty sakralne, komunikację lokalną, lotniska itd.). ▪ Restaurację lub restrukturyzację ważnych dla regionu obiektów/organizacji z punktu widzenia turystyki np. obiektów historycznych lub dziedzictwa wielokulturowego, centrów historyczno-naukowych, podmiotów organizujących eventy, komunikacji nastawionej na turystę (podobnie jak w górach SkiBusy). ▪ Promocję systemową za granicą opartą o współpracę z regionami/miastami partnerskimi, ale tylko o podobnej strukturze społecznej i podobnym potencjale turystycznym w celu wymiany doświadczeń i inspirowania gospodarki lokalnej w oparciu o doświadczenia partnerów zagranicznych. ▪ Budowanie obszaru „Dziedzictwa Kulinarne” m.in. Warmii poprzez wspieranie podmiotów gospodarczych - producentów i obiektów gastronomicznych tj. łączenie ich usługi produktów w jedną całość regionalną, tak, aby zmniejszać konkurencję na rynku wewnętrznym, a jednocześnie zwiększać ich konkurencyjność na rynku krajowym i zagranicznym. ▪ Projekt programu „Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021-2027” winien poszerzyć listę priorytetów o obszar dedykowany wspieraniu działań poświęconych wielokulturowości, a także dopuszczać udział dużych przedsiębiorstw w ubieganiu się o wsparcie w tym zakresie inwestycyjnym. Wsparcie przeznaczone na utrwalanie i eksponowanie unikatowego dorobku kulturowego, w tym fundusze przeznaczone na rozbudowę infrastruktury towarzyszącej niezbędnej w celu zapewnienia dostępu dziedzictwa regionów własnych, co przyczyni się do stymulowania aktywizacji społecznej, tworzenia warunków rozwoju i konkurencyjności gospodarki oraz podniesienia poziomu życia mieszkańców województw Polski Wschodniej. 	<p>Komentarz / wyjaśnienie</p> <p>W CP4 wsparciem zostaną objęte szlaki ponadregionalne – przebiegające przez min. 2 województwa. Propozycje projektów są zgłaszane przez samorządy województw.</p>

					<ul style="list-style-type: none"> ▪ Rozwój turystyki całorocznej w Polsce Wschodniej (stan techniczny obiektów i ich ilość generuje w branży trudności w zapewnieniu dostępności infrastruktury wszystkim zainteresowanym w okresie letniego nasilenia ruchu turystycznego i przyczynia się do powstawania swoistego napięcia nacechowanego pobieżnością turystyki. Napięcie to przekłada się na ograniczone poznawanie miejscowych atrakcji, skracanie okresu wypoczynkowego i potęgowanie ograniczeń i trudności właścicieli infrastruktury wypoczynkowej jesienią i zimą, w okresach gdy brakuje turystów, a pozostają koszty utrzymania infrastruktury. <p>Tworzenia infrastruktury towarzyszącej w miejscach o unikatowym dziedzictwie i historii. Często są to miejsca mniej rozpoznawalne, położone w mniejszych i malowniczych zakątkach Polski. To właśnie te niewielkie miejscowości o bogatej historii i kulturze są najczęściej pozbawione jakichkolwiek środków na działalność, ratowanie i kultywowanie unikatowego dziedzictwa kulturowego Polski.</p>		
135.	Starostwo Powiatowe w Olsztynie	Warmińsko-mazurskie	5.4. PRIORYTET 4. KAPITAŁ SPOŁECZNY, TURYSTYKA ORAZ USŁUGI UZDROWISKO WE	61	Beneficjenci- brak jest przewidzianych beneficjentów lub określenia statusu „kościelnych osób prawnych” pod kątem ich przynależności do MŚP.	Brak tego typu beneficjentów, co w przypadku Warmii, która słynie ze średniowiecznych kościołów i kapliczek (zabytkowych obiektów na szlakach turystycznych) jest kolejnym wykluczeniem małych parafii, które nie będą mogły dostosowywać obiektów do turystyki tradycyjnej i turystyki religijnej.	Komentarz / wyjaśnienie Katalog beneficjentów zostanie ustalony na poziomie SzOP.
136.	Starostwo Powiatowe w Olsztynie	Warmińsko-mazurskie	1. 5.4. PRIORYTET 4. KAPITAŁ SPOŁECZNY, TURYSTYKA ORAZ USŁUGI UZDROWISKO WE	61	Tworzenia uzdrowisk i usług towarzyszących - nieograniczanie dofinansowania wyłącznie dla uzdrowisk i usług towarzyszących.	Warmia nie jest regionem uzdrowiskowym, a więc jest wykluczona. Walka z pandemią Covid to nie tylko leczenie uzdrowiskowe, ale także wyprowadzanie ludzi z miejsc skupisk aglomeracyjnych i odpoczynek na łonie natury.	Komentarz / wyjaśnienie Wsparcie miejscowości uzdrowiskowych w projekcie <i>FEPW</i> stanowi odpowiedź na postulat regionów z Polski Wschodniej, zgłoszonych m.in. w <i>Stanowisku Komisji ds. Polski Wschodniej Związku Województw RP z dnia 4 września 2020 roku w sprawie projektu Programu Operacyjnego Polska Wschodnia+</i> . Wskazano w nim, iż konieczna jest poprawa warunków do rozwoju i wykorzystania funkcji uzdrowiskowej bazującej na walorach środowiskowych Makroregionu. Ww. obszar wsparcia wynika również ze zidentyfikowanych wyzwań oraz potrzeb inwestycyjnych opisanych w projekcie <i>FEPW</i> (wzrost popytu na usługi zakładów leczenia uzdrowiskowego, wynikające ze struktury wiekowej polskiego społeczeństwa, jak również w odpowiedzi na skutki pandemii COVID) przy wykorzystaniu potencjału

							makroregionu - naturalnych zasobów przyrodoleczniczych, mikroklimatu, walorów środowiskowych.
137.	Starostwo Powiatowe w Olsztynie	Warmińsko-mazurskie	5.1. PRIORYTET 1. PRZEDSIĘBIORCZOŚĆ I INNOWACJE	37	Proponuje się rozszerzenie katalogu typu beneficjentów. Projekt programu „Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021-2027” winien poszerzyć listę priorytetów o obszar dedykowany wspieraniu działań poświęconych wielokulturowości, a także dopuszczać udział dużych przedsiębiorstw w ubieganiu się o wsparcie w tym zakresie inwestycyjnym. Wsparcie przeznaczone na utrwalanie i eksponowanie unikatowego dorobku kulturowego, w tym fundusze przeznaczone na rozbudowę infrastruktury towarzyszącej niezbędnej w celu zapewnienia dostępu dziedzictwa regionów własnych.	Poszerzenie katalogu beneficjentów przyczyni się do stymulowania aktywizacji społecznej, tworzenia warunków rozwoju i konkurencyjności gospodarki oraz podniesienia poziomu życia mieszkańców województw Polski Wschodniej.	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>W CP4 wsparciem zostaną objęte szlaki ponadregionalne – przebiegające przez min. 2 województwa. Propozycje projektów są zgłaszane przez samorządy województw.</p> <p>Przedsiębiorcom prowadzącym działalność w branży turystycznej dedykowano wsparcie w formie pożyczek w ramach CP1 CS (iii) (działania komplementarne).</p>
138.	Starostwo Powiatowe w Olsztynie	Warmińsko-mazurskie	5.4. PRIORYTET 4. KAPITAŁ SPOŁECZNY, TURYSTYKA ORAZ USŁUGI UZDROWISKO WEET 4. KAPITAŁ SPOŁECZNY, TURYSTYKA ORAZ USŁUGI UZDROWISKO WE	67	Proponuje się zmianę zapisu w zakresie wsparcia inwestycji w obiekty/ miejsca, które poprzez powiązanie ich ze sobą, utworzą turystyczne szlaki tematyczne w szczególności przechodzące przez granice województw (tzw. wewnętrzne peryferia) i łączące minimum dwa z nich, poprzez uwzględnienie również możliwości tworzenia szlaków w obrębie jednego województwa.	Od dwóch lat nasze Starostwo Powiatowe wraz z innymi starostwami ziemi warmińskiej rozpoczęło budować świadomość społeczeństwa na temat dziedzictwa kulturowego Warmii i w tym zakresie realizuje swój projekt promocyjny „Szlak Świętej Warmii”. Obecnie nasze prace skupiają się na wypracowaniu „projektu gospodarczego” pod tą samą nazwą „Szlak Świętej Warmii”, gdzie chcielibyśmy połączyć dziedzictwo kulturowe Warmii, atrakcje turystyczne, sieć gastronomiczno-hotelową, sieć komunikacyjną z wyznaczonym geograficznie szlakiem turystycznym, który wraz z gminami warmińskimi zamierzamy stworzyć. Warmia, w szczególności Szlak Świętej Warmii zostanie w ten sposób wykluczony, gdyż nie obejmuje dwóch województw. W związku z powyższym dla rozwoju regionu istotnym jest aby tworzenie szlaków między gminami i powiatami było możliwe bez wymogu łączenia się z innymi województwami.	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p><i>Program</i> ma charakter ponadregionalny i niezbędne dla jego wdrażania jest aby interwencja również miała wymiar ponadregionalny.</p> <p>W CP4 wsparciem zostaną objęte szlaki ponadregionalne – przebiegające przez min. 2 województwa. Propozycje projektów są zgłaszane przez samorządy województw.</p>
139.	Starostwo Powiatowe w Olsztynie	Warmińsko-mazurskie	5.1. PRIORYTET 1. PRZEDSIĘBIOR	37	Wprowadzenie w przedsiębiorstwach inteligentnych rozwiązań z	Usługi turystyczne w ten obszar się nie wpisują, a więc warmińskie przedsiębiorstwa związane z turystyką zostaną wykluczone.	<p>Komentarz / wyjaśnienie</p> <p>Przedsiębiorcy z branży usług</p>

			CZOŚĆ I INNOWACJE		zakresu gospodarki obiegu zamkniętego oraz automatyzacji i robotyzacji procesów- proponuje się poszerzenie katalogu zadań do wsparcia w ramach, których przedsiębiorcy mogliby wnioskować o dofinansowanie o usługi świadczone w branży turystycznej.		turystycznych również będą mogli ubiegać się o dofinansowanie w ramach wsparcia na automatyzację/robotyzację oraz GOZ. Ponadto w FEPW dla przedsiębiorców z branży turystycznej przewidziany jest osobny instrument w postaci pożyczek.
140.	Starostwo Powiatowe w Olsztynie	Warmińsko-Mazurskie	5.4. PRIORYTET 4. KAPITAŁ SPOŁECZNY, TURYSTYKA ORAZ USŁUGI UZDROWISKO WE	66	Unowocześnienie i wzmocnienie roli bibliotek - proponuje się rozszerzenie zakresu dofinansowania, które sprzyjałoby rozwojowi turystyki w regionie	<p>Warmia praktycznie jest wykluczona, gdyż nie jest aglomeracją, biblioteki służą mieszkańcom i tworzenie mediotek, nie będzie wpływało na rozwój turystyki w tym regionie.</p> <p>Rozszerzenie zakresu dofinansowania w kierunku: a) restauracji lub restrukturyzacji ważnych dla regionu obiektów/organizacji z punktu widzenia turystyki np. obiektów historycznych lub dziedzictwa wielokulturowego, centrów historyczno-naukowych, podmiotów organizujących eventy, komunikacji nastawionej na turystę (podobnie jak w górach SkiBusy), b) tworzenie aplikacji interaktywnych np. dla całego regionu Warmii lub dla całego szlaku umożliwiających integrację produktów i usług turystycznych (noclegi, szlaki, muzea, wypożyczalnie, punkty informacji turystycznej, ośrodki sportu i rekreacji, bazary, producentów regionalnej żywności, agencje turystyczne, obiekty sakralne, komunikację lokalną, lotniska itd.), przyczynią się do skuteczniejszej realizacji przyjętego celu zasadniczego programu ukierunkowanego na utrwalenie warunków sprzyjających konkurencyjności gospodarki oraz wyższej jakości życia w Polsce Wschodniej.</p>	<p>Komentarz / wyjaśnienie</p> <p>W ramach CS (v) – CP 4 przewidziano wsparcie ponadregionalnych turystycznych szlaków tematycznych, stanowiących powiązanie obiektów/miejsc (odwołujące się do walorów historycznych, kulturowych oraz przyrodniczych) przebiegających przez minimum dwa województwa.</p> <p>Zgodnie z postulatem regionów PW wsparcie mediotek będzie realizowane w programach regionalnych.</p> <p>Szczegółowy zakres wsparcia zostanie przedstawiony w SzOP.</p>
141.	Starostwo Powiatowe w Olsztynie	warmińsko-mazurskie	5.1. PRIORYTET 1. PRZEDSIĘBIORCZOŚĆ I INNOWACJE	36	W ramach Platform startowych zapewnione zostanie indywidualne wsparcie dla innowacyjnych przedsiębiorstw- proponuje się poszerzenie katalogu beneficjentów również o przedsiębiorstwa opierające swoją działalność o wykorzystanie dziedzictwa kulturowego i rozwoju turystyki oraz określenie dla podmiotów turystycznych innych celów	<p>w tym przypadku może być postawiony wymóg powiązania produktu lub usługi z innymi usługami turystycznymi albo zakres dostępności produktu/usługi turystycznej (region, kraj, zagranica) itd.</p> <p>Warmia, która chce iść w kierunku wykorzystania dziedzictwa kulturowego i rozwoju turystyki, nie zaś uprzemysłowienia także i tu zostanie wykluczona w dalszej perspektywie, bowiem przedsiębiorstwa turystyczne i usługowe pokrewne dla tej branży nie będą innowacyjne.</p>	<p>Komentarz / wyjaśnienie</p> <p>Należy zwrócić uwagę, że właśnie innowacyjność jest tą cechą, która odróżnia startupy od innych przedsiębiorców. W ramach instrumentu mogą być wspierane startupy z różnych branż, w tym z branży turystycznej.</p>

					szczególnych tj., aby nie tylko innowacyjność była podstawą oceny		
142.	Starostwo Powiatowe w Olsztynie	warmińsko-mazurskie	5.4. PRIORYTET 4. KAPITAŁ SPOŁECZNY, TURYSTYKA ORAZ USŁUGI UZDROWISKO WE	66	<p>Wsparcie kompleksowych projektów, wg jednolitego standardu funkcjonalności i usług obiektu, obejmujących: infrastrukturę wraz z wyposażeniem, oraz prowadzenie działalności animacyjnej-</p> <p>proponuje się poszerzenie wsparcia kompleksowych projektów o :</p> <ul style="list-style-type: none"> -tworzenie aplikacji interaktywnych, -restaurację lub restrukturyzację ważnych dla regionu obiektów/organizacji z punktu widzenia turystyki, centrów historyczno-naukowych, podmiotów organizujących eventy, komunikacji nastawionej na turystę (podobnie jak w górach SkiBusy). - budowanie obszaru „Dziedzictwa Kulinarnego” m.in. Warmii poprzez wspieranie podmiotów gospodarczych - producentów i obiektów gastronomicznych t.j. łączenie ich usług i produktów w jedną całość regionalną, tak, aby zmniejszać konkurencję na rynku wewnętrznym, a jednocześnie zwiększać ich konkurencyjność na rynku krajowym i zagranicznym. 	Wsparcie kompleksowych projektów, wg jednolitego standardu funkcjonalności i usług obiektu, obejmujących zadanie polegające na wsparciu infrastruktury wraz z wyposażeniem, oraz prowadzeniu działalności animacyjnej, Warmia posiada już w ramach działania obiektów kultury i w ośrodków turystycznych, w związku z czym obecne zapisy blokują możliwość rozwoju społeczno- gospodarczego regionu opartego o dziedzictwo kulturalne i bogactwo naturalne.	<p>Komentarz / wyjaśnienie</p> <p>W ramach CS (v) – CP 4 przewidziano wsparcie ponadregionalnych turystycznych szlaków tematycznych, stanowiących powiązanie obiektów/miejsc (odwołujące się do walorów historycznych, kulturowych oraz przyrodniczych) przebiegających przez minimum dwa województwa.</p> <p>Zgodnie z postulatem regionów PW wsparcie mediately będzie realizowane w programach regionalnych.</p> <p>Szczegółowy zakres wsparcia zostanie przedstawiony w SzOP.</p>
143.	Stowarzyszenie Gmin Uzdrowiskowych RP	Małopolskie	PRIORYTET 4. KAPITAŁ SPOŁECZNY, TURYSTYKA ORAZ USŁUGI UZDROWISKO WE	61-62	<p>Jest: „Alokacja: 75 mln EUR” Należy zmienić na: „Alokacja: 120 mln EUR”</p>	<p>Zapis w istniejącej formie, nie zapewnia realizacji zdiagnozowanych potrzeb, gmin uzdrowiskowych. Trudno nie dostrzec, że uzdrowiska to nasz jedyny narodowy produkt sieciowy, który ma europejską markę a którego kompleksowy i zintegrowany rozwój jest bez wątpienia odpowiedzią na zasadnicze wyzwania, przed którymi stoi Polska i Europa tj. przygotowanie systemu</p>	<p>Komentarz / wyjaśnienie</p> <p>Wysokość alokacji na wsparcie uzdrowisk wynika z podziału środków pomiędzy wszystkie priorytety uwzględnione w programie.</p>

						usług zdrowotnych pod kątem chorób cywilizacyjnych i starzejącego się społeczeństwa. Rozwój uzdrowisk zwiększy ponadto zdolność systemu ochrony zdrowia, wpłynie na powstrzymanie pandemii i jej skutków społecznych poprzez utrzymanie spójności społecznej oraz wspieranie odbudowy gospodarki, podniesie jakość i dostępność szeroko rozumianych usług publicznych, szczególnie zdrowotnych w tym tzw. rehabilitacji pocovidowej. Proponowana nowa kwota pozwala pokryć minimalny zakres inwestycji, których realizacja jest niezbędna do kompleksowego prowadzenia funkcji uzdrowiskowej na obszarze Polski Wschodniej. Pozbawienie jst takich możliwości pogłębi wpływ negatywnych skutków pandemii na rozwój miejscowości uzdrowiskowych.	
144.	Stowarzyszenie Gmin Uzdrowiskowych RP	Małopolskie	PRIORYTET 4. KAPITAŁ SPOŁECZNY, TURYSTYKA ORAZ USŁUGI UZDROWISKO WE	61-62	Jest: „W ramach interwencji CS (iv) planowany jest rozwój infrastruktury i wyposażenia podmiotów świadczących kompleksowe usługi sanatoryjne, uzdrowiskowe.” Należy zmienić na: „W ramach interwencji CS (iv) planowany jest rozwój infrastruktury uzdrowiskowej i około uzdrowiskowej tworzonej przez jednostki samorządu terytorialnego ich związku, stowarzyszenia i osoby prawne, oraz rozwój infrastruktury i wyposażenia podmiotów świadczących kompleksowe usługi sanatoryjne, uzdrowiskowe.”	Zapis w istniejącej formie, wyklucza de facto większość beneficjentów jakimi są JST ich Stowarzyszenia gdyż nie są to podmioty świadczące kompleksowe usługi sanatoryjne, uzdrowiskowe, czego efektem będzie zahamowanie inwestycji uzdrowiskowych i około uzdrowiskowych prowadzonych przez samorządy. Za uzasadnione uważamy poszerzenie o jednostki samorządu terytorialnego katalogu podmiotów uprawnionych do ubiegania się o finansowe wsparcie w ramach programu. Udzielane w ramach PPW wsparcie powinno dotyczyć również realizacji przedsięwzięć powiązanych z uzdrowiskami, takich jak np. tworzenie nowych i modernizacja ogólnodostępnych produktów i obiektów służących kuracjom (parków zdrojowych, ścieżek spacerowych, rowerowych w otoczeniu sanatorium). Pozbawienie jst takich możliwości pogłębi wpływ negatywnych skutków pandemii na rozwój miejscowości uzdrowiskowych.	Komentarz / wyjaśnienie Wsparcie na rozwój infrastruktury i wyposażenia w CP4 CS iv skierowane jest do podmiotów świadczących usługi sanatoryjne i uzdrowiskowe. Niemniej w CP 2 CS iv przewidziano wśród beneficjentów szczególną grupę JST – o statusie uzdrowiska bądź obszaru ochrony uzdrowiskowej i możliwość realizacji w ramach adaptacji do zmian klimatu infrastruktury okołouzdrawiskowej jak to zostało ujęte w uwadze (działania komplementarne).
145.	Stowarzyszenie KOCHAM RADOM	Mazowieckie	5.3. PRIORYTET 3. SPÓJNA SIEĆ TRANSPORTOWA	55-60	W zakresie sieci kolejowej preferencję powinny mieć nie tylko bezpośrednie połączenia miast wojewódzkich PW, ale również porównywalnej rangi miast niewojewódzkich - w szczególności Radomia i Płocka w części regionalnej woj. mazowieckiego (nie mających formalnie statusu miast wojewódzkich, ale de facto pełniących taką rolę plus postulowaną rangę miast wojewódzkich). Ponadto,	Postulat ten pozwoli skomunikować również Radom i Płock ze sobą oraz z pozostałymi regionalnymi miastami PW. Przykład postulowanego celu - połączenie Kozienic z Radomiem	Komentarz / wyjaśnienie W ramach programu <i>FEPW</i> przewidziano wsparcie inwestycji kolejowych o znaczeniu ponadregionalnym, o kluczowym znaczeniu dla zwiększenia dostępności kolejowej makroregionu Polski Wschodniej, koncentrując się na kontynuacji inwestycji w ramach Wschodniej Magistrali Kolejowej. Lista projektów o charakterze ponadregionalnym kwalifikujących się do dofinansowania zostanie

					powinno być explicite wskazane preferencje połączenia miast mniejszych w danych regionach z Radomiem i Płockiem		wypracowana we współpracy z przedstawicielami samorządów województw Polski Wschodniej i zarządcą infrastruktury na kolejnym etapie prac nad <i>Programem</i> .
146.	Stowarzyszenie KOCHAM RADOM	Mazowieckie	5.3. PRIORYTET 3. SPÓJNA SIEĆ TRANSPORTOWA	55-60	Nie tylko połączenia sieci drogowej z siecią TEN-T powinny być preferowane / dopuszczalne, ale jako równoważne z nimi powinny być traktowane inwestycje drogowe łączące z siecią dróg ekspresowych i autostrad. Postuluje się odpowiednie prerogatywowanie tego rozdziału i powiązanych z nim zapisów.	Nie we wszystkich obszarach objętych nowym PPW istnieje (lub jest planowana) sieć TEN-T. Przykładem jest region radomski, przez który nie przebiega ani nie jest planowy żaden korytarz drogowy TEN-T. Oznaczałoby to, że żadna z inwestycji na sieci dróg wojewódzkich nie mogłaby być dofinansowana programem. Tymczasem przez region przebiega lub będą przebiegać 2 znaczące linie drogowe ekspresowe: S7 północ-południe Warszawa-Radom-Kielce-Kraków oraz S12 Lublin-Radom-Łódź. Zasadne jest umożliwienie rozbudowy sieci drogowej komunikującej poszczególne części regionu (w tym sam Radom) z tym układem drogowym. Przykładem jest tutaj brak połączenia obwodnicy zachodniej Radomia na drodze S7 z miastem - brakuje nowego śladu drogi wojewódzkiej DW740 (ale przykładów takich można podać więcej)	Komentarz / wyjaśnienie Sieć TEN-T obejmuje zarówno S7, jak i S12. Wsparcie dróg wojewódzkich w programie <i>FEPW</i> stanowi odpowiedź na postulat samorządów województw Polski Wschodniej, zgłoszony m.in. w <i>Stanowisku Komisji ds. Polski Wschodniej Związku Województw RP z dnia 4 września 2020 roku w sprawie projektu Programu Operacyjnego Polska Wschodnia+</i> . W ramach programu <i>FEPW</i> przewidziano realizację projektów drogowych o charakterze wyłącznie ponadregionalnym, a więc takich, które wpływają bezpośrednio na poprawę powiązań drogowych pomiędzy sąsiadującymi ze sobą województwami.
147.	Stowarzyszenie KOCHAM RADOM	Mazowieckie	5.2 - CS (viii) Promowanie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej	51	Z uwagi na to, że miasta wojewódzkie-stolice województw miały preferencje lub wręcz wyłączność na rozwój publicznej komunikacji miejskiej w dwóch poprzednich okresach programowania, a także z uwagi na dołączenie do programu PW (co jest godne uznania!) obszaru województwa mazowieckiego - części regionalnej, zasadne jest ograniczenie wsparcia w tym celu właśnie do miast innych niż wojewódzkie - w szczególności do Płocka i Radomia w woj. mazowieckim i pozostałych dużych miast pozostałych województw. Gdyby to nie było możliwe,	Miasta inne niż wojewódzkie w 5 województwach PW oraz w szczególności miasta części regionalnej województwa mazowieckiego, która dołączyła niedawno do PW, były pozbawione możliwości wsparcia rozwoju / modernizacji systemów komunikacji publicznej. Waga i znaczenie efektywnej (konkurencyjnej wobec transportu indywidualnego, ale też wygodnej, bezpiecznej i niskoemisyjnej) komunikacji publicznej jest podkreślana w wielu dokumentach strategicznych - w tym najnowszych: Umowie Partnerstwa czy Krajowym Planie Odbudowy. Dlatego miasta pozbawione dotychczas takich szans powinny być preferowane (program powinien być ograniczony tylko do tych miast - z wyłączeniem w ogóle miast wojewódzkich - bądź z realną preferencją dla nich). W przypadku Radomia należy zaproponować rozwiązanie, które pozwoli efektywnie do 2027 roku wdrożyć w Radomiu sieć tramwajową. Jest to uzasadnione skalą miasta i jego układem funkcjonalnym. Projekt taki jest możliwy do realizacji w	Komentarz / wyjaśnienie W ramach programu <i>FEPW</i> przewiduje się wsparcie miast wojewódzkich, miast średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze (w tym Radom) oraz innych ośrodków miejskich z podregionów z najwyższą trwałą marginalizacją z makroregionu Polski Wschodniej wraz z obszarami funkcjonalnymi. Wspomniany zakres wsparcia dot. transportu szynowego (tramwajowego) został przewidziany w programie <i>FEPW</i> .

					wówczas co najmniej Radom i Płock powinny otrzymać wyraźną preferencję w tym zakresie w staraniu się o środki na rozbudowę i modernizację komunikacji miejskiej. W przypadku Radomia postuluje się wskazać wprost możliwy projekt w postaci budowy sieci tramwajowej (liczne analizy z przeszłości wyraźnie wskazują na uzasadnienie takiej inwestycji w Radomiu)	perspektywie 2027 roku - co pokazuje przykład Olsztyna	
148.	Stowarzyszenie KOCHAM RADOM	Mazowieckie	Cały dokument	1-101	Dokument dzieli miasta PW na 3 kategorie: miasta wojewódzkie (5), miasta subregionalne tracące funkcje i ośrodki wzrostu. W związku z włączeniem do PW części regionalnej województwa mazowieckiego (co jest bardzo dobrym ruchem!), w której formalnie nie ma miast wojewódzkich, jednak z uwagi na wielkość i znaczenie oraz rolę w regionie Radom i Płock powinny być traktowane na równi z miastami wojewódzkimi. Konsekwentnie, wszystkie programy i działania kierowane do miast wojewódzkich powinny obejmować też Radom i Płock (np. prymat połączenia bezpośredniego miast wojewódzkich PW powinien obejmować też wspomniany Radom i Płock - połączenia między nimi i między innymi miastami stolicami PW)	W streszczeniu do dokumentu prezentowana jest mapka i podział miast obszaru PW na stolice województw, miasta subregionalne pow. 20 tys. mieszkańców i regiony wzrostu. Tymczasem Radom i Płock (oraz Elbląg) - a w szczególności Radom - jest miastem wielkością i rangą porównywalnym z Kielcami, Rzeszowem i Olsztynem, czyli trzema z 5 miast wojewódzkich PW. Powinien być traktowany i ujmowany w dokumentach i działaniach na równi z miastami wojewódzkimi. Podział administracyjny województwa mazowieckiego, który jest postulowany i miejmy nadzieję nastąpi, doprowadzi zapewne do tego, że Radom i Płock zyskają rangę miast wojewódzkich w nowym województwie (mazowieckim-regionalnym bądź - jak postulujemy - mazowiecko-staropolskim). Zasadnym jest więc traktowanie tych miast już teraz w kategorii takiej, jak Kielce, Rzeszów, czy Olsztyn. Z drugiej strony, klasyfikowanie Radomia (210 tys. mieszkańców) do tej samej grupy miast subregionalnych tracących znaczenie o wielkości pow. 20 tys. mieszkańców (czyli np. takich jak Elk czy Łuków) jest absurdalne i nieracjonalne	Uwaga nieuwzględniona Podział administracyjny kraju na moment tworzenia zapisów projektu <i>FEPW</i> przewidywał w obszarze makroregionu Polski Wschodniej objętego wsparciem 5 miast wojewódzkich. O ile dojdzie do wspomnianych w uwadze zmian podziału terytorialnego, zapisy programu zostaną dostosowane.
149.	Stowarzyszenie Puszczyków Głos	podlaskie	555.3. PRIORYTET 3. SPÓJNA SIEĆ TRANSPORTOWA	55	Infrastruktura drogowa powinna być priorytetowym celem Programu Polska Wschodnia.	Infrastruktura drogowa ma ogromne znaczenie dla rozwoju regionu jest kluczowa dla powstawania nowych podmiotów gospodarczych , a tym samym miejsc pracy. Przekłada się to na rozwój gospodarczy regionu i zapobiega jego	Komentarz / wyjaśnienie Wsparcie dróg wojewódzkich w <i>FEPW</i> stanowi odpowiedź na postulat samorządów województw Polski Wschodniej, zgłoszony m.in. w

						<p>depopulacji. Stan dróg ma ogromne znaczenie dla bezpieczeństwa mieszkańców regionu. Nawierzchnie w dobrej jakości umożliwiają szybszą reakcję służb ratunkowych oraz transport poszkodowanych do ośrodków medycznych. Szlaki komunikacyjne umożliwiają również połączenie tej części kraju z krajami zachodniej Europy, a tym samym na szybszy i bezpieczniejszy transport towarów eksportowanych i importowanych. W przypadku połączenia infrastruktury drogowej z kolejową ogromne znaczenie ma jakość dróg dojazdowych. Reprezentując mieszkańców Gminy Narewka wnioskujemy o zagwarantowanie środków finansowych z Programu Polska Wschodnia na lata 2021-2027 na modernizację odcinka drogi wojewódzkiej nr 687 Zwodzieckie - Juszkowy Gród oraz drogi 688 Tarnopol - Siemianówka Drogi te nie tylko są ważnym węzłem komunikacyjnym ze względów społecznych i bezpieczeństwa, ale również są jedynym szlakiem drogowym łączącym fitosanitarne przejście kolejowe w Siemianówce z miastem wojewódzkim oraz całym krajem dając możliwość wymiany towarów ze wschodniej Europy, Azji do krajów zachodniej Europy. Wnioskujemy również o zmianę strategii transportowej przenosząc transport kołowy na rzecz transportu kolejowego. Przyczyni się to zwiększenia bezpieczeństwa na drogach i skróci czas transportu towarów. Transport kolejowy ma też mniejsze oddziaływanie na stan środowiska, Jakość infrastruktury drogowej ma również kluczowe znaczenie dla rozwoju turystyki umożliwiając bezpieczny i komfortowy dojazd do miejsc wypoczynku.</p>	<p><i>Stanowisku Komisji ds. Polski Wschodniej Związku Województw RP z dnia 4 września 2020 roku w sprawie projektu Programu Operacyjnego Polska Wschodnia+.</i></p> <p>W ramach FEPW przewidziano realizację projektów drogowych o charakterze wyłącznie ponadregionalnym, a więc takich, które wpływają bezpośrednio na poprawę powiązań drogowych pomiędzy sąsiadującymi ze sobą województwami. Inwestycje drogowe będą realizowane w trybie konkursowym. O dofinansowanie będą mogły ubiegać się wyłącznie projekty umieszczone w planie transportowym danego województwa.</p>
150.	UM Lublin	Lubelskie	5.4 Priorytet 4. Kapitał społeczny, turystyka oraz usługi uzdrowiskowe	66	Należy zmodyfikować katalog wnioskodawców, tak aby również miasta wojewódzkie mogły skorzystać z planowanego wsparcia w obszarze tworzenia mediów kształujących i sprzyjających komunikacji, kreatywności kooperacji, edukacji i integracji.	<p>Zasadnym jest umożliwienie wsparcia miast wojewódzkich w tym obszarze, zwłaszcza w kontekście wymagań jakie stawiane są przed tym obszarem tj. kształtowaniu postaw sprzyjających komunikacji, kreatywności kooperacji, edukacji i integracji. Zgodnie z założeniami przywoływanych wcześniej dokumentów strategicznych (SOR, KSRR2030), jak również wynikających z diagnozy cały obszar PW dotknięty jest pewnymi dysfunkcjami, które determinują udzielenie dedykowanego wsparcia. Wykluczanie jakichkolwiek wnioskodawców w zaprojektowanych obszarach nie służy budowaniu spójności społeczno-gospodarczej makroregionu, biorąc pod uwagę, że różne grupy wnioskodawców otrzymują silne wsparcie także w ramach innych mechanizmów. Dlatego zasadnym jest aby wsparcie na realizację działań, także w tym obszarze było kierowane do szerszej grupy odbiorców.</p>	<p>Komentarz / wyjaśnienie</p> <p>Zgodnie z postulatem regionów PW wsparcie mediów będzie realizowane w programach regionalnych.</p>

151.	UM Lublin	Lubelskie	5.1 Priorytet 1 Przedsiębiorczość i innowacje	36	Należy rozważyć możliwość ujęcia w proponowanym wsparciu tworzenia terenów inwestycyjnych jako uzupełnienia kompleksowego wsparcia przedsiębiorców i tworzenia odpowiednich warunków dla rozwoju przedsiębiorczości przez JST.	Dotychczasowe doświadczenia z poprzednich perspektyw, jak również zdiagnozowanych problemów w makroregionie, predestynują do uzupełnienia proponowanego wsparcia o elementy związane ze wsparciem terenów inwestycyjnych. Jest to o tyle istotne, że stworzenie odpowiednich warunków do rozwoju przedsiębiorczości, wymaga również działań w tym zakresie. Uzasadnieniem takiego podejścia są również wcześniejsze doświadczenia we wsparciu tego typu inwestycji w ramach Programu. Oczywiście jest również, że proponowane wsparcie, powinno zostać zmienione w stosunku do przyjętych rozwiązań z perspektywy finansowej 2014-2020, które de facto uniemożliwiło racjonalne wydatkowanie wsparcia w tym zakresie. W wielu przypadkach rozwój MSP jest determinowany współpracą bądź kooperacją z dużym przedsiębiorstwem, funkcjonującym na danym terenie, dlatego należy podejść do tego tematu w sposób uwzględniający powiązania jakie występują lub mogą wystąpić pomiędzy sektorem MŚP a dużymi przedsiębiorstwami.	Komentarz / wyjaśnienie Wsparcie terenów inwestycyjnych nie kwalifikuje się do wsparcia w ramach CP 1 CS (iii) – <i>wzmacnianie zrównoważonego wzrostu i konkurencyjności MŚP oraz tworzenie miejsc pracy w MŚP, w tym poprzez inwestycje produkcyjne.</i>
152.	UM Lublin	Lubelskie	3.1 Opis niewydolności rynku oraz potrzeb w zakresie interwencji	7	Należy zaproponowane wsparcie w projekcie dokumentu uzupełnić o elementy związane ze wsparciem terenów inwestycyjnych.	W projekcie dokumentu jednym ze zdiagnozowanych negatywnych elementów wpływających na rozwój gospodarczy jest niski poziom przedsiębiorczości, co przekłada się na słabość tego sektora a stymulowanie rozwoju gospodarczego wymaga kontynuacji wsparcia dostosowanego do potrzeb przedsiębiorców, w tym kontekście zasadnym wydaje się umożliwienie samorządom realizację inwestycji związanych ze wsparciem terenów inwestycyjnych. Oczywiście, w tym wszystkim jest fakt, że zaproponowane rozwiązania muszą być zgoła inne niż te, które zostały wynegocjowane w perspektywie finansowej 2014-2020. Jednak tego typu wsparcie powinno uzupełniać możliwe działania zmierzające do poprawy funkcjonowania sektora przedsiębiorczości na terenie obowiązywania Programu.	Komentarz / wyjaśnienie Wsparcie terenów inwestycyjnych nie kwalifikuje się do wsparcia w ramach CP 1 CS (iii) – <i>wzmacnianie zrównoważonego wzrostu i konkurencyjności MŚP oraz tworzenie miejsc pracy w MŚP, w tym poprzez inwestycje produkcyjne.</i>
153.	UM Lublin	Lubelskie	3.1 Opis niewydolności rynku oraz potrzeb w zakresie interwencji	12	Należy rozszerzyć, zgodnie z opisem w tym punkcie, katalog potencjalnych beneficjentów także o miasta w zakresie infrastruktury drogowej.	Autorzy dokumentu wskazują, że makroregion cechuje się słabą dostępnością transportową, która to jest istotną barierą rozwojową wynikającą z peryferyjnego położenia makroregionu i uwarunkowań historycznych związanych ze słabym rozwojem infrastruktury sieciowej. Skoro w projekcie dokumentu zdiagnozowano takie braki, w tym w zakresie połączenia stolic regionów z najważniejszymi ośrodkami krajowymi, to zasadnym wydaje się stworzenie takiego modelu wsparcia, który tworzyłby kompleksowe rozwiązania pozwalające na	Komentarz / wyjaśnienie Wsparcie dróg wojewódzkich w programie FE PW stanowi odpowiedź na postulat samorządów województw Polski Wschodniej, zgłoszony m.in. w <i>Stanowisku Komisji ds. Polski Wschodniej Związku Województw RP z dnia 4 września 2020 roku w sprawie projektu Programu Operacyjnego Polska Wschodnia+</i> .

						kompleksową modernizację ciągów komunikacyjnych z uwzględnieniem wszystkich ich zarządców. Jest to szczególnie istotne w odniesieniu do dróg wojewódzkich, które poza granicami miast, zarządzane są przez samorząd województwa a w granicach miast przez prezydentów tychże miast. Kompleksowe podejście dające możliwość realizacji inwestycji zarówno miastom jak i samorządowi wojewódzkiemu pozwoli na tworzenie zmodernizowanych ciągów, włączających się w zakres inwestycji realizowanych przez GDDKiA. Takie podejście pozwoli na wyprowadzenie ruchu z miast w kierunku sieci TEN-T a tym samym wpłynie pozytywnie, zarówno na poprawę dostępności, jak i na zmniejszenie niedoborów w obszarze dróg o lepszej jakości. Takie skonstruowanie wsparcia pozwoli również na podniesienie dostępności stolic regionów dla mieszkańców całego województwa.	W ramach programu FE PW przewidziano realizację projektów drogowych o charakterze wyłącznie ponadregionalnym, a więc takich, które wpływają bezpośrednio na poprawę powiązań drogowych pomiędzy sąsiadującymi ze sobą województwami.
154.	UM Lublin	Lubelskie	5.2 Priorytet 2 Energia i klimat	51	Należy rozważyć rozszerzenie zakresu interwencji o elementy związane z systemami zarządzania komunikacją, systemami związanymi z zapewnieniem bezpieczeństwa w komunikacji oraz systemów zarządzaniem ruchem związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa użytkownikom oraz nadającym priorytetyzację transportowi publicznemu.	Uzupełnienie zaplanowanej interwencji pozwoli na kompleksowe podejście do kwestii zrównoważonej mobilności na obszarze miast i ich obszarów funkcjonalnych. Wydaje się, że rozbudowanie kwestii związanych z ucyfrowieniem tego obszaru wzmocni potencjał działań infrastrukturalnych zmierzających do maksymalizacji wykorzystania transportu publicznego na wskazanych obszarach.	Komentarz / wyjaśnienie Proponowany zakres wsparcia został przewidziany w ramach programu FE PW i zostanie uwzględniony na etapie uszczegółowienia programu, po przeprowadzeniu ostatecznych uzgodnień m.in. z Komisją Europejską.
155.	UM Lublin	Lubelskie	5.4 Priorytet 4. Kapitał społeczny, turystyka oraz usługi uzdrowiskowe	66	Należy zmodyfikować katalog wnioskodawców, tak aby również miasta wojewódzkie mogły skorzystać z planowanego wsparcia w obszarze tworzenia mediaterk kształtujących i sprzyjających komunikacji, kreatywności kooperacji, edukacji i integracji.	Zasadnym jest umożliwienie wsparcia miast wojewódzkich w tym obszarze, zwłaszcza w kontekście wymagań jakie stawiane są przed tym obszarem tj. kształtowaniu postaw sprzyjających komunikacji, kreatywności kooperacji, edukacji i integracji. Zgodnie z założeniami przywoływanych wcześniej dokumentów strategicznych (SOR, KSRR2030), jak również wynikających z diagnozy cały obszar PW dotknięty jest pewnymi dysfunkcjami, które determinują udzielenie dedykowanego wsparcia. Wykluczanie jakichkolwiek wnioskodawców w zaprojektowanych obszarach nie służy budowaniu spójności społeczno-gospodarczej makroregionu, biorąc pod uwagę, że różne grupy wnioskodawców otrzymują silne wsparcie także w ramach innych mechanizmów. Dlatego zasadnym jest aby wsparcie na realizację działań, także w tym	Komentarz / wyjaśnienie Zgodnie z postulatami regionów PW wsparcie mediaterk będzie realizowane w programach regionalnych.

156.	UM Lublin	Lubelskie	Geneza programu	4	Należy w większym stopniu uwzględnić zapisy dotyczące genezy dokumentu w proponowanym obszarze wsparcia.	obszarze było kierowane do szerszej grupy odbiorców. Zgodnie z zapisami dokumentu region ten charakteryzuje się niską dostępnością transportową, niską dostępnością usług publicznych, złymi warunkami inwestycyjnymi. Skoro do takich wniosków dochodzimy w diagnozie to słusznym wydaje się pogląd aby minimalizować tego typu negatywne zjawiska interwencją polityki spójności z uwzględnieniem wszystkich obszarów. Stąd postulat, ujęcia w programie działań związanych z tworzeniem terenów inwestycyjnych na całym obszarze objętym programem bez wyłączenia ze wsparcia pewnych obszarów (stolic regionów), wsparcie infrastruktury publicznej, w tym dróg wojewódzkich na obszarach miast czy zielono-niebieskiej infrastruktury.	Komentarz / wyjaśnienie Wsparcie w programie FEPW jest skierowane na wybrane obszary, które w znacznym stopniu będą oddziaływały na rozwój PW i mogą być najbardziej efektywnie wsparte z poziomu ponadregionalnego. Zgodnie z linią demarkacyjną wsparcie terenów inwestycyjnych zostało zaplanowane na poziomie regionalnym.
157.	UM Lublin	Lubelskie	Geneza programu	4	Należy w większym stopniu uwzględnić możliwości aplikacyjne stolic regionów objętych programem.	Zgodnie z założeniami SOR makroregion Polska Wschodnia jest jednym z obszarów wymagających szczególnej uwagi ze strony polityki regionalnej. Dodatkowo w SOR czytamy, że aby rozwój był zrównoważony musi uwzględniać rozwój wszystkich terytoriów poprzez wzmacnianie ich potencjałów oraz likwidację barier rozwojowych. Podobne stwierdzenia można odnaleźć w KSRR 2030, która identyfikuje ten makroregion jako OSI polityki regionalnej, wymagający koncentracji wsparcia. W tym kontekście wsparcie kierowane na ten obszar powinno dotyczyć wszystkich na równych zasadach, umożliwiających niwelowanie różnic rozwojowych, w tym miast będących stolicami poszczególnych województw objętych programem. Problemy rozwojowe nie dotyczą tylko miast średnich ale również miast dużych zwłaszcza w obecnej sytuacji pandemicznej. Stąd niezrozumiałe jest tego typu podejście zwłaszcza, że także w innych dokumentach tj. np. KPO ten nacisk kładziony jest również na miasta średnie. Wydaje się, że w tej sytuacji najprostsze, zastosowane rozwiązanie przez autorów tj. wyłączenie z możliwości aplikowania stolic regionów np. w obszarze infrastruktury drogowej, czy zielono-niebieskiej infrastruktury, nie jest rozwiązaniem optymalnym. Wydaje się, że należy dokonać pogłębionej analizy pozwalającej w konsekwencji na bardziej zrównoważone podejście do wskazania obszarów i powiązanych z nimi wnioskodawców.	Komentarz / wyjaśnienie Wsparcie dróg wojewódzkich w programie FE PW stanowi odpowiedź na postulat samorządów województw Polski Wschodniej, zgłoszony m.in. w Stanowisku Komisji ds. Polski Wschodniej Związku Województw RP z dnia 4 września 2020 roku w sprawie projektu Programu Operacyjnego Polska Wschodnia+. W ramach programu FE PW przewidziano realizację projektów drogowych o charakterze wyłącznie ponadregionalnym, a więc takich, które wpływają bezpośrednio na poprawę powiązań drogowych pomiędzy sąsiadującymi ze sobą województwami. Zgodnie z linią demarkacyjną z 4 lutego 2021 r. (Podział interwencji i zasad wdrażania krajowych i regionalnych programów operacyjnych w perspektywie finansowej na lata 2021-2027) w ramach programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 (następcy POIiŚ 2014-2020) będą wspierane działania przewidziane w już opracowanych planach adaptacji do zmian klimatu m.in. dla 44 miast objętych projektem Programu

							Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020, w tym 5 stolic województw Polski Wschodniej.
158.	UM Lublin	Lubelskie	3.1 Opis niewydolności rynku oraz potrzeb w zakresie interwencji	10	Należy rozszerzyć wsparcie na stolice województw w obszarze adaptacji do zmian klimatu.	Zgodnie z zapisami dokumentu ukierunkowanie wsparcia na tereny miejskie w obszarze ochrony zasobów przyrodniczych i ich racjonalnego wykorzystania powinno być skierowane do miast - wszystkich miast na terenie obszaru objętego projektowanym Programem. Jest to istotne, bo jak wskazują autorzy dokumentu, w miastach z uwagi na duże skupienie ludzi, usług i infrastruktury, to one są szczególnie narażone na negatywne skutki niekorzystnych zjawisk i procesów wynikających ze zmian warunków termicznych, występowania zjawisk ekstremalnych. Dlatego te działania powinny dotyczyć wszystkich miast i ich mieszkańców w odniesieniu do działań adaptacyjnych w zakresie infrastruktury, mających na celu zwiększenie odporności miast na skutki zmian klimatu, a także na poprawę życia ich mieszkańców.	Komentarz / wyjaśnienie Zgodnie z linią demarkacyjną z 4 lutego 2021 r. (Podział interwencji i zasad wdrażania krajowych i regionalnych programów operacyjnych w perspektywie finansowej na lata 2021-2027) w ramach programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 (następcy POIiŚ 2014-2020) będą wspierane działania przewidziane w już opracowanych planach adaptacji do zmian klimatu m.in. dla 44 miast objętych projektem Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020, w tym 5 stolic województw Polski Wschodniej.
159.	UM Lublin	Lubelskie	5.2 Priorytet 2 Energia i klimat	47	Należy rozważyć możliwość przemodelowania wsparcia w celu ujęcia wśród wnioskodawców także stolic województw.	Zgodnie z diagnozą będącą jedną z podstaw określania zakresu interwencji, jak również w odniesieniu do dokumentów strategicznych w postaci SOR oraz KSRR2030, cały makroregion wymaga dodatkowego wsparcia w różnych obszarach. Dodatkowo wszystkie miasta z uwagi na koncentrację mieszkańców, jak również koncentrację infrastruktury, wymaga wsparcia w zakresie adaptacji i mitygacji do zmian klimatu. Skoro z diagnozy wyłaniają się takie elementy kierunkujące wsparcie to zdziwienie budzi skupienie się w tym obszarze wyłącznie na miastach średnich. Jest to o tyle dziwne, że wsparcie miast średnich ma mieć miejsce również w KPO i RPO. To budzi spore wątpliwości czy takie podejście jest zgodne z zasadą zrównoważonego rozwoju. Dlatego należy dokonać korekty założeń wsparcia umożliwiając tym samym także wsparcie stolic województw, bo jednym z uzasadnień wynikających z SOR jest kompleksowe wsparcie całego obszaru makroregionu i zgodnie z KSRR2030 został wyodrębniony na tą okoliczność OSI.	Komentarz / wyjaśnienie Zgodnie z linią demarkacyjną z 4 lutego 2021 r. (Podział interwencji i zasad wdrażania krajowych i regionalnych programów operacyjnych w perspektywie finansowej na lata 2021-2027) w ramach programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 (następcy POIiŚ 2014-2020) będą wspierane działania przewidziane w już opracowanych planach adaptacji do zmian klimatu m.in. dla 44 miast objętych projektem Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020, w tym 5 stolic województw Polski Wschodniej.
160.	UM Lublin	Lubelskie	5.2 Priorytet 2 Energia i klimat	51	Należy przeanalizować czy zaplanowana kwota alokacji odpowiada potrzebom zwiększonego obszaru	W obecnym Programie wsparcie finansowe skierowane na działania związane z rozwojem zrównoważonego transportu miejskiego opisane było kwotą 430 110 395 euro. Przy zwiększeniu obszaru obowiązywania	Komentarz / wyjaśnienie Wysokość alokacji na wsparcie zrównoważonego transportu miejskiego

					objętego Programem.	Programu, a co za tym idzie zwiększeniu ilości potencjalnych wnioskodawców zaplanowana alokacja wydaje się za mała do potrzeb jakie mogą zostać wygenerowane przez potencjalnych wnioskodawców. W tym kontekście, należy przeanalizować możliwość zwiększenia alokacji na ww. działania. Jest to o tyle istotne, że polityka UE mocno akcentuje wzmocnienie tego sektora i jego wpływu na realizację Zielonego Ładu w kontekście środowiskowym a w szczególności osiągnięcia neutralności klimatycznej.	wynika z podziału środków pomiędzy wszystkie priorytety uwzględnione w programie.
161.	UM Lublin	Lubelskie	5.3 Priorytet 3 Spójna sieć transportowa	55-56	Należy uzupełnić projektowane wsparcie o elementy związane z infrastrukturą drogową na obszarze miast.	Wprowadzenie rozwiązań pozwalających na realizację inwestycji w zakresie dróg wojewódzkich przez samorządy województw jest tylko połowicznym rozwiązaniem problemu opisanego w diagnozie związanego ze wzmocnieniem dostępności komunikacyjnej stolic regionów a także innych obszarów na terenie regionów objętych Programem. Takie rozwiązanie budzi poważne wątpliwości czy w ten sposób zagwarantowane zostanie rozwiązanie zdiagnozowanych problemów w obszarze transportu. Wykluczenie z możliwości uzyskania wsparcia zarządców dróg wojewódzkich na terenie miast prowadzi do sytuacji, w której brak jest kompleksowości rozwiązań - doprowadzamy ruch do miasta ale już jego rozproszanie wewnątrz miasta pozostawiamy bez interwencji, zwłaszcza, kiedy trzeba ten ruch wyprowadzić także z centrów miast. To rodzi konotacje z całkowicie przypadkowym podejściem do tej kwestii. Dlatego należy rozszerzyć zakres interwencji o możliwość realizacji przez zarządców dróg wojewódzkich na terenie miast, inwestycji pozwalających na ułatwienie dostępu do sieci TEN-T oraz usprawniających wyprowadzenie ruchu z centrów miast, co pozwoli na kompleksowe podejście do dostępności komunikacyjnej regionów i stworzy z planowanymi inwestycjami GDDKiA spójny system komunikacyjny na obszarze Polski Wschodniej.	Komentarz / wyjaśnienie Wsparcie dróg wojewódzkich w programie FE PW stanowi odpowiedź na postulat samorządów województw Polski Wschodniej, zgłoszony m.in. w <i>Stanowisku Komisji ds. Polski Wschodniej Związku Województw RP z dnia 4 września 2020 roku w sprawie projektu Programu Operacyjnego Polska Wschodnia+</i> . W ramach programu FE PW przewidziano realizację projektów drogowych o charakterze wyłącznym ponadregionalnym, a więc takich, które wpływają bezpośrednio na poprawę powiązań drogowych pomiędzy sąsiadującymi ze sobą województwami. Zgodnie z przyjętą Linia demarkacyjną w zakresie podziału interwencji i zasad wdrażania krajowych i regionalnych programów operacyjnych w perspektywie finansowej na lata 2021-2027 wsparcie innych dróg niż krajowe zarządzanych przez GDDKiA może być realizowane w ramach programów regionalnych, o ile zostaną w nim ujęte stosowne zapisy.
162.	Urząd Gminy Mielnik	Podlaskie	IV. Priorytet IV. Kapitał społeczny, turystyka, usługi uzdrowiskowe	61	W ramach interwencji CS/iv/ planowany jest rozwój infrastruktury i wyposażenia podmiotów świadczących kompleksowe usługi sanatoryjne, uzdrowiskowe. Czy gmina która jest w fazie ubiegania się o status obszaru	Gmina Mielnik aspirująca do otrzymania statusu/docelowo uzdrowiska/ wykonała dotychczas wiele niezbędnych działań wynikających z ustawy uzdrowiskowej. Posiada: - świadectwo potwierdzające właściwości lecznicze klimatu - opracowanie dot. badania peloidów na obszarze gminy - projekt robót geologicznych na wykonanie otworu wiertniczego ujmującego wody do celów leczniczych z utworów	Komentarz / wyjaśnienie Katalog beneficjentów działania zostanie określony na etapie przygotowania SzOP.

					ochrony uzdrowiskowej może być beneficjentem aplikowania o środki na wykonanie niezbędnych prac warunkujących otrzymanie statusu .Woj. Podlaskie pod względem świadczenia usług sanatoryjnych jest bardzo ubogie/2 gminy uzdrowiskowe Augustów i Supraśl/	kambru i ediakaru w m.Mielnik Wnoszę o uwzględnienie w programie Polski Wschodniej możliwość aplikowania o środki gmin ubiegających się o status uzdrowiska albo obszaru ochrony uzdrowiskowej.	
163.	Urząd Gminy Mielnik	Podlaskie	Kapitał społeczny, turystyka oraz usługi uzdrowiskowe	61	W ramach programu Polski Wschodniej 2007-2013 planowana była budowa kładki pieszo-rowerowej na rzece Bug ,działanie V.Trasy rowerowe Polski Wschodniej. Gmina Mielnik poniosła duże straty finansowe związane z przygotowaniem dokumentacji która nie została wdrożona. Szlak rowerowy "Green Velo" którym się wszyscy zachwycamy nie ma spójności komunikacyjnej i urywa się na rzece BUG, zbacząc na woj.mazowieckie/które nie należało Polski Wschodniej/i dalej na przeprawę promową w miejscowości gminnej Mielnik. Czy zatem trasa rowerowa bez jej sztandarowej inwestycji /kładki/na granicy woj.lubelskiego i podlaskiego to trasa którą się szczycimy ,czy przynosi nam ona dużo wstydu. Kwestia ta wymaga od nas pilnej interwencji w ramach nowej perspektywy finansowej dla Polski Wschodniej.	Czy zatem możliwe będzie sfinansowanie budowy tej kładki pieszo-rowerowej w ramach Priorytetu IV. jako uzupełnienie infrastruktury trasy rowerowej " Green Velo".Szacowany koszt budowy zaprojektowanej kładki to 25 mln złotych. Alternatywnym przedsięwzięciem może być budowa przeprawy promowej której samorządy Gmin Konstantynów i Mielnik się podejmują i liczą na wsparcie finansowe w ramach programu Polska Wschodnia 2021 - 2027	Komentarz / wyjaśnienie W CP4 wsparciem zostaną objęte szlaki ponadregionalne – przebiegające przez min 2 województwa. Propozycje projektów są zgłaszane przez samorządy województw.
164.	Urząd Gminy Mielnik	Podlaskie	IV. Kapitał społeczny, turystyka, usługi uzdrowiskowe	61	Wnioskuje o włączenie do możliwości aplikowania o środki na rozwój działalności uzdrowiskowej gmin ubiegających się o status uzdrowiska albo obszaru ochrony uzdrowiskowej na ścianie wschodniej. Gmina	Gmina Mielnik dysponuje wieloma dokumentami niezbędnymi do uzyskania statusu obszaru ochrony uzdrowiskowej. Podstawowym celem warunkującym otrzymanie statusu uzdrowiska jest wykonanie głębokiego odwiertu wód solankowych. Dysponuje projektem robót geologicznych jednakże z uwagi na finanse gminy i brak jakiegokolwiek wsparcia w NFOŚiGW nie jest w stanie zrealizować tego	Komentarz / wyjaśnienie Katalog beneficjentów działania zostanie określony na etapie przygotowania SzOP.

					Mielnik znajduje się w fazie ubiegania się o te statusy.	przedsięwzięcia .Dlatego też wnioskujemy o możliwość sfinansowania naszych zamierzeń z programu Polska Wschodnia+ 2021 - 2027	
165.	Urząd Marszałkowski Województwa świętokrzyskiego	Województwo świętokrzyskie			oprócz wsparcia zaproponowanego w ramach Priorytetu 1. <i>Przedsiębiorczość i innowacje</i> uwzględnić dodatkowo następujące działania: – działanie poświęcone promocji marki Polska Wschodnia, uwzględniające włączenie Domu Polski Wschodniej w Brukseli w zadania przewidziane w tym zakresie, z alokacją 3 000 000 EUR, – działanie, dotyczące funkcjonowania centrów obsługi inwestora i eksportera w Urzędach Marszałkowskich regionów Polski Wschodniej, z alokacją 7 000 000 EUR.		Komentarz / wyjaśnienie W perspektywie 2021-2027 promocja gospodarcza jest przewidziana zarówno na poziomie kraju jak i regionu. Prowadzona obecnie polityka inwestycyjna, jako projekt strategiczny zdefiniowany w Strategii dla Odpowiedzialnego Rozwoju, przewiduje pakiet działań w formie skoordynowanej i profesjonalnej obsługi inwestorów z wykorzystaniem zharmonizowanego katalogu instrumentów, dopasowanego do celów rozwojowych gospodarki. Podstawowym instrumentem realizacji polityki rozwoju inwestycji jest instrument strefowy. W nowym systemie Polskiej Strefy Inwestycji, utworzonym w 2018 roku na mocy ustawy o wspieraniu nowych inwestycji, administracja centralna koordynuje i monitoruje obsługę inwestorów poprzez regulacje ustawowe narzucając ramy polityki inwestycyjnej oraz poprzez podmioty odpowiedzialne za obsługę inwestorów i procesów inwestycyjnych – Spółki Zarządzające obszarami w Polskiej Strefie Inwestycji. Działania tych podmiotów muszą uwzględniać średniookresową strategię rozwoju kraju, krajową strategię rozwoju regionalnego oraz strategię ponadregionalną i rozwoju województwa. Skonsolidowanie oferty dla inwestorów i wsparcie w trakcie trwania całego procesu inwestycji w jednym miejscu (zgodnie z podejściem one stop shop) ma na celu zwiększenie skuteczności i racjonalności wydatkowania środków finansowych, zarówno na szczeblu centralnym, jak i regionalnym, zapobiegając dublowaniu się zadań realizowanych dotychczas przez różne instytucje. W opinii Ministerstwa Rozwoju i

						Technologii dublowanie ww. działań wiązałyby się z ujemnym bilansem nakładów w stosunku do korzyści.
166.	Urząd Marszałkowski Województwa świętokrzyskiego	Województwo Świętokrzyskie			<p>Odnosząc się do działania, dotyczącego zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej, chciałbym zauważyć, że zapisy Linii demarkacyjnej na lata 2021-2027 wskazują, że działania, związane ze zrównoważoną mobilnością miejską po stronie krajowej będą koncentrowały się na „Projektach dużej skali i wartości, realizowanych na obszarach ZIT miast wojewódzkich, uzgodnionych w kontrakcie programowym. Ponadto w ramach interwencji ponadregionalnej: projekty kompleksowe realizowane w miastach średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze i ich obszarach funkcjonalnych oraz subregionalnych ośrodkach wzrostu, powyżej 50 tys. mieszkańców (ustawowo zobligowani organizatorzy transportu miejskiego) i ich obszarach funkcjonalnych - lista miast uzgodniona z regionami”. Tak skonstruowane zapisy powodują, że ze wsparcia w ramach powyższego działania w Programie FEPW 2021-2027 mogłyby w województwie świętokrzyskim skorzystać jedynie Kielce i Ostrowiec Świętokrzyski wraz ze swoimi obszarami funkcjonalnymi. Tymczasem w Strategii Rozwoju Województwa Świętokrzyskiego 2030+ wyznaczony został Miejski Obszar Funkcjonalny „Miasta Północy”, na którym mieszka</p>	<p>Komentarz / wyjaśnienie</p> <p>W zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej w projekcie FEPW zaplanowano wsparcie ośrodków miejskich powyżej 50 tys. mieszkańców tj. organizatorów transportu miejskiego, na gruncie ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym. W związku z tym dofinansowanie będzie udzielane na rzecz inwestycji w miastach wojewódzkich Polski Wschodniej, miastach średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze oraz pozostałych miastach subregionalnych z podregionów z najwyższą kumulacją gmin zmarginalizowanych, wraz z ich obszarami funkcjonalnymi.</p> <p>O dofinansowanie z FEPW mógłby ubiegać się wspólny projekt z zakresu zrównoważonej mobilności miejskiej miasta Ostrowiec Świętokrzyski, jako „miasta rdzenia”, i innych JST w ramach MOF „Miasta Północy”. Kluczowym kryterium pozostaje cel wspólnego projektu – który powinien kompleksowo rozwiązywać problemy zrównoważonej mobilności na obszarze miejskim (<i>urban area</i>), z wykorzystaniem wszystkich komponentów (tabor, dygitalizacja, infrastruktura na potrzeby transportu zbiorowego). Beneficjenci programu zostaną określone na dalszym etapie prac, w SzOP.</p> <p>Ponadto realizacja inwestycji z zakresu zrównoważonej mobilności miejskiej w perspektywie UE 2021-2027 powinna wynikać z przyjętego przez beneficjentów podejścia strategicznego</p>

					ponad 320 tys. mieszkańców, a w jego skład wchodzi miasta: Ostrowiec Świętokrzyski, Starachowice, Skarżysko-Kamienna i Końskie, stanowiące cztery ośrodki rdzeniowe, wraz z otaczającymi je 13 gminami – wspólnym obszarem funkcjonalnym. W związku z powyższym wnosimy o wprowadzenie w Programie FEPW 2021-2027 stosownych zapisów, umożliwiających realizację projektów z zakresu zrównoważonej mobilności miejskiej również na obszarze MOF „Miasta Północy”.		– bazować na stosownych dokumentach planistycznych, również w kontekście planowania całego systemu transportowego na obszarze MOF z uwzględnieniem dotychczas zrealizowanych inwestycji.
167.	Urząd Marszałkowski Województwa świętokrzyskiego	Województwo Świętokrzyskie			Biorąc pod uwagę zapisy w Priorytecie 3. <i>Spójna sieć transportowa</i> , naszym zdaniem zakres działania, poświęconego infrastrukturze drogowej powinien dotyczyć wyłącznie dróg wojewódzkich (w tym dróg wojewódzkich w miastach na prawach powiatu). Postulat ten wynika z wciąż ogromnej skali potrzeb pod tym względem. Ponadto, działanie dotyczące ponadlokalnej infrastruktury kolejowej powinno co najmniej zachować zaproponowaną przez Panią Minister alokację w wysokości 500 000 000 EUR.		Komentarz / wyjaśnienie W ramach programu FE PW przewidziano realizację projektów drogowych o charakterze wyłącznie ponadregionalnym, a więc takich, które wpływają bezpośrednio na poprawę powiązań drogowych pomiędzy sąsiadującymi ze sobą województwami. Inwestycje drogowe realizowane w miastach na prawach powiatu mają charakter lokalny i w związku z powyższym nie mogą być realizowane w programie FE PW.
168.	Urząd Marszałkowski Województwa świętokrzyskiego	Województwo Świętokrzyskie			Odnosnie Priorytetu 4. <i>Kapitał społeczny, turystyka oraz usługi uzdrowiskowe</i> , proponujemy rezygnację z działania, poświęconego tworzeniu „mediatek” oraz skierowanie w zamian większej alokacji środków na potrzeby działania, dotyczącego produktów		Uwaga uwzględniona Zgodnie z postulatem regionów PW wsparcie mediatek będzie realizowane w programach regionalnych.

					turystycznych. Uzasadnieniem dla tego postulatu jest fakt podjęcia przez województwa Polski Wschodniej intensywnej współpracy w zakresie wypracowania wspólnych ponadregionalnych produktów turystycznych, których realizacja w znaczący sposób podniosłaby potencjał turystyczny makroregionu. Uważamy, że ważnym elementem tego działania powinna być m.in. kontynuacja projektu, dotyczącego Wschodniego Szlaku Rowerowego Green Velo.		
169.	Urząd Marszałkowski Województwa świętokrzyskiego	Województwo Świętokrzyskie	4. UZASADNIENIE WYBRANYCH CELÓW POLITYKI, CELÓW SZCZEGÓŁOWYCH I PRIORYTETÓW	31	<p>W celu szczegółowym (viii) „Promowanie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej” należy dopisać: „budowa/przebudowa infrastruktury rowerowej” we fragmencie:</p> <p>Mając na uwadze powyższe, wsparciem w ramach CS (viii) zostanie objęta zrównoważona mobilność miejska w MOF, tj.: budowa/ przebudowa sieci autobusowych, trolejbusowych i tramwajowych wraz z zakupem niskoemisyjnego taboru, budowa/ przebudowa tradycyjnej infrastruktury, budowa/przebudowa infrastruktury rowerowej, wdrożenie systemów telematycznych (ITS), oraz przedsięwzięcia towarzyszące.</p>	<p>Infrastruktura rowerowa, zwłaszcza budowa dróg dla rowerów i parkingów rowerowych przy obiektach użyteczności publicznej ma bardzo duży wpływ na rozwój zeroemisyjnego transportu indywidualnego. Powiązanie go z innymi środkami transportu publicznego w sposób istotny może wpłynąć na wzrost udziału transportu nisko- i zeroemisyjnego w miastach i terenach podmiejskich. Z tego powodu celowe jest podkreślenie w uzasadnieniu Celu szczegółowego (viii) „Promowanie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej” konieczności rozbudowy infrastruktury rowerowej.</p>	Komentarz / wyjaśnienie Proponowany zakres wsparcia został przewidziany w ramach programu FE PW i zostanie uwzględniony na etapie przygotowania SzOP, po przeprowadzeniu ostatecznych uzgodnień m.in. z Komisją Europejską.
170.	Urząd Marszałkowski Województwa świętokrzyskiego		4. UZASADNIENIE WYBRANYCH CELÓW POLITYKI, CELÓW SZCZEGÓŁOWYCH I	31 – 32, 55-60	<p>do Celu szczegółowego (iii) „Rozwój i poprawa zrównoważonej, inteligentnej i intermodalnej mobilności odpornej na zmianę klimatu” proponujemy dopisać budowę i rozwój krajowej sieci długodystansowych tras</p>	<p>W projekcie dokumentu Program Polska Wschodnia Plus (luty 2021) praktycznie zupełnie pominięto zagadnienia związane z mobilnością rowerową w zakresie wzmocnienia transportu zarówno ponad- jak i subregionalnego. Jako ekologiczny i zeroemisyjny transport, a także potężna gałąź gospodarki jest niezwykle ważnym elementem zrównoważonej, odpornej na kryzysy polityki rozwoju społeczno –</p>	Komentarz / wyjaśnienie Wsparcie odcinków tras/ ścieżek rowerowych w poszczególnych województwach ma charakter lokalny, w związku z tym powinno być realizowane na poziomie regionalnym w ramach dostępnych źródeł

			PRIORYTETÓW oraz 5.3. PRIORYTET 3. SPÓJNA SIEĆ TRANSPORTOWA		rowerowych uzgodnionej stanowiskiem Konwentu Marszałków Województw RP nr 7/2019 oraz zgodnej z Koncepcją sieci rowerowych tras europejskich EuroVelo.	gospodarczego, w tym polityki transportowej. Uzgodniona przez Marszałków Województw RP krajowa sieć tras rowerowych, zakłada m.in. dokończenie budowy Wiślanej Trasy Rowerowej na obszarze regionów Polski Wschodniej (trasa ta została zbudowana lub jest w trakcie realizacji na obszarze województw: śląskiego, małopolskiego, kujawsko-pomorskiego i pomorskiego), rozwój Wschodniego Szlaku Rowerowego Green Velo oraz budowę i rozbudowę tras EuroVelo. W przypadku tras rowerowych warto również zwrócić uwagę na aspekt związany z ochroną środowiska. Z uwagi na często niską dostępność dóbr kultury oraz miejsc atrakcyjnych przyrodniczo znajdujących się poza dużymi miastami, zazwyczaj osoby odwiedzające te miejsca korzystają z indywidualnego transportu samochodowego. Rozwój turystyki rowerowej umożliwi wdrażanie Europejskiego Zielonego Ładu na obszarach atrakcyjnych turystycznie dzięki zapewnieniu alternatywnego do samochodu środka transportu. Dodatkowo, budowane odcinki łączą ze sobą miejscowości umożliwiając przemieszczanie się zeroemisyjnym środkiem transportu do miejsc pracy i nauki zapobiegając tym samym wykluczeniu komunikacyjnemu.	finansowania. Trasy rowerowe mogą być elementem uzupełniającym projektów budowy dróg przy zachowaniu wymogów bezpieczeństwa ruchu drogowego.
171.	Urząd Marszałkowski Województwa świętokrzyskiego		Część Programu: 4. UZASADNIENIE WYBRANYCH CELÓW POLITYKI, CELÓW SZCZEGÓŁOWYCH I PRIORYTETÓW oraz 5.4. PRIORYTET 4. KAPITAŁ SPOŁECZNY, TURYSTYKA ORAZ USŁUGI UZDROWISKO WE	32-33, 66-70	w Celu szczegółowym (v) „Zwiększenie roli kultury i turystyki w rozwoju gospodarczym, integracji społecznej i innowacjach społecznych”, proponujemy dopisać budowę i rozbudowę krajowych tras rowerowych, w tym: rozwój Wschodniego Szlaku Rowerowego Green Velo oraz Wiślanej Trasy Rowerowej. W związku z tym należy też zwiększyć alokację środków finansowych na ten cel, co najmniej o 50-70 mln euro.	Inwestowanie w infrastrukturę rowerową obsługującą długodystansowe trasy rowerowe stymuluje rozwój branży hotelarskiej i gastronomicznej oraz segment przemysłu rowerowego, pobudza rozwój lokalnej przedsiębiorczości przyczyniając się do zmniejszenia lokalnego bezrobocia, poprzez zakładanie nowych działalności gospodarczych oraz zwiększenie zatrudnienia w podmiotach już istniejących. Trasy rowerowe stanowią podstawę tworzenia kompleksowych liniowych produktów turystycznych zwiększając potencjał turystyczny regionów. Są elementem infrastruktury odpornej na zmiany klimatu i niewrażliwej na ew. skutki pandemii. Ponadto w ostatnim czasie w kraju i zagranicą obserwuje się ciągły wzrost zainteresowania turystyką i rekreacją rowerową jako formą aktywnego spędzania czasu. Wg badań wartość rynku turystyki rowerowej w krajach o rozwiniętej infrastrukturze tras rowerowych jest wyższa niż inne formy turystyki. Dodatkowo wzrost rozwoju turystyki rowerowej przyspieszył niezwykle dynamicznie w związku z epidemią COVID-19 ponieważ indywidualna turystyka rowerowa postrzegana jest jako bezpieczna i aktywna forma spędzania wolnego czasu.	Komentarz / wyjaśnienie Wysokość alokacji na wsparcie turystyki wynika z podziału środków pomiędzy wszystkie priorytety uwzględnione w programie.

172.	Urząd Marszałkowski Województwa świętokrzyskiego		Część Programu: 3. GŁÓWNE WYZWANIA	16	należy dopisać po słowie Uwagę zwraca także wciąż nie w pełni wykorzystany potencjał turystyczny: „ Jedynym rozwiniętym produktem turystycznym ponadregionalnym jest trasa rowerowa Green Velo ”.	Uzasadnienie uwagi: Jest to obecnie najdłuższy eksploatowany rowerowy szlak turystyczny w Polsce i jeden z najdłuższych w Europie . Jako marka jest on rozpoznawalny zarówno w kraju jak i zagranicą.	Uwaga uwzględniona Zostanie uzupełniona treść Programu.
173.	Urząd Marszałkowski Województwa świętokrzyskiego		Część Programu: 3. GŁÓWNE WYZWANIA	20	należy dopisać po zdaniu Program odpowiada również na nowe wyzwania zdefiniowane w 2020 r. w następstwie wystąpienia pandemii COVID-19, tj. wzmacnia sektory kultury i turystyki.: „ Istotnego znaczenia nabiera tu obszar turystyki bezpiecznej ze względu na ilość uczestników np. turystyka rowerowa, kajakowa ”.	Uzasadnienie uwagi: Najbliższe lata jeśli chodzi o bezpieczeństwo związane z turystyką będzie dotyczyć wszystkich grup wiekowych. Szlak rowerowy Green Velo oraz duża liczba bezpiecznych rzek odnośnie spływów powodują wzrost atrakcyjności turystycznej PW.	Uwaga nieuwzględniona Nie jest planowane uwzględnienia w treści programu szczegółowych typów turystyki aby nie zawęzić jej obszaru. W dalszym ciągu przedmiotem ustaleń będą propozycje projektów.
174.	Urząd Marszałkowski Województwa świętokrzyskiego		Część Programu: 5. PRIORYTETY	67	Treść uwagi: należy dopisać po zdaniu Wsparcie obejmuje inwestycje w obiekty/ miejsca, które poprzez powiązane ich ze sobą, utworzą turystyczne szlaki tematyczne (odwołujące się do walorów historycznych, kulturowych, przyrodniczych) lub turystyczne szlaki rodzajowe (szlaki rowerowe, kajakowe)	Uzasadnienie uwagi: Turystyczne szlaki rowerowe lub kajakowe nie zawsze pokrywają się z walorami historycznymi, kulturowymi, przyrodniczymi. Mogą posiadać za to inne walory np. krajobrazy.	Uwaga uwzględniona we wskazanym opisie działania dodane zostanie również „np.” oraz „krajobrazowych” Całość otrzyma zatem brzmienie: (odwołujące się np. do walorów historycznych, kulturowych, przyrodniczych i krajobrazowych) lub turystyczne szlaki rodzajowe (np. szlaki rowerowe, kajakowe)
175.	Urząd Marszałkowski Woj. Warmińsko-Mazurskiego	Warmińsko-Mazurskie	Tabela 8 Wskaźniki rezultatu	52	Główne grupy docelowe: a) Mieszkańcy miast wojewódzkich ,miast średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze oraz innych ośrodków miejskich z podregionów z najwyższą trwałą marginalizacją oraz mieszkańcy obszarów funkcjonalnych tych miast, b) Studenci, c) Turyści d) Inni-dojeżdżający do pracy użytkownicy usług publicznych, sklepów, innych punktów handlowych	Odciążenie ruchu miejskiego, zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego, zmniejszenie emisji spalin i innych zanieczyszczeń mających szkodliwy i uciążliwy wpływ zarówno dla ludzi jak i naturalnego środowiska.	Uwaga uwzględniona Skorygowano odpowiednio zapisy programu.

176.	Urząd Marszałkowski Woj. Warmińsko-Mazurskiego	Warmińsko-Mazurskie	5.2. PRIORYTET 2. ENERGIA I KLIMAT	51	i usługowych. Postulujemy koncentrację działań na transporcie zbiorowym w miastach wojewódzkich podobnie jak w perspektywie 2014-2020. Pozostałe ośrodki powinny otrzymać wsparcie z budżetu PO IiŚ (koperta dla ośrodków subregionalnych Polski Wschodniej) lub programów regionalnych (pozostałe mniejsze ośrodki miejskie). Mając na uwadze rozpoznane potrzeby inwestycyjne proponujemy zwiększenie alokacji finansowej w tym działaniu, co przyczyni się również do realizacji celów klimatycznych UE.	Takie rozwiązanie pozwoli zrealizować w stolicach regionów projekty odpowiednio do zapotrzebowania, ale przede wszystkim wg konieczności dokończenia inwestycji sieciowych rozpoczętych jeszcze w perspektywie 2007-2013 - PO Rozwój Polski Wschodniej. Pozostałe ośrodki powinny otrzymać wsparcie z budżetu PO IiŚ (koperta dla ośrodków subregionalnych Polski Wschodniej) i/lub programów regionalnych (pozostałe mniejsze ośrodki miejskie).	Komentarz / wyjaśnienie Propozycja jest niezgodna z <i>Linia demarkacyjną</i> dot. podziału interwencji i zasad wdrażania krajowych i regionalnych programów operacyjnych w perspektywie finansowej na lata 2021-2027 oraz wspólnym stanowiskiem 6 regionów PW.
177.	Urząd Marszałkowski Woj. Warmińsko-Mazurskiego	Warmińsko-Mazurskie	Tabela 8 Wskaźniki rezultatu	51	Beneficjenci: miasta wojewódzkie, miasta średnie tracące funkcje społeczno-gospodarcze oraz inne ośrodki miejskie z podregionów z najwyższą trwałą marginalizacją z makroregionu PW wraz z obszarami funkcjonalnymi – organizatorzy transportu miejskiego – właściciele dróg (Zarządcy dróg) dojazdowych do miast i ośrodków.	Odciążenie ruchu miejskiego, zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego, zmniejszenie emisji spalin i innych zanieczyszczeń mających szkodliwy i uciążliwy wpływ zarówno dla ludzi jak i naturalnego środowiska.	Komentarz / wyjaśnienie Propozycja jest niezgodna z założeniami wsparcia zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej oraz wymogami KE, zgodnie z którymi w ramach celu szczegółowego 2.8 nie będą wspierane inwestycje w infrastrukturę drogową służącą dla indywidualnego ruchu samochodowego.
178.	Urząd Marszałkowski Woj. Warmińsko-Mazurskiego	Warmińsko-Mazurskie	Rozdział 2 Geneza Programu (CP 2)	11	Jest: PW charakteryzują niekorzystne uwarunkowania rozwoju transportu miejskiego (...) Brakuje opisu uwarunkowań dla mazowieckiego regionalnego	Jest: PW charakteryzują niekorzystne uwarunkowania rozwoju transportu miejskiego (...) Brakuje opisu uwarunkowań dla mazowieckiego regionalnego	Komentarz / wyjaśnienie W programie FE PW omyłkowo napisano: „PW charakteryzują niekorzystne uwarunkowania rozwoju transportu miejskiego”, a powinno być: „ PW+ charakteryzują niekorzystne uwarunkowania rozwoju transportu miejskiego”. Wskazane w programie FE PW niekorzystne uwarunkowania rozwoju transportu miejskiego (niska gęstość zaludnienia, niski wskaźnik urbanizacji, niewielka liczba miast, dla których transport zbiorowy staje się

							bardziej atrakcyjny od indywidualnego; rosnący dynamicznie wskaźnik motoryzacji (związany ze wzrostem gospodarczym, stanowiący konkurencję dla transportu publicznego) dotyczą 6 regionów PW+ (z mazowieckim regionalnym). Zapis programu został skorygowany.
179.	Urząd Marszałkowski Woj. Warmińsko-Mazurskiego	Warmińsko-Mazurskie	uwaga ogólna	uwaga ogólna	Zarząd Województwa Warmińsko-Mazurskiego zwraca uwagę na konieczność sprawiedliwego zaprogramowania wsparcia dedykowanego projektom infrastruktury transportowej i w tym celu równoważenia wsparcia w regionach przez przyszły program. Największe projekty kolejowe (TEN-T, komponenty CPK), ze względu na swoją specyfikę i profil projektowy powinny być finansowane z programów ogólnokrajowych (np. FENIKS 2021-2027), Instrumentu Łącząc Europę (CEF) lub dedykowanych krajowych programów wieloletnich finansowanych z budżetu państwa.	uwaga ogólna	Komentarz / wyjaśnienie Niezbędne jest dokończenie Wschodniej Magistrali Kolejowej, niemniej dodatkowe projekty będą uzgadniane z przedstawicielami samorządów województw PW i zarządcą infrastruktury na kolejnym etapie prac nad programem.
180.	Urząd Marszałkowski Woj. Warmińsko-Mazurskiego	Warmińsko-Mazurskie	Rozdział 3 Główne wyzwania 3.2 Komplementarność interwencji z innymi formami wsparcia	17	Proponuje się dodanie opisu komplementarności i demarkacji z programami regionalnymi na lata 2021-2027 w obszarze CP1	Opis komplementarności w zakresie wsparcia przedsiębiorczości został w projekcie programu FE PW ograniczony do oferty planowanej z programu będącego następcą POIR. Jest to jedno zdanie o uzupełnieniu się wsparcia. Brak jakiegokolwiek odniesienia do komplementarności a tym samym demarkacji z programami regionalnymi województw należących do makroregionu. Jednocześnie w obszarze CP1 proponujemy następujące założenia dotyczące demarkacji: • platformy startowe – utrzymanie dotychczasowych założeń podziału interwencji na PW i RPO ponieważ model ten sprawdził się a projekty były wysoko oceniane zarówno przez odbiorców wsparcia jak i beneficjentów (parki naukowo-technologiczne). Jednocześnie w latach 2021-2027 nie zakłada się w programie regionalnym dla województwa	Uwaga uwzględniona

						<p>warmińsko-mazurskiego instrumentów kapitałowych, które są częścią platform startowych. • wsparcie przedsiębiorców w obszarze GOZ – w programie regionalnym dla województwa warmińsko-mazurskiego zakłada się szeroki wachlarz instrumentów na rzecz zmiany modelu funkcjonowania firm na zgodny z ideą gospodarki o obiegu zamkniętym, w tym zarówno wsparcie doradcze, jak i inwestycyjne. Aby właściwie podzielić zakres wsparcia w tym ważnym temacie proponujemy, aby na poziomie regionalnym realizowane były indywidualne przedsięwzięcia MŚP związane z GOZ, natomiast w programie makroregionalnym projekty zakładające współpracę/sieciowanie firm, m.in. w celu tworzenia łańcuchów dostaw obiegu zamkniętego (CLSCM). • wsparcie przedsiębiorstw w obszarze cyfryzacji – w tym obszarze (z uwagi na jego znaczenie dla rozwoju gospodarki) w programie regionalnym planuje się również szeroką ofertę wsparcia MŚP od wdrażania technologii cyfrowych, robotyzacji i automatyzacji procesów, zmiany modeli funkcjonowania firm poprzez inwestycje w niezbędną infrastrukturę, po dofinansowanie usług i podnoszenia kompetencji i umiejętności czy wprowadzanie zmian w procesie wytwarzania produktów lub świadczenia usług, zmian procesowych, organizacyjnych, marketingowych. Zakładamy również wsparcie produktów i usług opartych na technologiach cyfrowych. W tej sytuacji demarkacja pomiędzy regionami również powinna być jasna i czytelna nie tylko dla Instytucji Zarządzających ale – co najistotniejsze – dla samych beneficjentów.</p> <p>Proponujemy, aby w programie makroregionalnym wsparcie obejmowało projekty kompleksowe dla firm (od analizy potrzeb, wyznaczenia ścieżki zmian w kierunku cyfryzacji po wdrożenie proponowanych rozwiązań) a w programie regionalnym pozostawienie projektów prostszych, inwestycyjnych z ewentualnym komponentem podniesienia kompetencji, bez wymogu przeprowadzenia w ramach projektu audytu technologicznego, czy opracowania strategii cyfryzacji firmy.</p>	
181.	Urząd Marszałkowski Woj. Warmińsko-Mazurskiego	Warmińsko-Mazurskie	Rozdział 5 Priorytety 5.1 Priorytet 1. Przedsiębiorczość i innowacje	38	Proponuje się rozwinięcie informacji o planowanym wykorzystaniu instrumentów finansowych.	W opisie nie wspomniano o funduszach VC planowanych w ramach platform startowych.	<p>Komentarz / wyjaśnienie</p> <p>W ramach Platform startowych zawierane będą obligatoryjne partnerstwa z przedstawicielami środowiska inwestorskiego. Będą oni</p>

							brać udział w ocenie pomysłów, a także zapewniać doradztwo wsparcie inkubowanych startupów w zakresie m. in. możliwości dalszego finansowania działalności startupów. Jednak w ramach platform nie będzie możliwości pozyskania wsparcia kapitałowego – takie rozwiązania dostępne będą w ramach Programu Fundusze Europejskiego dla Nowoczesnej Gospodarki 2021 – 2027
182.	Urząd Marszałkowski Woj. Warmińsko-Mazurskiego	Warmińsko-Mazurskie	Rozdział 4 Tabela 1 Uzasadnienie wybranych celów polityki, celów szczegółowych i priorytetów	31	Mając na uwadze powyższe, wsparciem w ramach CS (viii) zostanie objęta zrównoważona mobilność miejska w MOF, tj.: budowa/przebudowa sieci autobusowych, trolejbusowych i tramwajowych wraz z zakupem niskoemisyjnego taboru, budowa/przebudowa tradycyjnej infrastruktury, wdrożenie systemów telematycznych (ITS) oraz przedsięwzięcia towarzyszące. Budowa parkingów przesiadkowych na wjazdach do miast dla przyjeżdżających i przesiadających się do transportu niskoemisyjnego	Odciążenie ruchu miejskiego, zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego, zmniejszenie emisji spalin i innych zanieczyszczeń mających szkodliwy i uciążliwy wpływ zarówno dla ludzi jak i naturalnego środowiska.	Komentarz / wyjaśnienie Ostateczny zakres wsparcia elementów infrastruktury transportu publicznego będzie podlegał uzgodnieniom na dalszym etapie prac nad programem m.in. z Komisją Europejską. Docelowy zakres wsparcia zostanie uwzględniony na etapie uszczegółowienia programu. IZ POPW popiera budowę parkingów przesiadkowych na wjazdach do miast, jako element projektów transportu publicznego.
183.	Urząd Marszałkowski Woj. Warmińsko-Mazurskiego	Warmińsko-Mazurskie	uwaga ogólna	uwaga ogólna	Mając na uwadze przewidywaną wysokość środków Programu Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021-2027 Zarząd Województwa Warmińsko-Mazurskiego stoi na stanowisku, że nie należy rozpraszać interwencji przyszłego Programu. Pożądana jest koncentracja tematyczna na wybranych działaniach, najbardziej efektywnych i zapewniających efekt skali w rozwoju makroregionu.	uwaga ogólna	Komentarz / wyjaśnienie Projekt FEPW skupia na działaniach, które przyniosą największy efekt w odniesieniu dla całego Makroregionu, z drugiej strony jednak należy zauważyć, że uwzględnia również propozycje wsparcia proponowane w stanowiskach Komisji ds. PW ZWRP oraz Konwentu Marszałków.
184.	Urząd	Warmińsko-	5.3.	56	Jest: Oczekiwany rezultat	Pominięto odniesienie do przewozów regionalnych.	Uwaga uwzględniona

	Marszałkowski Woj. Warmińsko- Mazurskiego	Mazurskie	PRIORYTET 3. SPÓJNA SIEĆ TRANSPORTO WA		będzie zwiększenie udziału transportu kolejowego w przewozach w skali lokalnej, makroregionalnej i krajowej, tak towarowych jak i pasażerskich. Proponuje się: Oczekiwanym rezultatem będzie zwiększenie udziału transportu kolejowego w przewozach w skali lokalnej, regionalnej, makroregionalnej i krajowej, tak towarowych jak i pasażerskich.	Dlatego proponuje się uzupełnić zapis.	Skorygowano odpowiednio zapisy programu.
185.	Urząd Marszałkowski Woj. Warmińsko- Mazurskiego	Warmińsko- Mazurskie	Rozdział 2 Geneza Programu (CP 4)	15	Jest: W PW24 identyfikuje się szczególne potrzeby inwestycyjne miejscowości mających status uzdrowisk oraz podmiotów świadczących kompleksowe usługi sanatoryjne/ uzdrowiskowe. Uzdrowiska to miejsca o unikalnych warunkach naturalnych z właściwościami leczniczymi, źródłami wód mineralnych oraz mikroklimatem. (...)Konieczność wsparcia uzdrowisk jest (...) Proponuje się: W PW24 identyfikuje się szczególne potrzeby inwestycyjne miejscowości mających status uzdrowisk lub obszaru ochrony uzdrowiskowej oraz podmiotów świadczących kompleksowe usługi sanatoryjne/ uzdrowiskowe. Uzdrowiska/obszary ochrony uzdrowiskowej to miejsca o unikalnych warunkach naturalnych z właściwościami leczniczymi, źródłami wód mineralnych oraz mikroklimatem. (...) Konieczność wsparcia	W ślad za roboczymi uzgodnieniami w tym zakresie z regionami makroregionu na etapie formułowania zapisów Programu zasadnym jest uszczegółowienie zapisów Programu o obszary ochrony uzdrowiskowej.	Uwaga uwzględniona Zapis zostanie doprecyzowany.

186.	Urząd Marszałkowski Woj. Warmińsko-Mazurskiego	Warmińsko-Mazurskie	5.3. PRIORYTET 3. SPÓJNA SIEĆ TRANSPORTOWA	56	Alokacja: Jest 930 mln EURO Powinno być: 1 100 000000 EURO	Alokacja niewystarczająca do realizacji priorytetu poprawy dostępności transportowej makroregionu i poprawy atrakcyjności inwestycyjnej Polski Wschodniej. Lista planowanych inwestycji kolejowych oraz drogowych na podstawie wstępnych planów regionów w Polsce Wschodniej wymaga następującej minimalnej alokacji: – Drogi: 550 mln EUR Kapitałochłonność projektów infrastruktury drogowej ze względu na swoją specyfikę i długość (ponadregionalny charakter) wymaga zabezpieczenia odpowiedniej alokacji na projekty, wstępnie zidentyfikowane w Polsce Wschodniej. Wstępnie zidentyfikowano dużą ilość projektów o odpowiednim potencjale do poprawy dostępności transportowej Polski Wschodniej, zatem alokacja wymaga zwiększenia. Infrastruktura drogowa to kluczowy czynnik rozwoju makroregionu i podniesienia jego atrakcyjności inwestycyjnej. – Kolej: 550 mln EUR Proponujemy zwiększenie alokacji finansowej na infrastrukturę kolejową kosztem wsparcia sieci energetycznych. Jednocześnie podtrzymujemy, że największe projekty kolejowe (TEN-T, komponenty CPK), ze względu na swoją specyfikę i profil projektowy powinny być finansowane np. z PO liŚ, Instrumentu Łącząc Europę (CEF) lub dedykowanych krajowych programów wieloletnich finansowanych z budżetu państwa. W PO PW 2020+ tylko projekty makroregionalne.	Komentarz / wyjaśnienie Wysokość alokacji na wsparcie transportu wynika z podziału środków pomiędzy wszystkie priorytety uwzględnione w programie.
187.	Urząd Marszałkowski Woj. Warmińsko-Mazurskiego	Warmińsko-Mazurskie	3. Główne wyzwania 3.5 Obszary interwencji	23	Jest: poprawa dostępności transportowej (w tym: dalszy rozwój infrastruktury drogowej, która ułatwi dostęp do sieci TEN-T i usprawni powiązania pomiędzy regionalnymi i subregionalnymi ośrodkami wzrostu oraz dalszy rozwój infrastruktury kolejowej, w szczególności w ramach Wschodniej Magistrali Kolejowej, stanowiącej bezpośrednie połączenie stolic województw Polski Wschodniej (kontynuacja działania 3.1 POPW 2014-2020)	Powinno być: poprawa dostępności transportowej (w tym: dalszy rozwój sieci dróg wojewódzkich o oddziaływaniu makroregionalnym, która ułatwi dostęp do sieci TEN-T i usprawni powiązania pomiędzy regionalnymi i subregionalnymi ośrodkami wzrostu oraz dalszy rozwój makroregionalnej infrastruktury kolejowej, w szczególności w ramach Wschodniej Magistrali Kolejowej (...) Mając na uwadze potrzeby inwestycyjne w regionach Polski Wschodniej w zakresie budowy dróg i kolei, które stanowią kluczowe elementy do przewyższenia zapóźnień rozwojowych, niezbędne jest dodatkowe wsparcie dla rozwoju makroregionalnej infrastruktury stosownie do indywidualnych potrzeb w regionach. Takie działanie bez wątpienia stanowi nie jedyne, ale za to kluczowy czynnik pobudzania procesów rozwoju społeczno-gospodarczego. Kluczowe jest, aby FE PW stanowiło wsparcie dodatkowe dedykowane projektom infrastruktury transportowej i w tym celu równoważyło niedobory	Uwaga uwzględniona Istniejący zapis zostanie preredagowany. Niezbędne jest dokończenie Wschodniej Magistrali Kolejowej, niemniej dodatkowe projekty będą uzgadniane z przedstawicielami samorządów województw PW i zarządcą infrastruktury na kolejnym etapie prac.

						względem pozostałej, lepiej rozwiniętej części kraju i UE . Największe projekty drogowe i kolejowe (drogi krajowe, TEN-T, komponenty CPK), ze względu na swoją specyfikę i profil projektowy powinny być finansowane np. z PO IiŚ, Instrumentu Łącząc Europę (CEF) lub dedykowanych krajowych programów wieloletnich finansowanych z budżetu państwa.	
188.	Urząd Marszałkowski Woj. Warmińsko-Mazurskiego	Warmińsko-Mazurskie	3. Główne wyzwania 3.5 Obszary interwencji	23	<p>Jest: Szczególne wsparcie Programu będzie kierowane do miast średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze oraz innych miast, w tym wojewódzkich, będących ośrodkami wzrostu dla zidentyfikowanych obszarów zagrożonych trwałą marginalizacją, a także na rozwój tych obszarów.</p> <p>Powinno być: Szczególne wsparcie Programu będzie kierowane komplementarnie z interwencją z poziomu regionalnego do miast średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze oraz innych miast, w tym wojewódzkich, będących ośrodkami wzrostu dla zidentyfikowanych obszarów zagrożonych trwałą marginalizacją, a także na rozwój tych obszarów.</p>	<p>Wsparcie miast średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze oraz zidentyfikowanych obszarów zagrożonych trwałą marginalizacją w pierwszej kolejności obejmuje interwencję z poziomu regionalnego. Wskazują na to m.in. założenia MFiPR podziału rezerwy programowej, według których kluczowe przy podejmowaniu decyzji o dodatkowych środkach będzie przedstawienie przez Zarządy Województw przedsięwzięć ukierunkowanych na wsparcie OSI określonych w KSRR.</p>	<p>Komentarz / wyjaśnienie</p> <p>Opis komplementarności wsparcia FEPW z innymi programami zostanie uzupełniony.</p>
189.	Urząd Marszałkowski Woj. Warmińsko-Mazurskiego	Warmińsko-Mazurskie	5.4 PRIORYTET 4. KAPITAŁ SPOŁECZNY, TURYSTYKA ORAZ USŁUGI UZDROWISKO WE	61	<p>Postulujemy zwiększenie alokacji do co najmniej 150 mln euro na działanie dotyczące wsparcia usług uzdrowiskowych, kosztem działania poświęconego sieciom energetycznym oraz adaptacji do zmian klimatu oraz mediatek.</p>	<p>Przy 12 uzdrowiskach i 6 obszarach ochrony uzdrowiskowej w Polsce Wschodniej alokacja 75 mln EUR jest niewystarczająca na realizację zaplanowanych działań. Włączenie uzdrowisk do zakresu interwencji programu powinno wiązać się również z zabezpieczeniem odpowiednich środków na realizację projektów w poszczególnych regionach. Zidentyfikowany i rozpoznany potencjał w regionach pokazuje, że zapotrzebowanie na środki w tym działaniu jest większe.</p>	<p>Komentarz / wyjaśnienie</p> <p>Wysokość alokacji na wsparcie uzdrowisk wynika z podziału środków pomiędzy wszystkie priorytety uwzględnione w programie.</p>
190.	Urząd Marszałkowski Woj.	Warmińsko-Mazurskie	5.4 PRIORYTET 4. KAPITAŁ SPOŁECZNY,	61	<p>Jest: W ramach interwencji CS (iv) planowany jest rozwój infrastruktury i wyposażenia</p>	<p>Propozycja doprecyzowania. Obecny zapis kieruje wsparcie wyłącznie do „podmiotów świadczących kompleksowe usługi sanatoryjne, uzdrowiskowe”.</p>	<p>Komentarz / wyjaśnienie</p> <p>Wsparcie na rozwój infrastruktury i</p>

	Warmińsko-Mazurskiego		TURYSTYKA ORAZ USŁUGI UZDROWISKO WE		podmiotów świadczących kompleksowe usługi sanatoryjne, uzdrowiskowe. Wsparcie pozwoli na podniesienie standardów usług leczniczych i rehabilitacyjnych świadczonych na terenie miejscowości uzdrowiskowych oraz obszarów ochrony uzdrowiskowej w PW. Proponuje się: W ramach interwencji CS (iv) planowany jest rozwój infrastruktury i wyposażenia podmiotów świadczących kompleksowe usługi sanatoryjne, uzdrowiskowe. W stosunku do gmin uzdrowiskowych oraz posiadających status obszaru ochrony uzdrowiskowej, planowane jest tworzenie oraz rozwój infrastruktury uzdrowiskowej, w tym urzędzeń lecznictwa uzdrowiskowego. Wsparcie pozwoli na podniesienie standardów usług leczniczych i rehabilitacyjnych świadczonych na terenie miejscowości uzdrowiskowych oraz obszarów ochrony uzdrowiskowej w PW.	Zgodnie z ustaleniami roboczymi oraz niżej wymienionymi beneficjentami, nie tylko te podmioty będą mogły rozwijać infrastrukturę ale również JST.	wyposażenia w CP4 CS iv skierowane jest do podmiotów świadczących usługi sanatoryjne i uzdrowiskowe. Niemniej w CP 2 CS iv przewidziano wśród beneficjentów szczególną grupę JST – o statusie uzdrowiska bądź obszaru ochrony uzdrowiskowej i możliwość realizacji w ramach adaptacji do zmian klimatu infrastruktury okołouzdrawiskowej jak to zostało ujęte w uwadze (działania komplementarne).
191.	Urząd Marszałkowski Woj. Warmińsko-Mazurskiego	Warmińsko-Mazurskie	3. Główne wyzwania 3.4. Wyzwania określone w dokumentach strategicznych	22	Propozycja zmiany: Wyzwania „terytorialne” to m.in.: - zapewnienie komplementarności wsparcia dla miast subregionalnych makroregionu, w tym miast średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze, jako ośrodków lokalnego wzrostu, rynku pracy i dostarczyciela usług publicznych	Dla zapewnienia najbardziej właściwych działań będących odpowiedzią na wyzwania rozwojowe obszaru Polski Wschodniej należy umożliwić oprócz wzmocnienia miast subregionalnych makroregionu, w szczególności miast średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze, jako ośrodków lokalnego wzrostu także działania wzmacniające połączenia między tymi miastami , co zdecydowanie pozytywnie wpłynie na podniesienie atrakcyjności inwestycyjnej całego makroregionu i długofalowe pobudzenie aktywności ekonomicznej. Może to się przede wszystkim odbywać poprzez odpowiednią komplementarność wsparcia między poziomem makroregionalnym a regionalnym.	Komentarz / wyjaśnienie Projektowanie FEPW odbywa się z uwzględnieniem zapewnienia komplementarności z programami na poziomie krajowym i regionalnym.
192.	Urząd Marszałkowski	Warmińsko-Mazurskie	CS (viii) Promowanie	51	Opis interwencji w ramach CS viii, proponuje się uzupełnić o	Dostosowanie treści do projektu linii demarkacyjnej. W obecnym kształcie trudno określić jak będzie wyglądała	Komentarz / wyjaśnienie

	Woj. Warmińsko-Mazurskiego		zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej		zdanie: W ramach interwencji w CS (viii) planowane jest wsparcie kompleksowych projektów z zakresu zrównoważonej mobilności miejskiej w MOF, inwestycje w tradycyjną infrastrukturę (np. sieci trakcyjne, układ torowy, buspasy zajezdnie, przystanki), zakup niskoemisyjnego taboru (w tym z napędem alternatywnym), jak również wspieranie przedsięwzięć towarzyszących takich jak min.: węzły przesiadkowe, ścieżki rowerowe, systemy roweru miejskiego) oraz systemy telematyczne (wspólne bilety, systemy informacyjne), nasadzenia zieleni, wymiana oświetlenia ulicznego na energooszczędne, itp.	demarkacja z programami regionalnymi.	Ostateczny zakres wsparcia elementów infrastruktury transportu publicznego będzie podlegał uzgodnieniom na dalszym etapie prac nad programem m.in. z Komisją Europejską. Docelowy zakres wsparcia zostanie uwzględniony na etapie tworzenia SzOP.
193.	Urząd Marszałkowski Woj. Warmińsko-Mazurskiego	Warmińsko-Mazurskie	CS (viii) Promowanie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej	51-52	Wątpliwość budzi wskazanie wśród głównych grup docelowych mieszkańców miast wojewódzkich, miast średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze oraz innych ośrodków miejskich z podregionów z najwyższą trwałą marginalizacją oraz mieszkańcy obszarów funkcjonalnych tych miast. Proponuje się w Programie PW+ zaplanować wsparcie jedynie w MOF.	Brak konsekwencji w opisie CS dot. mobilności miejskiej. W rozdziale 3.5. Obszary interwencji (str. 23) wskazuje się, że rozwój niskoemisyjnego transportu miejskiego nastąpi w MOF. W obecnym kształcie trudno określić jak będzie wyglądała demarkacja z programami regionalnymi .	<p>Komentarz / wyjaśnienie</p> <p>Zgodnie z zapisami zatwierdzonej <i>Linii demarkacyjnej</i> dot. podziału interwencji i zasad wdrażania krajowych i regionalnych programów operacyjnych w perspektywie finansowej na lata 2021-2027 w ramach programu FE PW przewiduje się wsparcie miast wojewódzkich, miast średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze oraz innych ośrodkach miejskich z podregionów z najwyższą trwałą marginalizacją z makroregionu Polski Wschodniej wraz z obszarami funkcjonalnymi.</p> <p>Ostateczny zakres wsparcia elementów infrastruktury transportu publicznego będzie podlegał uzgodnieniom na dalszym etapie prac nad programem m.in. z Komisją Europejską. Docelowy zakres wsparcia zostanie uwzględniony na etapie tworzenia SzOP.</p>

194.	Urząd Marszałkowski Woj. Warmińsko-Mazurskiego	Warmińsko-Mazurskie	3. Główne wyzwania 3.3. Wyzwania określone w zaleceniach dla Polski.	20	Program odpowiada również na nowe wyzwania zdefiniowane w 2020 r. w następstwie wystąpienia pandemii COVID-19, tj. wzmacnia sektory kultury i turystyki. Endogeniczne zasoby kulturowe i turystyczne obszarów słabiej rozwiniętych stanowią istotny, często niedostatecznie eksploatowany czynnik dynamizacji rozwoju społeczno-gospodarczego.	Pod zdefiniowanymi wyzwaniami w zakresie kultury i turystyki, jedynie obszar kultury został uzasadniony. Brak jest odniesienia do obszaru turystyki. Warto wskazać wyjątkowo duży wpływ pandemii covid-19 na branżę turystyczną.	Uwaga uwzględniona Treść punktu zostanie uzupełniona.
195.	Urząd Marszałkowski Woj. Warmińsko-Mazurskiego	Warmińsko-Mazurskie	Rozdział 5 Priorytety 5.1 Priorytet 1. Przedsiębiorczość i innowacje	36	Proponuje się dodanie informacji, że wsparcie w obszarze GOZ będzie dotyczyło sieciowania/ współpracy przedsiębiorstw z makroregionu.	Jak wskazano w uwadze nr 15 proponuje się, by wsparcie przedsiębiorców w obszarze GOZ w programie makroregionalnym dotyczyło projektów zakładających współpracę/ sieciowanie firm, m.in. w celu tworzenia łańcuchów dostaw obiegu zamkniętego (CLSCM).	Uwaga uwzględniona Część dot. komplementarności interwencji z innymi formami wsparcia zostanie uzupełniona w Programie.
196.	Urząd Marszałkowski Woj. Warmińsko-Mazurskiego	Warmińsko-Mazurskie	Rozdział 3 Główne wyzwania 3.1 Opis niewydolności rynku oraz potrzeb w zakresie inwestycji	7-9	Proponuje się uzupełnienie głównych wyzwań w obszarze Celu polityki 1 o wyzwania związane z gospodarką o obiegu zamkniętym oraz turystyką.	W Priorytecie 1 Przedsiębiorczość i innowacje wskazano planowane wsparcie przedsiębiorstw w obszarze gospodarki obiegu zamkniętego oraz „firm prowadzących działalność w branży turystycznej i branżach pokrewnych” a jednocześnie diagnoza sytuacji makroregionu w tych dwóch obszarach nie została uwzględniona w opisie wyzwań rozwojowych. Rozdział „Główne wyzwania” wymaga uzupełnienia.	Uwaga uwzględniona W toku dalszych prac nad Programem część dot. głównych wyzwań w obszarze CP 1 zostanie uzupełniona o wyzwania związane z GOZ i turystyką.
197.	Urząd Marszałkowski Woj. Warmińsko-Mazurskiego	Warmińsko-Mazurskie	uwaga ogólna	uwaga ogólna	Konieczne jest wypracowanie przez Instytucję Zarządzającą Programu Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021-2027 optymalnych, sprawiedliwych i efektywnych rozwiązań w zakresie dystrybucji środków w makroregionie na projekty pozakonkursowe.	uwaga ogólna	Komentarz / wyjaśnienie Szczegółowe zasady wyboru projektów zostaną przedstawione w SzOP.
198.	Urząd Marszałkowski Woj. Warmińsko-Mazurskiego	Warmińsko-Mazurskie	3. Główne wyzwania 3.3. Wyzwania określone w zaleceniach dla Polski	20	Jest: Oznacza ono zapewnienie dostępu do szerokiej gamy jakościowych wydarzeń kulturalnych, propagowanie możliwości uczestnictwa i	Brak jest odniesienia do obszaru turystyki. Warto wskazać ten obszar ze względu na wyjątkowo duży wpływ pandemii covid-19 na branżę turystyczną i potrzebę łagodzenia jej skutków.	Uwaga uwzględniona Przedstawiona w FEPW treść została zapożyczona z dokumentu KE i nie powinna być uzupełniana o nowe treści.

					<p>tworzenia dla wszystkich oraz wzmacnianie powiązań między kulturą a m.in. edukacją, sprawami społecznymi, polityką miejską.</p> <p>Powinno być: Oznacza ono zapewnienie dostępu do szerokiej gamy jakościowych wydarzeń kulturalnych, propagowanie możliwości uczestnictwa i tworzenia dla wszystkich oraz wzmacnianie powiązań między kulturą a m.in. turystyką, edukacją, sprawami społecznymi, polityką miejską.</p>		Nie mniej jednak dokument we wskazanym punkcie zostanie uzupełniony również o turystykę.
199.	Urząd Marszałkowski Woj. Warmińsko-Mazurskiego	Warmińsko-Mazurskie	Rozdział 4 Tabela 1 Uzasadnienie wybranych celów polityki, celów szczegółowych i priorytetów Rozdział 5 Priorytety 5.1 Priorytet 1. Przedsiębiorczość i innowacje	29 i 37	<p>Proponuje się uzupełnienie zakresu interwencji w obszarze cyfryzacji MSP opisanej w uzasadnieniu dla celu polityki 1 (cs iii) oraz opisie priorytetu 1 o inne formy cyfryzacji firm niż tylko podane „wykorzystanie automatów i robotów”.</p> <p>Dot. zdania (str. 29) „Kompleksowe wsparcie dopasowane do specyfiki przedsiębiorstw makroregionu obejmie także wdrażanie innowacji skrojone na potrzeby MSP m.in. w zakresie procesów wzorniczych oraz gospodarki neutralnej klimatycznie, o obiegu zamkniętym, a także wykorzystania automatów i robotów w działalności przedsiębiorstw” oraz zdania (str. 37) „Ponadto w ramach interwencji w CS (iii) zaplanowano wzmocnienie konkurencyjności i innowacyjności MŚP poprzez wprowadzenie w przedsiębiorstwach inteligentnych rozwiązań z zakresu gospodarki obiegu</p>	<p>Mając na uwadze nadal niewysoki poziom rozwojowy przedsiębiorstw z makroregionu Polski Wschodniej proponuje się rozszerzenie planowanej interwencji w ramach Programu w zakresie cyfryzacji poza wykorzystanie automatów i robotów. Należy mieć na uwadze, że cyfryzacja przedsiębiorstw może obejmować znacznie więcej zmian w firmie niż wyłącznie robotyzacja czy automatyzacja procesów, które wymagają znacznego poziomu rozwoju. Cyfryzacja może polegać także np. na wykorzystaniu baz danych (big data), nowoczesnych aplikacji, narzędzi i rozwiązań, personalizacji produktów i usług, wdrożenie e-commerce, integracji oprogramowania, wykorzystanie w działalności „Internetu rzeczy” etc.</p>	<p>Komentarz / wyjaśnienie</p> <p>Zgadzamy się, że wsparcie w obszarze wskazanych rozwiązań/technologii jest istotne dla firm z Polski Wschodniej. Natomiast przywołane w uwadze rozwiązania (np.: big data, Internet rzeczy) mogą być również elementem wdrożenia procesów automatyzacji i robotyzacji.</p> <p>W zamyśle działanie to jest kierowane do przedsiębiorstw, które chcą usprawnić lub zbudować w całości nowy (cyfrowy) sposób całe procesy produkcji lub ich elementy. Kwestie związane z zakupem oprogramowania, wdrożenia e-commerce mogą towarzyszyć tym działaniom, natomiast nie mają stanowić głównego celu projektu.</p>

					zamkniętego oraz automatyzacji i robotyzacji procesów”		
200.	Urząd Marszałkowski Woj. Warmińsko-Mazurskiego	Warmińsko-Mazurskie	CS (v) zwiększenie roli kultury i turystyki w rozwoju gospodarczym, integracji społecznej i innowacjach społecznych	67	<p>Jest: Beneficjenci: w zakresie kapitału społecznego: JST, samorządowe jednostki organizacyjne, instytucje kultury, NGO, podmioty ekonomii społecznej</p> <p>w zakresie turystyki: właściciele obiektów wchodzących w skład szlaku tj.: JST, instytucje kultury, organizacje pozarządowe i ich partnerstwa</p> <p>powinno być: Beneficjenci: w zakresie kapitału społecznego: JST, samorządowe jednostki organizacyjne, instytucje kultury, NGO, podmioty ekonomii społecznej</p> <p>w zakresie turystyki: JST, właściciele obiektów/miejsc wchodzących w skład szlaku tj.:, instytucje kultury, organizacje pozarządowe i ich partnerstwa</p>	W przypadku realizacji CS (v) zwiększenie roli kultury i turystyki w rozwoju gospodarczym, integracji społecznej i innowacjach społecznych w zakresie turystyki JST nie zawsze jest właścicielem obiektów wchodzących w skład szlaku, dlatego należy osobno wskazać jako beneficjenta JST bez definiowania czy jest właścicielem obiektu szlaku. JST jest typem beneficjenta, który będzie mógł realizować zadania ogólne dotyczące szlaku, nie będąc właścicielem obiektu czy też miejsca na szlaku. W przypadku pozostałych beneficjentów w zakresie turystyki należy rozszerzyć zapis o miejsca, gdyż nie tylko właściciele obiektów są beneficjentami realizacji szlaków tematycznych, to także właściciele miejsc, tym bardziej, że w proponowanych wskaźnikach jest: „Liczba wspartych kulturalnych I turystycznych miejsc 67” oraz „Odwiedzający wspierane miejsca kulturalne i turystyczne68” a nie obiektów (wskaźniki podane na stronie 69 i 70).	Komentarz / wyjaśnienie Katalog beneficjentów zostanie doprecyzowany na poziomie SzOP.
201.	Urząd Marszałkowski Woj. Warmińsko-Mazurskiego	Warmińsko-Mazurskie	uwaga ogólna	uwaga ogólna	Interwencja Programu Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021-2027 wymaga jasnej demarkacji wsparcia w poszczególnych obszarach tematycznych (CP 1-4) w podziale na kraj/makroregion/regiony tak, aby nie było wątpliwości interpretacyjnych oraz utrudnień w planowaniu przyszłej perspektywy także w programach regionalnych.	uwaga ogólna	Komentarz / wyjaśnienie Należy zauważyć, że zapisy linii demarkacyjnej z 4 lutego 2021 r. regulują podział wsparcia pomiędzy poziom krajowy (w tym wsparcie przewidziane w projekcie FEPW) a regionalny.
202.	Urząd Marszałkowski Woj. Warmińsko-	Warmińsko-Mazurskie	Rozdział 3 Główne wyzwania 3.7 Wnioski z	24	Proponuje się dodanie wniosków z dotychczasowej współpracy Instytucji Zarządzającej PO PW a IZ	W naszej opinii dużą rolę w sukcesie programu dla Polski Wschodniej na lata 2014-2020 odegrała ścisła współpraca IZ PO PW z samorządami województw makroregionu. Zarówno proces programowania jak i	Uwaga uwzględniona

	Mazurskiego		dotychczasowych doświadczeń		programów regionalnych	negocjowania a następnie wdrażania interwencji w ramach Programu na lata 2014-2020 prowadzone były przy pełnym zaangażowaniu regionów, w tym m.in. w formie utworzonych grup roboczych, bieżącej wymiany propozycji i z zachowaniem konsensusu. Te doświadczenia powinny zostać odnotowane w Programie i kontynuowane w kolejnej perspektywie finansowej.	
203.	Urząd Marszałkowski Woj. Warmińsko-Mazurskiego	Warmińsko-Mazurskie	3.2. Komplementarność interwencji z innymi formami wsparcia	16	Jest: Dodatkowo dalszy rozwój infrastruktury drogowej, w zakresie inwestycji samorządów województw wynikających z Regionalnych Planów Transportowych, ułatwi dostęp do sieci TEN-T finansowanej ze środków POIŚ 2020+. Proponuje się: Dodatkowo dalszy rozwój infrastruktury drogowej, w zakresie inwestycji samorządów województw wynikających z Regionalnych Planów Transportowych, ułatwi dostęp do sieci TEN-T finansowanej ze środków POIŚ 2020+, a także będzie komplementarny z inwestycjami realizowanymi na poziomie regionalnym.	Linia demarkacyjna dopuszcza realizację inwestycji drogowych również na poziomie regionalnym. Dlatego istotne jest aby wskazać w tym rozdziale komplementarność z innymi programami, w tym programami regionalnymi.	Uwaga uwzględniona
204.	Urząd Marszałkowski Woj. Warmińsko-Mazurskiego	Warmińsko-Mazurskie	3. Główne wyzwania 3.5 Obszary interwencji	23	Jest: przystosowanie miast do zmian klimatu w kontekście ochrony przed negatywnymi skutkami zmian klimatu jak i tworzenie lub podnoszenie ich odporności do obecnej i przyszłej zmienności klimatu, w tym tworzenie zielonych miejsc trzecich	Powinno być: komplementarnie do wsparcia z poziomu regionalnego kompleksowe przystosowanie miast do zmian klimatu w kontekście ochrony przed negatywnymi skutkami zmian klimatu jak i tworzenie lub podnoszenie ich odporności do obecnej i przyszłej zmienności klimatu, w tym tworzenie zielonych miejsc trzecich W przypadku braku możliwości zapewnienia odpowiedniej demarkacji z poziomem regionalnym proponuje się usunięcie tego obszaru interwencji w przyszłym Programie. W zamian za rezygnację z działania Adaptacja do zmian klimatu i zielone miejsca trzecie proponujemy przeznaczenie tych środków na zrównoważoną mobilność miejską, transport kolejowy, uzdrowiska oraz dotacje na produkty turystyczne. Rozwój zrównoważonego transportu zbiorowego oraz kolei pozwoli na wypełnienie założeń i celów klimatycznych, które nakłada na nas Unia Europejska a	Komentarz / wyjaśnienie Zgodnie z linią demarkacyjną z 4 lutego 2021 r. (<i>Podział interwencji i zasad wdrażania krajowych i regionalnych programów operacyjnych w perspektywie finansowej na lata 2021-2027</i>) w ramach programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 (następcy POIŚ 2014-2020) będą wspierane działania przewidziane w już opracowanych planach adaptacji do zmian klimatu m.in. dla 44 miast objętych projektem Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020, w tym 5 stolic województw Polski Wschodniej.

						<p>jednocześnie działanie dot. tzw. zielonych miejsc trzecich z pewnością będzie mogło być zrealizowane z poziomu regionalnego, bo taki jest charakter tych przedsięwzięć (brakuje w nich cechy projektu makroregionalnego). Działania te realizowane z poziomu regionalnego również przyczynią się do wypełnienia krajowych zobowiązań względem realizacji celów klimatycznych UE. Jednocześnie należy wziąć pod uwagę, że demarkacja może być utrudniona za względu na realizowany projekt systemowy miast z POiŚ 2014-20 przez miasta pow. 100 tys. mieszkańców pt. Miejskie Plany Adaptacji, w którym 44 miasta szykują plany działania, mające być inwestycyjnie realizowane w ramach PO IiŚ 2021-2027 (wg demarkacji opublikowanej przez Ministerstwo Funduszy). Te same działania planowane są w PO PW 2020+. Kwalifikują się do tego projektu stolice PL Wsch. oraz Radom, subregionalne a także te miejscowości o gęstości zaludnienia pow. 1000 mieszkańców/km2 – są wśród nich miasta tracące funkcje społeczno-gospodarcze. Działanie to ma największy potencjał do realizacji z poziomu regionalnego.</p>	<p>Ze środków FEPW wspierane będą wyłącznie działania w zakresie adaptacji do zmian klimatu w miastach średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze i tych z podregionów z najwyższą kumulacją obszarów zagrożonych trwałą marginalizacją z Polski Wschodniej, z wyłączeniem miast objętych wsparciem następcy POIiŚ 2014-2020.</p> <p>Szczegółowy katalog beneficjentów zostanie przedstawiony w SzOP.</p>
205.	Urząd Marszałkowski Woj. Warmińsko-Mazurskiego	Warmińsko-Mazurskie	3.2 Komplementarność interwencji z innymi formami wsparcia	16-18	<p>Proponuje się uzupełnić komplementarność interwencji Programu PW+ w obszarze działań klimatycznych.</p>	<p>W rozdziale 3.2 znajduje się odniesienie do różnych obszarów/ celów szczegółowych, tj. transportu miejskiego, sieci kolejowej, infrastruktury drogowej, przedsiębiorczości itd.</p> <p>Pominięto działania w zakresie dostosowania do zmiany klimatu, zapobiegania ryzyku i odporności na klęski żywiołowe.</p>	Uwaga uwzględniona
206.	Urząd Marszałkowski Woj. Warmińsko-Mazurskiego	Warmińsko-Mazurskie	Rozdział 2 Geneza Programu (CP 3)	12-13	<p>Uwaga do całego fragmentu w zakresie Celu polityki 3. Jest: Relatywnie słaba dostępność transportowa PW (...) Gęstość sieci drogowej w PW jest mniejsza niż przeciętnie w kraju (...) Województwa PW należą także do najgorzej skomunikowanych regionów w kraju pod względem dostępności kolejowej (...) itd. Brakuje opisu uwarunkowań dla mazowieckiego regionalnego</p>	<p>Zgodnie z przyjętą w słowniku skrótów nomenklaturą PW nie obejmuje mazowieckiego regionalnego. Proponuje się uzupełnić Program o diagnozę dla tego NUTS-2.</p>	Komentarz / wyjaśnienie
							<p>Opisując wyzwania w zakresie celu 3. w FE PW odniesiono się do 6 regionów PW+ (uwzględniając mazowiecki regionalny). Zaprezentowano najbardziej aktualne (2019 r.) wskaźniki gęstości i jakości infrastruktury transportowej (gęstość dróg ekspresowych i autostrad oraz linii kolejowych, udział linii zelektryfikowanych, udział linii 2 i więcej torowych, udział stacji obsługujących ponad 1 tys. pasażerów na dobę) oraz liczby odprawianych pasażerów kolejną w 6 regionach PW+.</p> <p>Niestety niektóre wskaźniki (np. dostępności potencjałowej, gęstości</p>

							dróg o twardej nawierzchni. liczby pasażerów transportu kolejowego przed 2019 r.) nie są dostępne na poziomie NUTS-2 i nie udało się ich pozyskać. Zdecydowano się jednak je zaprezentować dla 5 województw PW, ponieważ obrazują sytuację na większości obszaru wsparcia FEPW i uzupełniają tym samym część diagnostyczną.
207.	Urząd Marszałkowski Woj. Warmińsko-Mazurskiego	Warmińsko-Mazurskie	3. Główne wyzwania 3.3. Wyzwania określone w zaleceniach dla Polski	20	Usunięcie wsparcia dla działania: Poprawa efektywności dystrybucji energii elektrycznej	W działaniu tym brakuje uzasadnienia makroregionalnego oraz cechy dodatkowości wsparcia. Tego typu projekty pozostałe regiony będą realizowały (przez operatorów) z programu krajowego (następca PO liŚ, CEF).	Uwaga częściowo uwzględniona Ze względu na dynamicznie rozwijającą się energetykę rozproszoną w PW niezbędne jest zagwarantowanie środków na kluczowe inwestycje w inteligentne sieci dystrybucyjne. Niemniej z uwagi na postulat regionów PW alokacja zostanie ograniczona. Co nie wyklucza możliwości korzystania ze środków FEnIKS dla pozostałych inwestycji na zasadach ogólnych.
208.	Urząd Marszałkowski Woj. Warmińsko-Mazurskiego	Warmińsko-Mazurskie	Rozdział 5 Priorytety 5.1 Priorytet 1. Przedsiębiorczość i innowacje	36	Proponuje się następujące przeredagowanie zdania pierwszego: „Planowana interwencja zapewni kontynuację działań realizowanych na obszarze makroregionu w ramach programów finansowanych ze środków polityki spójności do roku 2020 w zakresie podnoszenia konkurencyjności przedsiębiorstw prowadzących działalność na wspieranym obszarze Polski Wschodniej.	Proponowana zmiana stanowi doprecyzowanie informacji o jakie działania chodzi, tj. kontynuację interwencji w ramach programów operacyjnych dla Polski Wschodniej z poprzednich perspektyw finansowych.	Uwaga uwzględniona
209.	Urząd Marszałkowski Woj. Warmińsko-Mazurskiego	Warmińsko-Mazurskie	uwaga ogólna	uwaga ogólna	Alokacja zaproponowana programowi Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej na lata 2021-2027 z przeznaczeniem na infrastrukturę transportową jest za niska. Makroregion Polski	uwaga ogólna	Komentarz / wyjaśnienie Wysokość alokacji na wsparcie transportu wynika z podziału środków pomiędzy wszystkie priorytety uwzględnione w programie.

					Wschodniej rozwija się, ale jako obszar zapóźniony nie jest w stanie dogonić reszty kraju bez dodatkowego wsparcia stosownie do indywidualnych potrzeb w regionach. Aby przezwyciężyć ten negatywny trend kluczową kwestią jest rozwój infrastruktury transportowej. Bez wątplenia stanowi ona nie jedyny, ale za to kluczowy czynnik pobudzania procesów rozwoju społeczno-gospodarczego. Zarząd Województwa Warmińsko-Mazurskiego wnioskuje o znaczące zwiększenie alokacji programu na rozwój dróg wojewódzkich i ponadregionalnej infrastruktury kolejowej w Polsce Wschodniej.		
210.	Urząd Marszałkowski Woj. Warmińsko-Mazurskiego	Warmińsko-Mazurskie	uwaga ogólna	uwaga ogólna	Zarząd Województwa Warmińsko-Mazurskiego stoi na stanowisku, że pożądane projekty w Polsce Wschodniej powinny wpisywać się w ponadregionalny charakter interwencji oraz charakteryzować się dodatkowością wsparcia wobec regionów w nim uczestniczących.	uwaga ogólna	Komentarz / wyjaśnienie Uwaga ma charakter ogólnego postulatu, i charakteryzuje założenie dla opracowania FEPW.
211.	Urząd Marszałkowski Woj. Warmińsko-Mazurskiego	Warmińsko-Mazurskie	5.2. PRIORYTET 2. ENERGIA I KLIMAT	47	Postulujemy obniżenie alokacji o 100 mln euro lub rezygnację z działania Adaptacja do zmian klimatu i zielone miejsca trzecie i przeznaczenie tych środków na Drogi wojewódzkie (+ 120 mln euro) ,Zrównoważoną mobilność miejską, kolej, uzdrowiska oraz dotacje na produkty turystyczne (+ 45 mln EUR)	W przypadku braku możliwości zapewnienia odpowiedniej demarkacji z poziomem regionalnym proponuje się usunięcie tego obszaru interwencji w przyszłym Programie. W zamian za rezygnację z działania Adaptacja do zmian klimatu i zielone miejsca trzecie proponujemy przeznaczenie tych środków na zrównoważoną mobilność miejską, transport kolejowy, uzdrowiska oraz dotacje na produkty turystyczne. Rozwój zrównoważonego transportu zbiorowego oraz kolei pozwoli na wypełnienie założeń i celów klimatycznych, które nakłada na nas Unia Europejska a jednocześnie działanie dot. tzw. zielonych miejsc trzecich z pewnością będzie mogło być zrealizowane z	Komentarz / wyjaśnienie Zgodnie z linią demarkacyjną z 4 lutego 2021 r. (<i>Podział interwencji i zasad wdrażania krajowych i regionalnych programów operacyjnych w perspektywie finansowej na lata 2021-2027</i>) w ramach programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 (następcy POIiŚ 2014-2020) będą wspierane działania przewidziane w już

						poziomu regionalnego, bo taki jest charakter tych przedsięwzięć (brakuje w nich cechy projektu makroregionalnego). Działania te realizowane z poziomu regionalnego również przyczynią się do wypełnienia krajowych zobowiązań względem realizacji celów klimatycznych UE. Jednocześnie należy wziąć pod uwagę, że demarkacja może być utrudniona za względu na realizowany projekt systemowy miast z POiŚ 2014-20 przez miasta pow. 100 tys. mieszkańców pt. Miejskie Plany Adaptacji, w którym 44 miasta szykują plany działania, mające być inwestycyjnie realizowane w ramach PO liŚ 2021-2027 (wg demarkacji opublikowanej przez Ministerstwo Funduszy). Te same działania planowane są w PO PW 2020+. Kwalifikują się do tego projektu stolice PL Wsch. oraz Radom, subregionalne a także te miejscowości o gęstości zaludnienia pow. 1000 mieszkańców/km2 – są wśród nich miasta tracące funkcje społeczno-gospodarcze. Działanie to ma największy potencjał do realizacji z poziomu regionalnego.	opracowanych planach adaptacji do zmian klimatu m.in. dla 44 miast objętych projektem Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020, w tym 5 stolic województw Polski Wschodniej. Ze środków FEPW wspierane będą wyłącznie działania w zakresie adaptacji do zmian klimatu w miastach średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze i tych z podregionów z najwyższą kumulacją obszarów zagrożonych trwałą marginalizacją z Polski Wschodniej, z wyłączeniem miast objętych wsparciem następcy POliŚ 2014-2020.
212.	Urząd Marszałkowski Woj. Warmińsko-Mazurskiego	Warmińsko-Mazurskie	Rozdział 4 Tabela 1 Uzasadnienie wybranych celów polityki, celów szczegółowych i priorytetów	29	Proponujemy usunięcie interwencji w ramach (iii) rozwój inteligentnych systemów i sieci energetycznych (...)	W działaniu tym brakuje uzasadnienia makroregionalnego oraz cechy dodatkowo wsparcia. Tego typu projekty pozostałe regiony będą realizowały (przez operatorów) z programu krajowego (PO liŚ, CEF). Zatem zgodnie z postawioną diagnozą, że „(...) Największe potrzeby rozwoju sieci w tym zakresie identyfikuje się we wschodniej części kraju. Dotyczy to głównie poprawy efektywności dystrybucji energii oraz zwiększenia lokalnego bezpieczeństwa energetycznego mierzonego stratami energii i przerwami w przesyłach spowodowanymi uszkodzeniami czy ograniczoną przepustowością sieci (...), makroregion powinien stanowić priorytet inwestycyjny dla projektów energetycznych w PO liŚ 2020+ (FENIKS) oraz CEF 2020+.	Uwaga częściowo uwzględniona Ze względu na dynamicznie rozwijającą się energetykę rozproszoną w PW niezbędne jest zagwarantowanie środków na kluczowe inwestycje w inteligentne sieci dystrybucyjne. Niemniej z uwagi na postulat regionów PW alokacja zostanie ograniczona. Co nie wyklucza możliwości korzystania ze środków FEnIKS dla pozostałych inwestycji na zasadach ogólnych.
213.	Urząd Marszałkowski Woj. Warmińsko-Mazurskiego	Warmińsko-Mazurskie	3. Główne wyzwania 3.5 Obszary interwencji	23	Brak rozwinięcia zakresu interwencji punktu „rozwój kapitału społecznego, potencjału turystyki i uzdrowisk.	Proponuje się uzupełnienie opisu planowanego zakresu interwencji dot. „rozwoju kapitału społecznego, potencjału turystyki i uzdrowisk.”	Uwaga uwzględniona
214.	Urząd Marszałkowski Woj. Warmińsko-Mazurskiego	Warmińsko-Mazurskie	Rozdział 3 Główne wyzwania 3.2 Komplementarność interwencji z innymi formami wsparcia	18	Proponuje się dodanie opisu komplementarności i demarkacji z Krajowym Planem Odbudowy	W rozdziale 3.2 wskazano wyłącznie, że „Program pozostaje również komplementarny do interwencji zaprojektowanej w ramach Krajowego Planu Odbudowy, opracowanego w związku z wprowadzeniem przez KE pakietu działań służących odbudowie gospodarek europejskich dotkniętych kryzysem wywołanym przez pandemię COVID-19.” Nie	Uwaga uwzględniona

						podano natomiast w jakich obszarach i w jaki sposób zachowana zostanie komplementarność obu Programów	
215.	Urząd Marszałkowski Woj. Warmińsko-Mazurskiego	Warmińsko-Mazurskie	5.4 PRIORYTET 4. KAPITAŁ SPOŁECZNY, TURYSTYKA ORAZ USŁUGI UZDROWISKO WE	66	Postulujemy rezygnację z działania dotyczącego mediater i przeznaczenie tych środków na szlaki turystyczne. Wspomniane mediateki są interesującym pomysłem ale mają cechy projektów regionalnych i dlatego powinny być objęte zakresem przedmiotowym programów regionalnych 2020+. Jednocześnie jako region jesteśmy otwarci na współpracę z Ministerstwem Kultury i Dziedzictwa Narodowego w tej sprawie.	Planowane środki na budowę mediater powinny zostać przeznaczone na rozwój tzw. międzyregionalnych produktów turystycznych, gdzie zapotrzebowanie kilkakrotnie przekracza dostępną alokację na to działanie. Warty uwagi jest, iż już wstępne koncepcje projektów szlaków turystycznych w PO PW charakteryzują się dużą ponadregionalnością i zdecydowanie bardziej wpisują się w program ponadregionalny, aniżeli mediateki. Ponadto pośrednimi beneficjentami szlaków turystycznych będą także lokalne MŚP co przełoży się na wzrost poziomu przedsiębiorczości w makroregionie, który charakteryzuje się niskim poziomem rozwoju społeczno-gospodarczego.	Uwaga uwzględniona Zgodnie z postulatem regionów PW wsparcie mediater będzie realizowane w programach regionalnych.
216.	Urząd Marszałkowski Woj. Warmińsko-Mazurskiego	Warmińsko-Mazurskie	5.3. PRIORYTET 3. SPÓJNA SIĘĆ TRANSPORTOWA	55	Jest: Kompleksowe inwestycje obejmą przebudowę, modernizację lub rewitalizację wybranych odcinków linii kolejowych (projekty wynikające z Krajowego Programu Kolejowego) Proponuje się uszczegółowienie zapisu dot. programu rządowego w obszarze kolei.	Obecny zapis nie jest jednoznaczny. Obowiązujący dokument sięga horyzontem czasowym do 2023 (Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku). Zależy się z perspektywą UE 2021-2027. Nie wiadomo kiedy zostanie przyjęta aktualizacja tego dokumentu i jaki będzie nosił tytuł. Stąd, proponuje się uszczegółowienie w tym zakresie lub wprowadzenie bardziej ogólnego zapisu np.: wynikające z programu wieloletniego, obejmującego inwestycje na liniach kolejowych, które dofinansowane są przez ministra właściwego do spraw transportu.	Uwaga uwzględniona
217.	Urząd Marszałkowski Woj. Warmińsko-Mazurskiego	Warmińsko-Mazurskie	Rozdział 2 Geneza Programu	7	Jest: 3. Zwiększenie dostępności transportowej PW+ Proponuje się: 3. Zwiększenie dostępności transportowej	Cały Program dotyczy Polski Wschodniej + zatem nie ma potrzeby w tym miejscu wprowadzać dodatkowego skrótu – odwołania. W żadnym z pozostałych 3 tiretów nie używa się przedmiotowego skrótu. Stąd propozycja ujednolicenia zapisów.	Uwaga uwzględniona
218.	Urząd Marszałkowski Woj. Warmińsko-Mazurskiego	Warmińsko-Mazurskie	5.2. PRIORYTET 2. ENERGIA I KLIMAT	43	Proponujemy usunięcie działania dotyczącego Dystrybucji energii i przeznaczenie środków na działania koncentrujące tematycznie interwencję przyszłego Programu oraz realizujące cele klimatyczne UE (vide zrównoważony transport miejski, transport kolejowy) a także uzdrowiska, obszary ochrony uzdrowiskowej i produkty	W działaniu tym brakuje uzasadnienia makroregionalnego oraz cechy dodatkowości wsparcia. Tego typu projekty pozostałe regiony będą realizowały (przez operatorów) z programu krajowego (PO IiŚ, CEF). Działania zorientowane na niskoemisyjny transport pozwolą przejąć zobowiązania dotyczące realizacji celu klimatycznego UE.	Uwaga częściowo uwzględniona Ze względu na dynamicznie rozwijającą się energetykę rozproszoną w PW niezbędne jest zagwarantowanie środków na kluczowe inwestycje w inteligentne sieci dystrybucyjne. Niemniej z uwagi na postulat regionów PW alokacja zostanie ograniczona. Co nie wyklucza możliwości korzystania ze środków FEnIKS dla pozostałych

					szlaków turystycznych. Kwotę 210 milionów euro proponujemy podzielić w następujący sposób: – Transport miejski: + 130 mln euro – Kolej: + 50 mln euro – Uzdrowiska obszary ochrony uzdrowiskowej: + 30 mln euro		inwestycji na zasadach ogólnych.
219.	Urząd Marszałkowski Woj. Warmińsko-Mazurskiego	Warmińsko-Mazurskie	Rozdział 5 Priorytety 5.1 Priorytet 1. Przedsiębiorczość i innowacje	37	Postulujemy uszczegółowienie demarkacji planowanych działań dotyczących Gospodarki Obiegu Zamkniętego (GOZ)	Wskazana jest demarkacja działań dotyczących GOZ między PO PW a przyszłymi programami regionalnymi. Z zapisów propozycji programu nie wynikają informacje niezbędne przy wyznaczeniu podziału interwencji. Proponowane wsparcie dotyczące GOZ budzi obawy, ponieważ ten zakres działań jest właściwy również dla programów regionalnych stąd wątpliwości co do ustalenia linii demarkacyjnej. Proponujemy: aby na poziomie regionalnym realizowane były indywidualne przedsięwzięcia MŚP związane z GOZ, natomiast w programie makroregionalnym projekty zakładające współpracę/sieciowanie firm, m.in. w celu tworzenia łańcuchów dostaw obiegu zamkniętego (CLSCM).	Uwaga uwzględniona Część dot. komplementarności interwencji z innymi formami wsparcia zostanie uzupełniona w toku dalszych prac nad Programem.
220.	Urząd Marszałkowski Woj. Warmińsko-Mazurskiego	Warmińsko-Mazurskie	Rozdział 2 Geneza Programu	5	W tekście przywołuje się wartości wskaźników tj: - produkt krajowy brutto całego województwa na mieszkańca wyniósł w 2013 r. (...) - stopa bezrobocia rejestrowanego dla województwa mazowieckiego wyniosła w grudniu 2015 r. (...) Proponuje się uaktualnić dane.	Z uwagi na dostępność danych dużo bardziej aktualnych niż 2013 r. i 2015 r. proponuje się uwzględnić najbardziej aktualne dane i preredagować tę część Programu.	Uwaga uwzględniona Wprowadzono zaktualizowane dane pokazujące różnicowanie województwa: NUTS 2 oraz NUTS 3
221.	Wojewoda Warmińsko-Mazurski	Warmińsko-mazurskie			Obecne założenia Programu nie przewidują możliwości otrzymania wsparcia pod kątem turystyki opartej na aktualnie opracowywanym przez starostwa ziemi warmińskiej projekcie „Szlak Świętej Warmii”, zakładającym połączenie dziedzictwa kulturowego, atrakcji turystycznych, bazy gastronomiczno-hotelowej i sieci komunikacyjnej z wyznaczonym szlakiem		Uwaga nieuwzględniona W CP4 wsparciem zostaną objęte szlaki ponadregionalne – przebiegające przez min 2 województwa. Propozycje projektów są zgłaszane przez samorządy województw.

				<p>turystycznym. Realizacja projektu z pewnością przyczyniłaby się do rozwoju gospodarczego całego regionu poprzez zakładaną rozbudowę ww. obszarów. Na Szlaku Świętej Warmii położone są miejsca o niezwykle znaczeniu historycznym, religijnym i przyrodniczym, od wielu lat chętnie i licznie odwiedzane przez turystów. Zaznaczyć należy, że już od końca XIX wieku ziemie te były celem pielgrzymek Polaków z Mazowsza, Podlasia i Pomorza. Wyrażam głęboką nadzieję, że znaczenie projektu „Szlak Świętej Warmii” dla województwa będzie argumentem przemawiającym za uwzględnieniem uwag samorządów powiatów ziemi warmińskiej, biorąc pod uwagę fakt, iż region nie był do tej pory beneficjentem w wielu obszarach finansowania unijnego. Możliwość ubiegania się o pozyskanie środków umożliwi wzmocnienie pozycji społeczno-gospodarczej zarówno Warmii, jak i w perspektywie całego województwa warmińsko-mazurskiego. Realizacja projektu przyczyni się do rozwoju potencjału turystycznego regionu, a co za tym idzie do poprawy jakości życia jego mieszkańców. Za włączeniem projektu do finansowania w ramach <i>Programu Polska Wschodnia+ na lata 2021-2027</i> przemawia również fakt, że wszystkie obszary nim objęte odnotowały w ostatnim okresie znaczny</p>	
--	--	--	--	--	--

222.	Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego w Lublinie	Lubelskie	10. SYSTEM INSTYTUCJONALNY	97	<p>spadek dochodów</p> <p>Str. 97 - W części „Przygotowanie Programu” wskazano informacje dot. cyklu spotkań tematycznych z udziałem przedstawicieli województw oraz innych instytucji.</p> <p>Na końcu akapitu wskazano, że „Spotkania kontynuowano w 2021 r.: 28 stycznia (w zakresie dróg), ...”. Tak przedstawiona informacja wydaje się niepełna i wymaga uzupełnienia co najmniej w zakresie przeprowadzonych spotkań w okresie 29 stycznia – 4 marca 2021 r.</p>	Przedstawiona informacja jest niepełna i wymaga uzupełnienia.	Uwaga uwzględniona
223.	Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego w Lublinie	Lubelskie	5.1 PRIORYTET 1. PRZEDSIĘBIORCZOŚĆ I INNOWACJE	37	<p>Str. 37 - Wskazano, że „...wprowadzone rozwiązania technologiczne zakresu automatyzacji i robotyzacji pozwolą zmniejszyć problem odpływu pracowników z PW+, zarówno tych wysoko wykwalifikowanych, jak i tych z mniejszymi kwalifikacjami. Kurczenie się zasobów pracy może zostać częściowo złagodzone właśnie poprzez automatyzację pracy ludzkiej, w szczególności w zakresie prostych i powtarzalnych zadań”, a następnie zawarto informację, że zaprogramowano wsparcie w formie instrumentów finansowych dla firm prowadzących działalność w branży turystycznej i branżach pokrewnych, czyli dziedzinie w której trudne jest wzmocnienie roli automatyzacji jako elementu zastępującego pracę świadczoną przez człowieka.</p>	W projekcie ze względu na sposób prezentacji danych i propozycji interwencji widoczna jest pewna niespójność w sposobie prowadzenia narracji. Automatyzacja i robotyzacja procesów w ramach prowadzenia działalności w branży turystycznej nie stanowi dobrego przykładu procesów podlegających zautomatyzowaniu. Szersze spektrum zastosowań automatyzacji i robotyzacji występuje choćby w działalności produkcyjnej. Uzasadnione jest zatem zmodyfikowanie treści projektu.	<p>Uwaga uwzględniona</p> <p>Zapisy zostaną przeformułowane w taki sposób, aby nie budziły wątpliwości interpretacyjnych.</p> <p>Wsparcie w zakresie robotyzacji i automatyzacji oraz pożyczki dla przedsiębiorców z sektora turystyki będą wdrażane jako dwa odrębne instrumenty.</p>
224.	Urząd Marszałkowski	Lubelskie	4. UZASADNIENIE	31	Str. 31 - Cel Polityki 2, cs (VIII): Należy doprecyzować,	Należy doprecyzować, celem zachowania demarkacji z programami wdrażanymi na poziomie regionalnym, do	Komentarz / wyjaśnienie

	Województwa Lubelskiego w Lublinie		WYBRANYCH CELÓW POLITYKI, CELÓW SZCZEGÓŁOWYCH I PRIORYTETÓW		celem zachowania demarkacji z programami wdrażanymi na poziomie regionalnym, do jakich MOF skierowane zostanie wsparcie w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej.	jakich MOF skierowane zostanie wsparcie w zrównoważonej mobilności miejskiej. Należy wskazać, iż zgodnie z Linią demarkacyjną z dnia 4 lutego 2021 r., w ramach cs 2 (viii), z poziomu krajowego wspierane będą projekty dużej skali i wartości, realizowane na obszarach ZIT miast wojewódzkich, uzgodnione w kontrakcie programowym. Ponadto w ramach interwencji ponadregionalnej: projekty kompleksowe, realizowane w miastach średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze i ich obszarach funkcjonalnych oraz subregionalnych ośrodkach wzrostu, powyżej 50 tys. mieszkańców (ustawowo zobligowani organizatorzy transportu miejskiego) i ich obszarach funkcjonalnych - lista miast uzgodniona z regionami. W związku z powyższym należy precyzyjnie określić zakres wsparcia z Programu Polska Wschodnia + celem zachowania przejrzystości podziału wsparcia z poziomem regionalnym.	W ramach programu FE PW przewiduje się wsparcie miast wojewódzkich, miast średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze oraz innych ośrodków miejskich z podregionów z najwyższą trwałą marginalizacją z makroregionu Polski Wschodniej wraz z obszarami funkcjonalnymi. Proponowane wsparcie jest selektywne - dla kompleksowych projektów podmiotów zobligowanych ustawowo – stąd próg ustawiono na 50 tys. mieszkańców
225.	Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego w Lublinie	Lubelskie	3.3 Wyzwania określone w zaleceniach dla Polski	20	Jest: „Na potrzebę zwiększenia inwestycji w kulturę zwraca uwagę Rada Europejska w Nowym programie strategicznym Rady Europejskiej na lata 2014-2024 (2019), w którym zauważono rolę kultury i dziedzictwa kulturowego w zachowaniu europejskiej tożsamości.” Winno być: „Na potrzebę zwiększenia inwestycji w kulturę zwraca uwagę Rada Europejska w Nowym programie strategicznym Rady Europejskiej na lata 2019-2024 (2019), w którym zauważono rolę kultury i dziedzictwa kulturowego w zachowaniu europejskiej tożsamości.”	Zgodnie z przyjętym programem.	Uwaga uwzględniona
226.	Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego w Lublinie	Lubelskie	UZASADNIENIE WYBRANYCH CELÓW POLITYKI, CELÓW	33	Jest: „Natomiast zgodnie ze Strategią rozwoju kapitału społecznego [współdziałanie,	Poprawa stylistyczna.	Uwaga nieuwzględniona Ten fragment FEPW to cytat ze <i>Strategii rozwoju kapitału społecznego</i> .

			SZCZEGÓŁOWYCH I PRIORYTETÓW		<p>kultura, kreatywność] z perspektywą do roku 2030 istotny wpływ na m.in. jakość życia i oraz atrakcyjność <i>potencjalnych miejsc zamieszkania ma właśnie dostępność do usług kulturalnych oraz atrakcyjność oferty kulturalnej.</i></p> <p>Propozycja zapisu: „Natomiast zgodnie ze Strategią rozwoju kapitału społecznego [współdziałanie, kultura, kreatywność] z perspektywą do roku 2030, istotny wpływ ma m.in. jakość życia i atrakcyjność <i>potencjalnych miejsc zamieszkania oraz dostępność do usług kulturalnych i atrakcyjność oferty kulturalnej.</i>”</p>		
227.	Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego w Lublinie	Lubelskie	3.4 Wyzwania określone w dokumentach strategicznych	21	<p>Str. 21 - Jest: „KSRR 2030, cel 1. Zwiększenie spójności rozwoju kraju w wymiarze społecznym, gospodarczym i przestrzennym, poprzez: 1.1. Wzmacnianie szans rozwojowych obszarów słabszych gospodarczo, 1.1.1. Tworzenie warunków do dalszego rozwoju konkurencyjnej gospodarki w makroregionie wschodniej Polski.”</p> <p>Powinno być: „KSRR 2030, cel 1. Zwiększenie spójności rozwoju kraju w wymiarze społecznym, gospodarczym, środowiskowym i przestrzennym, poprzez: 1.1. Wzmacnianie szans rozwojowych obszarów słabszych gospodarczo,</p>	Zgodnie z określonym celem.	Uwaga uwzględniona

					1.1.1. Tworzenie warunków do dalszego rozwoju konkurencyjnej gospodarki w makroregionie wschodniej Polski.”		
228.	Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego w Lublinie	Lubelskie	5.2 PRIORYTET 2. ENERGIA I KLIMAT	51-52	Str. 51-52: W opisie interwencji, beneficjentów oraz głównych grup docelowych wskazano na inne ośrodki miejskie z podregionów z najwyższą trwałą marginalizacją. Należy dostosować katalog beneficjentów do podmiotów, do których zostanie skierowane wsparcie w ramach cs 4 (cii) mając na uwadze zapisy Linii demarkacyjnej z dnia 4 lutego 2021 r. Ponadto, należy wskazać, na niedoprecyzowanie sformułowanie: „z najwyższą kumulacją obszarów zagrożonych trwałą marginalizacją” – w jaki sposób te obszary będą delimitowane. Ponadto Projekt programu zawiera kody interwencji, które zostały wykreślone z projektu załącznika nr 1 do Rozporządzenia Ogólnego.	W opisie interwencji, beneficjentów oraz głównych grup docelowych wskazano na inne ośrodki miejskie z podregionów z najwyższą trwałą marginalizacją. Należy dostosować katalog beneficjentów do podmiotów, do których zostanie skierowane wsparcie w ramach cs 4 (cii) mając na uwadze zapisy Linii demarkacyjnej z dnia 4 lutego 2021 r., zgodnie z którą w ramach cs 2 (viii), z poziomu krajowego wspierane będą projekty dużej skali i wartości, realizowane na obszarach ZIT miast wojewódzkich, uzgodnione w kontrakcie programowym. Ponadto w ramach interwencji ponadregionalnej: projekty kompleksowe, realizowane w miastach średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze i ich obszarach funkcjonalnych oraz subregionalnych ośrodkach wzrostu, powyżej 50 tys. mieszkańców (ustawowo zobligowani organizatorzy transportu miejskiego) i ich obszarach funkcjonalnych - lista miast uzgodniona z regionami. Ponadto, należy wskazać, na niedoprecyzowanie sformułowanie: „z najwyższą kumulacją obszarów zagrożonych trwałą marginalizacją” – w jaki sposób te obszary będą delimitowane. Nie wskazano kryteriów, w oparciu o które ośrodki miejskie zaliczane będą do obszarów z najwyższą kumulacją obszarów zagrożonych trwałą marginalizacją. W projekcie załącznika nr 1 do Rozporządzenia Ogólnego (według stanu na dzień 11 stycznia 2021 r.) brak kodu interwencji 073 oraz 074 (zostały wykreślone).	Uwaga uwzględniona Zapisy dot. kodów kategorii interwencji zostaną dostosowane do ostatecznej wersji rozporządzeń UE.
229.	Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego w Lublinie	Lubelskie	4. UZASADNIENIE WYBRANYCH CELÓW POLITYKI, CELÓW SZCZEGÓŁOWYCH I PRIORYTETÓW	32	Str. 32 - Cel Polityki 4, cel szczegółowy (iv). Uzasadnienie interwencji należy uzupełnić wpływem pandemii COVID-19.	Cele zachowania spójności zapisów dokumentu, uzasadnienie interwencji w ramach cs 4 (iv) należy uzupełnić wpływem pandemii COVID-19, zgodnie z informacjami w części 3.1 Opis niewydolności rynku oraz potrzeb w zakresie inwestycji.	Uwaga uwzględniona Tekst projektu programu został uzupełniony w ww. zakresie.
230.	Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego w Lublinie	Lubelskie	3.7 Wnioski z dotychczasowych doświadczeń	24,25	Str. 24-25 „Wnioski 1. Mimo preferencji projekty z PW mają mniejsze szanse w rywalizacji o środki z „sektorowych programów krajowych” – doświadczenie dwóch	Należy zastąpić słowo „beneficjent” słowem „wnioskodawca”. Z uwagi na fakt, iż wskazany tekst dot. niezyskiwania wsparcia przez podmioty z Polski wschodniej, należy używać właściwego sformułowania.	Uwaga uwzględniona

					perspektyw pokazuje, że beneficjenci/ projekty ze słabszych obszarów przegrywają w konkurencji o środki z beneficjentami i projektami z pozostałej części kraju. Doświadczenie pokazuje również, że beneficjenci nie są w stanie sami przeciwdziałać temu zjawisku na większą skalę, mimo dodatkowych punktów przyznawanych na etapie wyboru projektów, czy dedykowanych osi priorytetowych/ działań lub koszyków regionalnych w programach krajowych (przykład: działanie dotyczące infrastruktury drogowej PW w POIS 2007-2013 w toku realizacji Programu blisko połowę środków z działania dedykowanego wsparciu infrastruktury drogowej na obszarze Polski Wschodniej przeniesiono na inne „projekty”).		
231.	Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego w Lublinie	Lubelskie	7. WARUNKI PODSTAWOWE	88	Str. 88 - W części „Warunki podstawowe – tematyczne: Kompleksowe planowanie transportu na odpowiednim poziomie ” w terminie składania kryterium określono „Pkt III – termin: III kwartał 2021” natomiast brak jest odniesienia w tekście.	Przedstawiona informacja jest niepełna i wymaga uzupełnienia.	Uwaga uwzględniona Punkt zostanie uzupełniony
232.	Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego w Lublinie	Lubelskie	3.3. Wyzwania określone w zaleceniach dla Polski	18	Str. 18 - Jest: „Cel strategiczny 2: Bardziej przyjazna dla środowiska niskoemisyjna Europa –czysta i sprawiedliwa transformacja energetyki, zielone i niebieskie inwestycje, gospodarka” Proponowany zapis: „Cel strategiczny 2: Bardziej przyjazna dla środowiska niskoemisyjna Europa –czysta i sprawiedliwa	Dostosowanie do określonego celu strategicznego 2.	Komentarz / wyjaśnienie Ostateczne nazwy CP i CS zostaną wpisane do FEPW zgodnie rozporządzeniami – ogólnym i EFRR.

					transformacja energetyki, zielone i niebieskie inwestycje, gospodarka o obiegu zamkniętym, przystosowanie się do zmiany klimatu oraz zapobieganiu ryzyku.”		
233.	Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego w Lublinie	Lubelskie	5.3 PRIORYTET 3. SPÓJNA SIEĆ TRANSPORTOWA	55	Str. 55 - Należy doprecyzować, celem zachowania demarkacji z programami wdrażanymi na poziomie regionalnym, w jakim zakresie w ramach Programu Polska Wschodnia + wspierana będzie infrastruktura dworcowa.	Należy doprecyzować, mając na uwadze zapisy Linii demarkacyjnej z dnia 4 lutego 2021 r, w jakim zakresie w ramach Programu Polska Wschodnia + wspierana będzie infrastruktura dworcowa celem zachowania przejrzystości podziału wsparcia z poziomem regionalnym.	Komentarz / wyjaśnienie Wsparcie infrastruktury dworcowej będzie dotyczyło modernizowanych linii kolejowych.
234.	Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego w Lublinie	Lubelskie	4. UZASADNIENIE WYBRANYCH CELÓW POLITYKI, CELÓW SZCZEGÓŁOWYCH I PRIORYTETÓW	33	Jest: „Ponadto Rada Europejska w Nowym programie strategicznym Rady Europejskiej na lata 2014-2024 (2019) również dostrzegła rolę kultury i dziedzictwa kulturowego w zachowaniu europejskiej tożsamości.” Winno być: „Ponadto Rada Europejska w Nowym programie strategicznym Rady Europejskiej na lata 2019-2024 (2019) również dostrzegła rolę kultury i dziedzictwa kulturowego w zachowaniu europejskiej tożsamości.”	Zgodnie z przyjętym programem.	Uwaga uwzględniona
235.	Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego w Lublinie	Lubelskie	Uwaga ogólna	cały dokument	W treści Programu należy zastąpić sformułowanie: „osób niepełnosprawnych” sformułowaniem „osoby z niepełnosprawnością”.	Należy stosować poprawną terminologię.	Uwaga uwzględniona
236.	Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego w Lublinie	Lubelskie	5.1 PRIORYTET 1. PRZEDSIĘBIORCZOŚĆ I INNOWACJE	37	W dokumencie czytamy: „Natomiast wprowadzone rozwiązania technologiczne zakresu automatyzacji i robotyzacji pozwolą zmniejszyć problem odpływu pracowników z PW+, zarówno tych wysoko wykwalifikowanych, jak i tych z	Występuje potencjalna konkurencja środków FE PW i FE dla Lubelskiego	Uwaga uwzględniona Część dot. komplementarności interwencji z innymi formami wsparcia zostanie uzupełniona w toku dalszych prac nad Programem.

					<p>mniejszymi kwalifikacjami.” Szeroka interwencja na rzecz inwestycji w MŚP zaplanowana jest również na poziomie regionalnym. Do rozważenia jest wyraźniejsze określenie linii demarkacyjnej, tak ażeby zapewnić możliwość realizacji projektów dot. automatyzacji i robotyzacji również z FE dla Lubelskiego.</p>		
237.	Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego w Lublinie	Lubelskie	Geneza programu	6	<p>Dane dot. prognozowanego zmniejszenia dystansu rozwojowego województw Polski wschodniej w relacji do PKB należy zweryfikować biorąc pod uwagę kryzys wywołany pandemią COVID-19.</p>	<p>W projekcie Programu wskazano, iż środki z polityki spójności w latach 2007-2013 pozwoliły nadrobić PW ok. 1/5 dystansu rozwojowego w relacji do UE prognozując, iż podobnych efektów można spodziewać się po perspektywie 2014-2020. Mając na uwadze ogólnoświatowy kryzys wywołany pandemią COVID-19, który odbił się na gospodarkach poszczególnych krajów, w tym regionów najslabiej rozwiniętych, należy zweryfikować wskazaną tezę.</p>	<p>Komentarz / wyjaśnienie</p> <p>Dodano przypis do przytoczonego w uwadze fragmentu FEPW: Prognozy nie uwzględniają jeszcze wpływu pandemii COVID-19. Nie ma jeszcze badań, które prezentowałyby zweryfikowane prognozy PKB per capita w ujęciu regionalnym z wykazaniem wpływu na nie środków UE.</p>
238.	Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego w Lublinie	Lubelskie	Tabela 20 Warunki podstawowe	79	<p>Strategia na rzecz Osób z Niepełnosprawnościami 2021-2030 została opublikowana w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej "Monitor Polski" w dniu 25 lutego 2021 r., tym samym warunek został spełniony</p>	<p>Strategia na rzecz Osób z Niepełnosprawnościami 2021-2030 została opublikowana w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej "Monitor Polski" w dniu 25 lutego 2021 r.</p>	<p>Uwaga uwzględniona</p>
239.	Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego w Lublinie	Lubelskie	5.4 PRIORYTET 4. KAPITAŁ SPOŁECZNY, TURYSTYKA ORAZ USŁUGI UZDROWISKO WE	66	<p>Str. 66 - W zakresie wsparcia bibliotek, należy zapewnić demarkację w powyższym zakresie z poziomem regionalnym.</p>	<p>W zakresie wsparcia bibliotek, należy zapewnić demarkację w powyższym zakresie z poziomem regionalnym.</p>	<p>Komentarz / wyjaśnienie</p> <p>Zgodnie z postulatem regionów PW wsparcie mediotek będzie realizowane w programach regionalnych.</p>
240.	Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego w Lublinie	Lubelskie	5.2 PRIORYTET 2. ENERGIA I KLIMAT	47	<p>Należy doprecyzować zakres podmiotowy wsparcia w ramach cs (iv) Wspieranie działań w zakresie dostosowania do zmiany klimatu zapewniając demarkację z działaniami wdrażanymi na poziomie regionalnym.</p>	<p>Katalog beneficjentów wsparcia w ramach cs 2 (iv) ogólnie wskazuje na jst, nie precyzując do jakich miast skierowane zostanie wsparcie. Należy wskazać, iż zgodnie z Liniją demarkacyjną z dnia 4 lutego 2021 r., w ramach cs 2 (iv), w ramach Programu Polska Wschodnia + wspierane będą działania w zakresie adaptacji terenów zurbanizowanych do klimatu w miastach średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze i subregionalnych ośrodkach wzrostu z Polski Wschodniej. W związku z powyższym należy precyzyjnie określić zakres wsparcia z Programu</p>	<p>Komentarz / wyjaśnienie</p> <p>Szczegółowy katalog beneficjentów oraz zasady wyboru projektów zostaną przedstawione w SzOP.</p>

						Polska Wschodnia + celem zachowania przejrzystości podziału wsparcia z poziomem regionalnym.	
241.	Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego w Lublinie	Lubelskie	Uwaga ogólna	cały dokument	Proponuje się usunięcie działań Dystrybucja energii oraz Miejsca aktywności społecznej.	Wsparcie pozostałych projektów będzie bardziej korzystne z punktu widzenia regionów Polski Wschodniej dla ich dalszego rozwoju.	Uwaga częściowo uwzględniona Ze względu na dynamicznie rozwijającą się energetykę rozproszoną w PW niezbędne jest zagwarantowanie środków na kluczowe inwestycje w inteligentne sieci dystrybucyjne. Niemniej z uwagi na postulat regionów PW alokacja zostanie ograniczona. Co nie wyklucza możliwości korzystania ze środków FEnIKS dla pozostałych inwestycji na zasadach ogólnych.
242.	Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego w Lublinie	Lubelskie	2. Geneza programu	6	Str. 6: Należy przeanalizować czy właściwie wskazano „UE-28” w zadaniu „Niemniej jednak prognozy wskazują, że PKB per capita PW w 2023 r. może osiągnąć tylko ok. 53,3 % średniego PKB per capita dla UE-28(...)”.	Należy przeanalizować, czy poprawną wartości nie jest UE-27.	Komentarz / wyjaśnienie Prognoza pochodzi z badania: <i>Ocena wpływu realizacji polityki spójności na kształtowanie się wybranych wskaźników makroekonomicznych na poziomie krajowym i regionalnym za pomocą modelu EUImpactMOD. Raport 2019, Imapp i IBS</i> , w którym odniesiono się do UE-28.
243.	Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego w Lublinie	Lubelskie	5.2 PRIORYTET 2. ENERGIA I KLIMAT	47	W opisie głównych grup docelowych oraz szczególnych terytoriów docelowych interwencji w ramach cs (iv) wskazano na ośrodki miejskie z podregionów z najwyższą kumulacją obszarów zagrożonych trwałą marginalizacją. Należy dostosować powyższe zapisy do Linii demarkacyjnej z dnia 4 lutego 2021 r., zgodnie z którą w ramach cs 2 (iv), w ramach Programu Polska Wschodnia + wspierane będą działania w zakresie adaptacji terenów zurbanizowanych do klimatu w miastach średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze i subregionalnych ośrodkach	Należy dostosować powyższe zapisy do Linii demarkacyjnej z dnia 4 lutego 2021 r., zgodnie z którą w ramach cs 2 (iv), w ramach Programu Polska Wschodnia + wspierane będą działania w zakresie adaptacji terenów zurbanizowanych do klimatu w miastach średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze i subregionalnych ośrodkach	Uwaga uwzględniona W tekście projektu FEPW zostanie dodane odwołanie do ekspertyzy delimitującej obszary zmarginalizowane.

					wzrostu z Polski Wschodniej. Ponadto należy wskazać, na niedoprecyzowane sformułowanie: „z najwyższą kumulacją obszarów zagrożonych trwałą marginalizacją” – w jaki sposób te obszary będą delimitowane.		
244.	Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego w Lublinie	Lubelskie	3.1 Opis niewydolności rynku oraz potrzeb w zakresie inwestycji	14	Str. 14 - Jest „Na tle kraju makroregion wyróżnił się (w 2019 r.) mniejszą gęstością linii kolejowych (6 regionów PW – 4,3 km/100 km ² Polska 6,2), mniejszym udziałem linii zelektryfikowanych (6 regionów PW – 53%, w Polsce – 62%) oraz mniejszym udziałem linii 2 i więcej torowych (w 6 regionach PW – 35%, w Polsce – 45%) 18 oraz stacji obsługujących ponad 1 tys. pasażerów na dobę (w 6 regionach Polski Wschodniej – 6% stacji pasażerskich obsługiwało na dobę powyżej 1 tys. pasażerów, w Polsce - 12%). Jednocześnie stosunkowo mało osób korzystało z transportu kolejowego - – w 2019 r. tylko 11% pasażerów odprawiono w 6 regionach (które zamieszkuje 27% ludności kraju)19 PW. Regiony PW pod względem wskaźnika wykorzystania kolei (liczba odprawionych pasażerów w przeliczeniu na mieszkańca) są poniżej średniej krajowej (w 2019 r. - średnia krajowa - 8,7 6 regionów PW+ -3,6). Proponowany zapis: „Na tle kraju makroregion wyróżnił się (w 2019 r.) mniejszą gęstością linii kolejowych (6 regionów PW + – 4,3 km/100 km ² Polska 6,2), mniejszym	Z uwagi na wprowadzony skrót PW+ dotyczy 6 regionów statystycznych, a PW to makroregion Polski Wschodniej z wyłączeniem regionu mazowieckiego regionalnego.	Uwaga uwzględniona

					<p>udziałem linii zelektryfikowanych (6 regionów PW+ – 53%, w Polsce – 62%) oraz mniejszym udziałem linii 2 i więcej torowych (w 6 regionach PW+ – 35%, w Polsce – 45%)¹⁸ oraz stacji obsługujących ponad 1 tys. pasażerów na dobę (w 6 regionach Polski Wschodniej – 6% stacji pasażerskich obsługiwało na dobę powyżej 1 tys. pasażerów, w Polsce - 12%). Jednocześnie stosunkowo mało osób korzystało z transportu kolejowego – w 2019 r. tylko 11% pasażerów odprawiono w 6 regionach (które zamieszkuje 27% ludności kraju)¹⁹ PW+. Regiony PW+ pod względem wskaźnika wykorzystania kolei (liczba odprawionych pasażerów w przeliczeniu na mieszkańca) są poniżej średniej krajowej (w 2019 r. - średnia krajowa - 8,7, 6 regionów PW+ -3,6).</p>		
245.	Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego w Lublinie	Lubelskie	3.3.2. Komplementarność interwencji z innym formami wsparcia	16-18	<p>Zbyt mało miejsca w tej części poświęcono komplementarności FE PW i programów regionalnych. Zasadne wydaje się rozwinięcie zapisów o uzupełnianiu się interwencji z Krajowego Planu Odbudowy i Wzmacniania Odporności. Należy to uzupełnić, tym bardziej gdy widać szereg pól wzajemnego oddziaływania jak np. GOZ.</p>	Sugeruje się wykorzystanie obowiązującej linii demarkacyjnej.	<p>Uwaga uwzględniona</p> <p>Punkt dot. komplementarności zostanie rozbudowany.</p>
246.	Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego w Lublinie	Lubelskie	3.1 Opis niewydolności rynku oraz potrzeb w zakresie inwestycji	13	<p>Str. 13 - Przypis 17: należy zaktualizować dane w oparciu o obowiązującą Strategię Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku przyjętą uchwałą nr 105/2009</p>	<p>W przypisie 17 powołano się na projekt Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030. Należy zaktualizować dane w oparciu o obowiązującą Strategię Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku przyjętą uchwałą nr 105/2009 Rady Ministrów z dnia 24 września 2019 r.</p>	<p>Uwaga uwzględniona</p> <p>Skorygowano odpowiednio zapisy programu.</p>

					Rady Ministrów z dnia 24 września 2019 r.		
247.	Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego w Lublinie	Lubelskie	3.3. Wyzwania określone w zaleceniach dla Polski	18	Brak odniesienia do Zaleceń dla państwa członkowskiego, czyli CSR z lat 2019, 2020. Nie jest jasne także jaki jest cel przywoływania w tej części komunikatu KE pt. Europejski Zielony Ład.	Z założenia ta część dokumentu ma dotyczyć Zaleceń dla państwa członkowskiego czyli CSR z lat 2019, 2020. Tych zaleceń tutaj nie ma. W obecnym kształcie przedstawia się przede wszystkim rekomendacje z Aneksu D Sprawozdania Polska 2019, które powinny być przywoływane w uzasadnieniach do celów szczegółowych. Nie jest jasne także jaki jest cel przywoływania w tej części komunikatu KE pt. Europejski Zielony Ład.	Uwaga uwzględniona Dodano treść o zaleceniach Rady. Europejski Zielony Ład to jeden z podstawowych dokumentów UE do którego należy się odnieść – podkreśla to również KE. W templatę programu nie jest wskazane, iż, Zalecenia dla Państwa wynikające z Country report mają być przedstawione w tabeli z uzasadnieniem CS.
248.	Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego w Lublinie	Lubelskie	3.1 Opis niewydolności rynku oraz potrzeb w zakresie inwestycji	15	Str. 15 - Jest „Udział 6 regionów PW wynosił łącznie jedynie 11% w stosunku do ogólnej liczby odprawionych pasażerów w 2019 r. w skali kraju, w tym 5,7% odprawiano w 5 województwach PW.” Proponowany zapis: „Udział 6 regionów PW+ wynosił łącznie jedynie 11% w stosunku do ogólnej liczby odprawionych pasażerów w 2019 r. w skali kraju, w tym 5,7% odprawiano w 5 województwach PW.”	Z uwagi na wprowadzony skrót PW+ dotyczy 6 regionów statystycznych, a PW to makroregion Polski Wschodniej z wyłączeniem regionu mazowieckiego regionalnego.	Uwaga uwzględniona Skorygowano odpowiednio zapisy programu.
249.	Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego w Lublinie	Lubelskie	3.3 Wyzwania określone w zaleceniach dla Polski	20	Str. 20: „Program odpowiada również na nowe wyzwania zdefiniowane w 2020 r. w następstwie wystąpienia pandemii COVID-19, tj. wzmacnia sektory kultury i turystyki.” – należy doprecyzować, gdzie niniejsze wyzwania zostały zdefiniowane.	Nieprecyzyjny zapis. Nie wskazano gdzie zostały zdefiniowane nowe wyzwania dla sektora kultury i turystyki w związku z pandemią COVID-19.	Komentarz / wyjaśnienie W wyniku pandemii COVID-19 osłabieniu uległ sektor kultury i turystyki: niski poziom korzystania z usług/infrastruktury tych sektorów, obniżenie przychodów itp. Nie ma konieczności doprecyzowywania kwestii obiektywnie znanych.
250.	Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego w Lublinie	Lubelskie	5.4 PRIORYTET 4. KAPITAŁ SPOŁECZNY, TURYSTYKA ORAZ USŁUGI UZDROWISKO WE	61	Str. 61 - Jeśli w ramach cs (iv) planowane jest wsparcie infrastruktury technicznej oraz zagospodarowania przestrzeni miejscowości uzdrowiskowych oraz mających status ochrony uzdrowiskowej należy zapewnić demarkację w powyższym z zakresie z	Jeśli w ramach cs (iv) planowane jest wsparcie infrastruktury technicznej oraz zagospodarowania przestrzeni miejscowości uzdrowiskowych oraz mających status ochrony uzdrowiskowej, z uwagi na fakt, iż niniejszy zakres interwencji planowany jest w ramach programów wdrażanych z poziomu regionalnego, należy zapewnić demarkację w powyższym z zakresie z	Komentarz / wyjaśnienie Wsparcie na rozwój infrastruktury i wyposażenia w CP4 CS iv skierowane jest do podmiotów świadczących usługi sanatoryjne i uzdrowiskowe. Niemniej w CP 2 CS iv przewidziano wśród beneficjentów szczególną grupę JST – o statusie uzdrowiska bądź

					poziomem regionalnym.		obszaru ochrony uzdrowiskowej i możliwość realizacji w ramach adaptacji do zmian klimatu infrastruktury okołouzdrawiskowej jak to zostało ujęte w uwadze (działania komplementarne).
251.	Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego w Lublinie	Lubelskie	5.1 PRIORYTET 1. PRZEDSIĘBIORCZOŚĆ I INNOWACJE	37	W dokumencie czytamy: „Ponadto w ramach interwencji w CS (iii) zaplanowano wzmocnienie konkurencyjności i innowacyjności MŚP poprzez wprowadzenie w przedsiębiorstwach inteligentnych rozwiązań z zakresu gospodarki obiegu zamkniętego oraz automatyzacji i robotyzacji procesów. Wsparcie zostanie przeznaczone na analizę potrzeb w zakresie możliwości wprowadzenia nowych rozwiązań w danym MŚP oraz ich wdrożenie, co przyczyni się do wzrostu produktywności i konkurencyjności firmy.” W dotychczasowych dyskusjach można było odnieść wrażenie że interwencja FE PW będzie się koncentrować jedynie na wypracowaniu na poziomie przedsiębiorstwa modeli i wzorców gospodarki o obiegu zamkniętym. Obecny zapis sugeruje, że rozwiązania dotyczące GOZ będą wdrażane w programie ponadregionalnym. Interwencje tego typu planowano również na poziomie regionalnym. Do rozważenia jest wyraźniejsze określenie linii demarkacyjnej.	Występuje potencjalna konkurencja środków FE PW i FE dla Lubelskiego.	Uwaga uwzględniona
252.	Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego w Lublinie	Lubelskie	Uwaga ogólna	cały dokument	Dla każdego ze zidentyfikowanych priorytetów należy w sposób przejrzysty wskazać informację o przewidywanym trybie wyboru projektów.	Sposób wyboru projektu do objęcia wsparciem jest informacją kluczową z punktu widzenia realizacji uzasadnienia biznesowego / celów biznesowych realizowanych przez potencjalnych wnioskodawców.	Uwaga nieuwzględniona Rozporządzenie ogólne (CPR) nie wskazuje wymogu określania w Programie trybu wyboru projektów

253.	Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego w Lublinie	Lubelskie	Uwaga ogólna	cały dokument	jest: Tabela 4 Wskaźnik rezultatu RCR 02 jednostka miary EUR Tabela 5 Wskaźnik produktu RCO 23 jednostka miary systemu Tabela 9 Wskaźnik produktu RCO 60 jednostka miary miasta Tabela 11 Wskaźnik produktu RCO 49 jednostka miary kim Tabela 13 Wskaźnik produktu RCO 69 jednostka miary osoby Tabela 14 Wskaźnik rezultatu RCR 73 jednostka miary osoby/rok powinno być: Wskaźnik rezultatu RCR 02 jednostka miary PLN Wskaźnik produktu RCO 23 jednostka miary szt. Wskaźnik produktu RCO 60 jednostka miary szt. Wskaźnik produktu RCO 49 jednostka miary km Wskaźnik produktu RCO 69 jednostka miary osoby/rok Wskaźnik rezultatu RCR 73 jednostka miary użytkownicy/rok	Jednostki miary ww. wskaźnikach nie są jednolite z Wspólną listą wskaźników kluczowych (WLWK) w zakresie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR), Funduszu Spójności (FS) oraz Funduszu Sprawiedliwej Transformacji (FST):	Komentarz / wyjaśnienie Jednostki miar dla wskaźników z zał. 1 do rozporządzenia dotyczącego EFRR i FS w perspektywie 2021-2027 zostały przez KE wskazane w materiałach przekazanych członkom grupy roboczej ds. ewaluacji EVALNET i w takim brzmieniu powinny być stosowane w programach. Pod tym kątem zweryfikowano ponownie jednostki miar w projekcie FEPW. Natomiast opracowując WLWK przyjęto, że będzie zawierała wskaźniki z poziomu projektu i może posiadać mniejsze jednostki.
254.	Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego w Lublinie	Lubelskie	Uwaga ogólna	cały dokument	Uwzględnienie działania: Infrastruktura tras rowerowych do osi priorytetowej Spójna sieć transportowa , Promocja Polski Wschodniej do osi Przedsiębiorczość i innowacje	Wyodrębnienie działania uwzględniającego wsparcie na rozwój infrastruktury rowerowej odciążą działanie Produkty turystyczne , będzie jednocześnie stanowić projekt komplementarny do infrastruktury drogowej.	Komentarz / wyjaśnienie Cel szczegółowy (viii) <i>promowanie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej</i> przewiduje wsparcie infrastruktury rowerowej w miastach i ich obszarach funkcjonalnych wyłącznie jako element uzupełniający projekty transportu publicznego. Trasy rowerowe mogą być również elementem uzupełniającym projektów budowy dróg przy zachowaniu wymogów bezpieczeństwa ruchu drogowego.
255.	Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego w Lublinie	Lubelskie	Uwaga ogólna	cały dokument	Zasadne jest skorygowanie użycia w projekcie słowa firma.	Należy w sposób właściwy stosować terminologię, tj. MŚP jest przedsiębiorstwem i w celu odróżnienia posiada nazwę (firmę).	Komentarz / wyjaśnienie W dokumentach programowych używane jest zamiennie określenie firma i przedsiębiorstwo.
256.	Urząd	Lubelskie	Uwaga ogólna	cały	Proponuje się zwiększenie	Wsparcie działań w znaczący sposób przyczyni się do	Komentarz / wyjaśnienie

	Marszałkowski Województwa Lubelskiego w Lublinie			dokument	alokacji na działania: - Infrastruktura drogowa, - Marka „Uzdrowiska Polski Wschodniej”, - Produkty turystyczne	rozwoju makroregionu.	Wysokość alokacji na wsparcie uzdrowisk wynika z podziału środków pomiędzy wszystkie priorytety uwzględnione w programie.
257.	Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego w Rzeszowie	Podkarpackie	Uwaga ogólna	.	Projekt Programu powinien umożliwiać jednoznaczne rozstrzygnięcia co do kategorii miast, które będą objęte wsparciem PPW+. W projekcie jest odniesienie do miast średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze, miast innych, w tym wojewódzkich, będących ośrodkami wzrostu dla zidentyfikowanych obszarów zagrożonych trwałą marginalizacją oraz miast subregionalnych.	W projekcie Programu nastąpiło przeniesienie interwencji z dotychczasowych obszarów funkcjonalnych stolic województw na miasta subregionalne, w szczególności miasta średnie tracące funkcje społeczno-gospodarcze. Brak jest jednak konsekwencji co do kategorii miast do których interwencje będą kierowane, gdyż wskazywane są różne katalogi miast w odniesieniu do różnych działań. Ponadto Projektodawca odnosi się również do „innych ośrodków miejskich z podregionów z najwyższą kumulacją obszarów zagrożonych trwałą marginalizacją”, ale nie przedstawia delimitacji dla tych ośrodków. Rozstrzygnięcie co do kategorii miast, które będą objęte wsparciem jest niezbędne dla określenia linii demarkacyjnej z programami regionalnymi.	Uwaga uwzględniona Sugerowana nomenklatura została uporządkowana (w odniesieniu do interwencji projektu FEPW).
258.	Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego w Rzeszowie	Podkarpackie	3. Główne wyzwania 3.2. Komplementarność interwencji z innymi formami wsparcia	17	Jest: „W 5 stolicach województw kontynuowana będzie interwencja w obszarze transportu miejskiego. Dofinansowanie zostanie także przeznaczone na podniesienie atrakcyjności oferty przewozowej transportu miejskiego w miastach subregionalnych.” Propozycja zmienionego zapisu: „W 5 stolicach województw kontynuowana będzie interwencja w obszarze transportu miejskiego. Dofinansowanie zostanie także przeznaczone na podniesienie atrakcyjności oferty przewozowej transportu miejskiego w miastach subregionalnych i miastach średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze.”	Wprowadzone zapisy mają na celu zachowanie spójności zapisów. W priorytecie 2 Energia i klimat w interwencji CS (viii) Promowanie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako główne grupy docelowe zostały wskazane: „a) Mieszkańcy miast wojewódzkich, miast średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze oraz innych ośrodków miejskich z podregionów z najwyższą trwałą marginalizacją oraz mieszkańcy obszarów funkcjonalnych tych miast,…”	Komentarz / wyjaśnienie Zapis zostanie zweryfikowany.
259.	Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego w Rzeszowie	Podkarpackie	Priorytet 2. Energia i klimat CS (iv) Wsparcie działań w	47	Jest: „Interwencja ma na celu zmniejszenie wrażliwości miast na niekorzystne zjawiska pogodowe oraz stworzenie warunków dla stabilnego	Zakres interwencji wskazuje na zbieżność z działaniami o charakterze rewitalizacyjnym, które dotychczas były wspierane z poziomu regionalnego. Przeniesienie tego typu projektów na poziom programu makroregionalnego może implikować trudności dla beneficjentów, w	Komentarz / wyjaśnienie Zgodnie z linią demarkacyjną z 4 lutego 2021 r. (Podział interwencji i zasad wdrażania krajowych i regionalnych

			zakresie dostosowania do zmiany klimatu, zapobiegania ryzyku i odporności na klęski żywiołowe		rozwoju społeczno-gospodarczego w obliczu ryzyk związanych ze zmianami klimatu. Zakłada się realizację kompleksowych inwestycji zapobiegających i przeciwdziałających zagrożeniom naturalnym na obszarach zurbanizowanych, optymalizujących wykorzystanie zasobów wodnych w ramach infrastruktury użyteczności publicznej oraz zakładanie zielonej i niebieskiej infrastruktury w mieście.” Przywołany zapis dotyczący adaptacji miast do zmian klimatu jest bardzo ogólny i nie pozwala na odniesienie się do linii demarkacyjnej pomiędzy wsparciem krajowym i regionalnym.	szczegółności dla tych nieposiadających doświadczenia we współpracy z IZ na poziomie centralnym. Ustalenie realnej linii demarkacyjnej z programami regionalnymi, jest istotne również z punktu celów klimatycznych, gdyż ten typ interwencji ma marker klimatyczny o wartości 100%.	programów operacyjnych w perspektywie finansowej na lata 2021-2027) w ramach programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 (następcy POIiŚ 2014-2020) będą wspierane działania przewidziane w już opracowanych planach adaptacji do zmian klimatu m.in. dla 44 miast objętych projektem Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020, w tym 5 stolic województw Polski Wschodniej. Ze środków FEPW wspierane będą wyłącznie działania w zakresie adaptacji do zmian klimatu w miastach średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze i tych z podregionów z najwyższą kumulacją obszarów zagrożonych trwałą marginalizacją z Polski Wschodniej, z wyłączeniem miast objętych wsparciem FEnIKS (następcy POIiŚ 2014-2020).
260.	Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego w Rzeszowie	Podkarpackie	3. Główne wyzwania 3.1. Opis niewydolności rynku oraz potrzeb w zakresie inwestycji	9	Jest: Większość przedsiębiorców (zwłaszcza mikro i małych) prowadzi działalność o lokalnym charakterze, konkurując ceną i kosztami, a nie jakością i zróżnicowaniem oferty. Skutkiem tego są ich niskie przychody i marże oraz niewielki potencjał do rozwoju firmy, w tym do tworzenia nowych, atrakcyjnych miejsc pracy. Propozycja zmienionego zapisu: Większość przedsiębiorców (zwłaszcza mikro i małych) prowadzi działalność o lokalnym charakterze, konkurując ceną i kosztami. W związku z powyższym przedsiębiorstwa Makroregionu potrzebują	Przywołane zapisy pozostają w sprzeczności z zapisami na str. 26: "...środki polityki spójności miały pozytywny wpływ na poprawę sytuacji przedsiębiorstw w Polsce Wschodniej. Ich znaczenie ekonomiczne, np. w odniesieniu do wielkości PKB, było nawet większe niż w pozostałych województwach z uwagi na niewielki poziom aktywności gospodarczej w Makroregionie. Korzystny wpływ dotyczy także powiązanych parametrów makroekonomicznych – produktywności pracy i płac w Makroregionie. Pozytywne efekty zaobserwowano również na poziomie mikro – szczególnie rentowności sprzedaży i osiągniętych zysków przez przedsiębiorstwa. Ponadto wsparcie korzystnie wpływa na inwestycje prywatne i dostępność kapitału dla firm..."	Komentarz / wyjaśnienie Wskazanie niskich przychodów i marż oraz niewielkiego potencjału rozwojowego firm w PW ma duże znaczenie dla uzasadnienia wsparcia w formie dotacji na automatyzację/robotyzację oraz wzornictwo. Podkreślenie niewydolności rynku w zakresie tworzenia nowych miejsc pracy jest istotne dla wykazania potrzeby interwencji.

					wsparcia umożliwiającego wzmocnienie ich potencjału m.in. poprzez: oferowanie zróżnicowanej i wysokiej jakości oferty oraz tworzenia nowych i atrakcyjnych miejsc pracy.		
261.	Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego w Rzeszowie	Podkarpackie	Priorytet 4. Kapitał społeczny, turystyka oraz usługi uzdrowiskowe CS (v) zwiększenie roli kultury i turystyki w rozwoju gospodarczym, integracji społecznej i innowacjach społecznych	66	Usunięcie działania: unowocześnienie i wzmocnienie roli bibliotek (przekształcenie w mediateki) jako instytucji kultury, które służą budowie kapitału społecznego w subregionalnych ośrodkach miejskich Polski Wschodniej, w szczególności w miastach średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze i tych będących zapleczem dla terenów (wiejskich) zagrożonych trwałą marginalizacją.	Projekty mające na celu unowocześnienie i wzmocnienie roli bibliotek jako instytucji kultury poprzez przekształcenie w nowoczesne mediateki, umożliwiające dostęp mieszkańcom do dóbr kultury, wpisują się w wyzwania społeczne Makroregionu. Jednakże należy podkreślić, iż ten typ działania ze względu na jego charakter jest nieadekwatny dla programu ponadregionalnego gdyż projekty o takim charakterze powinny być realizowane z poziomu regionalnego bądź poprzez programy systemowe odpowiedniego Ministerstwa. Takie stanowisko prezentowane było przez przedstawicieli regionów w trakcie spotkań roboczych z MFiPR.	Uwaga uwzględniona Zgodnie z postulatem regionów PW wsparcie mediatek będzie realizowane w programach regionalnych.
262.	Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego w Rzeszowie	Podkarpackie	Priorytet 2. Energia i klimat CS (viii) Promowanie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej	51	Z uwagi na katalog i potrzeby beneficjentów tj. miasta wojewódzkie, miasta średnie tracące funkcje społeczno-gospodarcze oraz inne ośrodki miejskie z podregionów z najwyższą trwałą marginalizacją z Makroregionu PW wraz z obszarami funkcjonalnymi - organizatorzy transportu miejskiego, proponujemy zwiększenie alokacji z 400 mln Euro do 450 mln Euro.	Zwiększenie alokacji może nastąpić po usunięciu inwestycji CS (iii) Rozwój inteligentnych systemów i sieci energetycznych (...)i CS (v) zwiększenie roli kultury i turystyki w rozwoju gospodarczym, integracji społecznej i innowacjach społecznych.	Komentarz / wyjaśnienie Wysokość alokacji na wsparcie zrównoważonego transportu miejskiego wynika z podziału środków pomiędzy wszystkie priorytety uwzględnione w programie.
263.	Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego w Rzeszowie	Podkarpackie	Uwaga ogólna	.	Zakres priorytetów w projekcie przedstawionym do konsultacji społecznych wskazuje nadal na rozproszenie interwencji.	Z uwagi na wysokość planowanej alokacji - 2,5 mld EUR, jak również włączenie do Programu obszaru mazowieckiego – regionalnego, przewidziany w projekcie zakres interwencji może utrudnić uzyskanie efektów pozwalających na dalsze zmiany strukturalne w regionach Polski Wschodniej. Program powinien się skupiać na działaniach, które przyniosą największy efekt w odniesieniu dla całego Makroregionu.	Komentarz / wyjaśnienie Projekt FEPW skupia na działaniach, które przyniosą największy efekt w odniesieniu dla całego Makroregionu, z drugiej strony jednak należy zauważyć, że uwzględnia również propozycje wsparcia proponowane w stanowiskach Komisji ds. PW ZWRP oraz Konwentu Marszałków.

264.	Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego w Rzeszowie	Podkarpackie	Priorytet 4. Kapitał społeczny, turystyka oraz usługi uzdrowiskowe CS (v) zwiększenie roli kultury i turystyki w rozwoju gospodarczym, integracji społecznej i innowacjach społecznych	67	W zakresie interwencji dot. produktów turystycznych, wnioskujemy o zwiększenie alokacji z 75 mln Euro do 130 mln Euro.	Rozwój turystyki dla regionów Polski Wschodnich jest bardzo istotny z uwagi na ogromny potencjał województw w tym zakresie. Województwa Polski Wschodniej podjęły intensywną współpracę w zakresie wypracowania wspólnych ponadregionalnych projektów turystycznych, których realizacja w znaczący sposób wzmocni potencjał turystyczny Makroregionu, w oparciu o walory środowiska naturalnego oraz dziedzictwa kulturalnego. Zwiększenie alokacji może nastąpić po usunięciu inwestycji CS (iii) Rozwój inteligentnych systemów i sieci energetycznych (...)i CS (v) zwiększenie roli kultury i turystyki w rozwoju gospodarczym, integracji społecznej i innowacjach społecznych.	Uwaga uwzględniona Wysokość alokacji na wsparcie turystyki wynika z podziału środków pomiędzy wszystkie priorytety uwzględnione w programie.
265.	Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego w Rzeszowie	Podkarpackie	Uwaga ogólna	.	Interwencje w programie o charakterze makroregionalnym powinny być skierowane na obszary interwencji wskazywane dotychczas przez Marszałków województw Polski Wschodniej oraz przedstawicieli regionów podczas licznych spotkań roboczych z Ministerstwem Funduszy i Polityki Regionalnej (MFiPR).	Interwencje w PPW+ powinny być skierowane na potrzeby regionów Polski Wschodniej, które były przedstawiane w stanowiskach Komisji ds. PW ZWRP oraz Konwentu Marszałków: • Stanowisko z dnia 28 sierpnia 2019 r. w sprawie kontynuowania Programu Operacyjnego Polska Wschodnia w perspektywie finansowej 2020+. • Stanowisko z dnia 4 września 2020 r. w sprawie projektu Programu Operacyjnego Polska Wschodnia+. • Stanowisko nr 11/2020 Konwentu Marszałków Województw RP z dnia 18 czerwca 2020 r. w sprawie proponowanej architektury programów operacyjnych w Polsce w ramach Polityki Spójności UE w latach 2021-2027. Stanowiska przedstawiają uzgodnione przez regiony obszary interwencji, zdiagnozowane jako istotne dla rozwoju województw i Makroregionu. Ww. stanowiska zostały przekazane do MFiPR. Jako kluczowe obszary interwencji Marszałkowie wskazują m.in. na: rozwój infrastruktury dróg wojewódzkich i kolejowej, turystyki aktywnej poprzez wsparcie infrastruktury transportu rowerowego oraz wzmocnienie potencjału sektora turystyki i uzdrowisk.	Komentarz / wyjaśnienie W programie uwzględniono postulaty regionów wyrażone w stanowisku Konwentu Marszałków, ponadto zakres programu był dyskutowany podczas spotkań roboczych i posiedzeń Grupy Sterującej ds. Polski Wschodniej.
266.	Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego w Rzeszowie	Podkarpackie	3. Główne wyzwania 3.3. Wyzwania określone w zaleceniach dla Polski	20	Jest: „Program odpowiada również na nowe wyzwania zdefiniowane w 2020 r. w następstwie wystąpienia pandemii COVID-19, tj. wzmacnia sektory kultury i turystyki. Endogeniczne zasoby kulturowe i turystyczne obszarów słabiej rozwiniętych	Sugerujemy wprowadzenie uzasadnienia dla wyzwań zdefiniowanych w obszarze turystyka, np. poprzez przywołanie celu, czyli aktywizacja kapitału społecznego oraz wzrost wykorzystania potencjału turystyki i uzdrowisk.	Uwaga uwzględniona Tekst zostanie uzupełniony w zakresie turystyki.

					stanowią istotny, często niedostatecznie eksploatowany czynnik dynamizacji rozwoju społeczno-gospodarczego.” Uwaga: Pod zdefiniowanymi wyzwaniami w zakresie kultury i turystyki, jedynie obszar kultury został uzasadniony. Brak jest odniesienia do obszaru turystyki.		
267.	Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego w Rzeszowie	Podkarpackie	Uwaga ogólna		Zapisy przedstawiające priorytety charakteryzuje poziom ogólności co wpływa na uchwycenie zakresu działań które obejmuje dany priorytet jak również na zaprojektowanie efektywnej linii demarkacyjnej z poziomem regionalnym. Zaprogramowanie optymalnej linii demarkacyjnej umożliwi osiągnięcie wymiernych rezultatów przekładających się na eliminację barier rozwojowych dla najsłabszych obszarów.	Zakres priorytetów powinien zostać przedstawiony poprzez bardziej szczegółowe zapisy tak aby właściwie zaprogramować działania realizowane w ramach PPW+ oraz programach regionalnych. Odpowiednie uszczegółowienie zapisów jest istotne, gdyż regiony Polski Wschodniej nadal wymagają wsparcia. Pozwoli to na utrzymanie charakteru działań PPW+ jako impulsu rozwojowego umożliwiającego wzmocnienie konkurencyjności gospodarczej regionu, w oparciu o zasoby regionów związane z inteligentnymi specjalizacjami gospodarczymi, zasoby przyrodnicze, dziedzictwa kulturowego i turystyczne oraz bogate tradycje produkcji żywności wysokiej jakości.	Komentarz / wyjaśnienie <i>Program</i> respektuje zapisy linii demarkacyjnej z 4 lutego 2021 r. (Podział interwencji i zasad wdrażania krajowych i regionalnych programów operacyjnych w perspektywie finansowej na lata 2021-2027). Bardziej szczegółowe zapisy będą zawarte w SzOP <i>Programu</i> .
268.	Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego w Rzeszowie	Podkarpackie	Priorytet 3. Spójna Sieć Transportowa CS (iii) Rozwój i poprawa zrównoważonej, inteligentnej i intermodalnej mobilności odpornej na zmianę klimatu	55	W zakresie interwencji dot. infrastruktury dróg wojewódzkich, wnioskujemy o zwiększenie alokacji z 430 mln Euro do 450 mln Euro.	Z uwagi na kapitałochłonność inwestycji infrastrukturalnych drogowych wnosimy o akceptację alokacji w wysokości 450 mln Euro dla rozwoju infrastruktury drogowej. Podkreślamy, iż interwencja pozwoli na integrację regionalnych układów komunikacyjnych z układem krajowym oraz zapewnienie płynności ruchu oraz wzrost bezpieczeństwa. Rozwój infrastruktury drogowej warunkuje również kontynuację procesu wzrostu konkurencyjności i rozwoju przedsiębiorczości w województwach Polski Wschodniej, a finalnie przyczyni się do poprawy jakości życia mieszkańców.	Komentarz / wyjaśnienie Wysokość alokacji na wsparcie transportu drogowego wynika z podziału środków pomiędzy wszystkie priorytety uwzględnione w <i>Programie</i> .
269.	Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego w Rzeszowie	Podkarpackie	Priorytet 2. Energia i klimat CS (iii) Rozwój inteligentnych systemów i sieci energetycznych (...)	43	Wnioskujemy usunięcie z PPW+ wsparcia dotyczącego rozwoju sieci elektroenergetycznych.	Należy zwrócić uwagę, iż PPW+ jako program dedykowany dla Makroregionu, powinien być co do zasady skierowany na potrzeby regionów Polski Wschodniej. W przypadku sieci elektroenergetycznych podkreślamy, iż nie powinno się powielać zakresu wsparcia w programie krajowym Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027, w ramach którego pozostałe województwa Polski	Uwaga częściowo uwzględniona Ze względu na dynamicznie rozwijającą się energetykę rozproszoną w PW niezbędne jest zagwarantowanie środków na kluczowe inwestycje w inteligentne sieci dystrybucyjne.

						uzyskają wsparcie na ten sam typ projektów. W przypadku utrzymania tej interwencji program PPW+ traci swój charakter dodatkowości. Ponadto należy podkreślić, iż interwencje dotyczące sieci elektroenergetycznych ze względu na przedmiot działania, są inwestycjami kapitałochłonnymi i konieczność ich wsparcia jest problem ogólnokrajowym. W trakcie spotkań roboczych z MFIPR regiony wielokrotnie zwracały uwagę na te kwestie.	Niemniej z uwagi na postulat regionów PW alokacja zostanie ograniczona. Co nie wyklucza możliwości korzystania ze środków FEnIKS dla pozostałych inwestycji na zasadach ogólnych.
270.	Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego w Rzeszowie	Podkarpackie	Priorytet 4. Kapitał społeczny, turystyka oraz usługi uzdrowiskowe CS (iv) zapewnienie równego dostępu do opieki zdrowotnej i wspieranie odporności systemów opieki zdrowotnej, w tym podstawowej opieki zdrowotnej, oraz wspieranie przejścia od opieki instytucjonalnej do opieki rodzinnej i środowiskowej	61	W zakresie interwencji dot. Marki „Uzdrowiska Polski Wschodniej”, wnioskujemy o zwiększenie alokacji z 75 mln Euro do 120 mln Euro.	W Makroregionie Polski Wschodniej jest 11 uzdrowisk i 5 obszarów ochrony uzdrowiskowej. Interwencja dotycząca poprawy warunków do rozwoju i wykorzystania funkcji uzdrowiskowej, jest ważna dla Makroregionu. Rozwój uzdrowisk pozwoli na przełamanie sezonowości usług w obszarze turystyki oraz wykorzystanie tego potencjału regionów Polski Wschodniej. Zwiększenie alokacji może nastąpić po usunięciu inwestycji CS (iii) Rozwój inteligentnych systemów i sieci energetycznych (...)i CS (v) zwiększenie roli kultury i turystyki w rozwoju gospodarczym, integracji społecznej i innowacjach społecznych.	Komentarz / wyjaśnienie Wysokość alokacji na wsparcie uzdrowisk wynika z podziału środków pomiędzy wszystkie priorytety uwzględnione w <i>Programie</i> .
271.	Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego w Rzeszowie	Podkarpackie	3.4. Wyzwania określone w dokumentach strategicznych	21	W wyzwaniach społecznych odniesiono się do rosnącego udziału osób starszych w strukturze ludności, lepszego wykorzystania zasobów pracy, aktywizacji osób bezrobotnych, kobiet oraz ludzi młodych. Nie uwzględniono natomiast nasilenia procesów migracji zewnętrznych w szczególności osób młodych i	W wyzwaniach istotne jest podkreślenie zmian migracyjnych i występowania obszarów depopulacji, które wynikają m.in. z niskiej atrakcyjności inwestycyjnej i niskiego poziomu przedsiębiorczości, co przekłada się na słabość rynków pracy i poziom zamożności mieszkańców. W związku z tym należy kłaść nacisk w działaniach m.in. na wzrost aktywności w obszarze przedsiębiorczości, w tym turystyki i rozwój systemów transportowych	Komentarz / wyjaśnienie W <i>Programie</i> wskazano na <i>prognozowany spadek liczby ludności (bądź stagnacja demograficzna) we wszystkich województwach do 2030 r.</i> Zaproponowana lista wyzwań wynika z KSRR. Nie ma potrzeby dodawania przyczyn oraz uzasadnianie dla przeciwdziałania zjawisk demograficznych.

272.	Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego w Rzeszowie	Podkarpackie	Priorytet 2. Energia i klimat CS (viii) Promowanie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej	51	wykształconych. Zapisy interwencji nie określają linii demarkacyjnej pomiędzy poziomem krajowym i regionalnym, która może opierać się na podejściu obszarowym (np. miasta wojewódzkie) bądź projektowym (np. zakup taboru).	W związku z takim charakterem wsparcia wnioskujemy o ustalenie efektywnej linii demarkacyjnej z programami regionalnymi, w szczególności, iż ten typ interwencji ma marker klimatyczny o wartości 100%.	Komentarz / wyjaśnienie Zapisy programu zostaną skorygowane.
273.	Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego w Rzeszowie	Podkarpackie	5.1. PRIORYTET 1. PRZEDSIĘBIORCZOŚĆ I INNOWACJE CS (iii) wzmacnianie zrównoważonego wzrostu i konkurencyjność i MŚP oraz tworzenie miejsc pracy w MŚP, w tym poprzez inwestycje produkcyjne	37	Jest: „Ponadto w ramach interwencji w CS (iii) zaplanowano wzmocnienie konkurencyjności i innowacyjności MŚP poprzez wprowadzenie w przedsiębiorstwach inteligentnych rozwiązań z zakresu gospodarki obiegu zamkniętego oraz automatyzacji i robotyzacji procesów. Wsparcie zostanie przeznaczone na analizę potrzeb w zakresie możliwości wprowadzenia nowych rozwiązań w danym MŚP oraz ich wdrożenie, co przyczyni się do wzrostu produktywności i konkurencyjności firmy.” Zapis dotyczący interwencji z zakresu gospodarki obiegu zamkniętego oraz automatyzacji i robotyzacji jest zbyt ogólny i nie pozwala na odniesienie się do linii demarkacyjnej pomiędzy wsparciem krajowym i regionalnym. Rekomendujemy, aby w PPW+ realizowane były projekty partnerskie, a pozostały zakres na poziomie regionalnym.	Uszczegółowienie zapisów jest istotne z uwagi, iż województwa Makroregionu widzą ten obszar wsparcia przedsiębiorczości również w programach regionalnych. Na podstawie obecnych zapisów projektu brak jest możliwości określenia zakresu wsparcia, który mógłby być realizowany przez poziom krajowy i regionalny.	Uwaga uwzględniona
274.	Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego	Podkarpackie	3. Główne wyzwania 3.1. Opis niewydolności	15	Jest: „W PW identyfikuje się szczególne potrzeby inwestycyjne miejscowości	Zachowanie spójności zapisów. Na stronie 48 i 61 mowa jest nie tylko o miejscowościach posiadających status uzdrowisk lecz także o obszarach ochrony uzdrowiskowej.	Uwaga uwzględniona

	w Rzeszowie		rynku oraz potrzeb w zakresie inwestycji		<p>mających status uzdrowisk oraz podmiotów świadczących kompleksowe usługi sanatoryjne/ uzdrowiskowe.”</p> <p>Propozycja zmienionego zapisu:</p> <p>„W PW identyfikuje się szczególne potrzeby inwestycyjne miejscowości mających status uzdrowisk bądź obszaru ochrony uzdrowiskowej oraz podmiotów świadczących kompleksowe usługi sanatoryjne/ uzdrowiskowe.”</p>		
275.	Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego w Rzeszowie	Podkarpackie	Priorytet 3. Spójna Sieć Transportowa CS (iii) Rozwój i poprawa zrównoważonej, inteligentnej i intermodalnej mobilności odpornej na zmianę klimatu	57	Proponuje się dodanie nowej interwencji w priorytecie: Rozbudowa transportu rowerowego. Proponowana alokacja: 120 mln Euro	W perspektywie finansowej 2021-2027 proponujemy wydzielenie dedykowanej interwencji dla rozwoju infrastruktury transportu rowerowego jako infrastruktury liniowej o określonych standardach przyjętych w UE. Interwencja będzie miała charakter inwestycyjny. Zakres interwencji wpisuje się w potrzeby Makroregionu w zakresie rozwoju turystyki aktywnej. Zadania obejmowałyby rozbudowę i modernizację istniejących tras rowerowych w kierunku dostosowania ich do obecnych standardów infrastruktury rowerowej oraz budowę nowych tras. Powstała infrastruktura rowerowa mogłaby łączyć się ze Wschodnim Szlakiem Rowerowym Green Velo co pozwoli na zwiększenie efektu inwestycji. Interwencja nawiązywałaby do zadania z perspektywy 2007 – 2013 i rozwoju tras rowerowych – GreenVelo. Jednakże należy mocno podkreślić, iż w PPW+ projekty będą miały charakter inwestycyjny. Ponadto ten typ interwencji ma marker klimatyczny o wartości 100%, co będzie ważne dla osiągnięcia poziomu na wydatki związane z klimatem. KE obecnie dopuszcza infrastrukturę rowerową wyłącznie w CP 2 jako mobilność w miastach i ich obszarach funkcjonalnych. W PPW+ widzimy mobilność rowerową w CP3, dlatego też konieczne będzie podjęcie dialogu z KE o zastosowaniu odstępstwa i uzyskania zgody na realizację tego typu projektów w CP 3 z zachowaniem wartości markera klimatycznego. Proponowana alokacja: 120 mln Euro.	Komentarz / wyjaśnienie Biorąc pod uwagę zapis rozporządzenia ogólnego w załączniku I dla CP 3 brak jest kategorii interwencji pozwalającej na realizację samodzielnych projektów dotyczących infrastruktury rowerowej. Oczywiście w ramach realizacji projektów dotyczących dróg może być to element projektów tak jak do tej pory.
276.	Urząd Marszałkowski	Podkarpackie	Uwaga ogólna	.	W projekcie PPW+ nie wskazano wartości dla	Wartości wskaźników pozwalają uchwycić zakres projektowanych interwencji oraz ocenić ich	Komentarz / wyjaśnienie

	Województwa Podkarpackiego w Rzeszowie				wskaźników produktu i rezultatu.	efektywność.	Wartości wskaźników zostaną uzupełnione po skonsultowaniu i ustaleniu zakresu interwencji w ramach FEPW.
277.	Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego w Rzeszowie	Podkarpackie	3. Główne wyzwania 3.1. Opis niewydolności rynku oraz potrzeb w zakresie inwestycji	8	Jest: Jednym z czynników determinujących niski poziom konkurencyjności firm z tej części kraju jest także słabe wykorzystanie nowoczesnych technologii, automatów i robotów w działalności przedsiębiorstw. Propozycja zmienionego zapisu: Jednym z czynników determinujących niski poziom konkurencyjności firm z tej części kraju jest także niskie wykorzystanie nowoczesnych technologii, automatów i robotów w działalności przedsiębiorstw.	Określenie – „słabe wykorzystanie nowoczesnych technologii” ma bardzo negatywny wydźwięk.	Uwaga uwzględniona
278.	Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego w Rzeszowie	Podkarpackie	5.4. Kapitał społeczny, turystyka oraz usługi uzdrowiskowe CS (v) zwiększenie roli kultury i turystyki w rozwoju gospodarczym, integracji społecznej i innowacjach społecznych	67	Jest: „Beneficjenci: ...w zakresie turystyki: właściele obiektów wchodzących w skład szlaku tj.: JST, instytucje kultury, organizacje pozarządowe i ich partnerstwa	” Propozycja zmienionego zapisu: „Beneficjenci: ...w zakresie turystyki: samorządy województw, Regionalne Organizacje Turystyczne, właściele obiektów/miejsc wchodzących w skład szlaku tj.: JST, instytucje kultury, organizacje pozarządowe i ich partnerstwa, Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe, Parki krajobrazowe. W przypadku realizacji CS (v) w zakresie turystyki JST nie zawsze jest właścicielem obiektów wchodzących w skład szlaku, dlatego należy osobno wskazać jako beneficjenta JST bez definiowania czy jest właścicielem obiektu szlaku. JST jest typem beneficjenta, który będzie mógł realizować zadania ogólne dotyczące szlaku, nie będąc właścicielem obiektu czy też miejsca na szlaku, którego właścicielem może być inny podmiot np. Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe czy Parki Krajobrazowe. Takie rozszerzenie należy przyjąć również w stosunku do pozostałych beneficjentów, gdyż nie tylko właściele obiektów są beneficjentami realizacji szlaków tematycznych, to także właściele miejsc, tym bardziej, że w proponowanych wskaźnikach jest: „Liczba wspartych kulturalnych i turystycznych miejsc” oraz „Odwiedzający wspierane miejsca kulturalne i turystyczne” a nie obiektów (wskaźniki podane na stronie 69 i 70).	Komentarz / wyjaśnienie Katalog beneficjentów zostanie doprecyzowany na poziomie SzOP.
279.	Urząd	Podkarpackie	3. Główne	15	Jest: „Konieczność wsparcia	Zachowanie spójności zapisów. Na stronie 48 i 61	Uwaga uwzględniona

	Marszałkowski Województwa Podkarpackiego w Rzeszowie	e	wyzwania 3.1. Opis niewydolności rynku oraz potrzeb w zakresie inwestycji		uzdrowisk jest(...)" Propozycja zmienionego zapisu: „Konieczność wsparcia uzdrowisk bądź obszarów ochrony uzdrowiskowej jest (...)"	mowa jest nie tylko o miejscowościach posiadających status uzdrowisk lecz także o obszarach ochrony uzdrowiskowej.	
280.	Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego w Rzeszowie	Podkarpackie	5.1. PRIORYTET 1. PRZEDSIĘBIORCZOŚĆ I INNOWACJE CS (iii) wzmacnianie zrównoważonego wzrostu i konkurencyjność i MŚP oraz tworzenie miejsc pracy w MŚP, w tym poprzez inwestycje produkcyjne	37	Rekomenduje się dodanie nowej interwencji „Promocja Polski Wschodniej i wsparcie inwestorów” obejmującą promocję Marki Polski Wschodniej oraz wsparcie obsługi inwestora. Proponowana alokacja: 1. Promocja Marki Polski Wschodniej – 3 mln Euro 2. Wsparcie obsługi inwestorów i eksporterów – 7 mln Euro	Wdrażane w ramach polityki spójności interwencje wpłynęły na rozwój konkurencyjności w tym przedsiębiorczości i aktywności inwestycyjnej w Polsce Wschodniej. W celu wsparcia tego procesu rekomenduje się wprowadzenie zadań, które pozwolą na promocję obszaru Polski Wschodniej jako regionu z potencjałem gospodarczym i innowacyjnym. W ramach interwencji realizowane by były zadania obejmujące promocję Marki Polski Wschodniej (np. poprzez finansowanie kosztów funkcjonowania Domu Polski Wschodniej z uwzględnieniem obszaru mazowieckiego regionalnego) oraz wsparcie obsługi inwestorów i eksporterów (np. poprzez wsparcie centrów obsługi inwestora i eksportera). Proponowana alokacja została oparta o średnioroczne koszty jakie województwa ponoszą na funkcjonowanie Domu Polski Wschodniej oraz na kosztach funkcjonowania Centrów Obsługi Inwestora i Eksportera w regionach.	Komentarz / wyjaśnienie W perspektywie 2021-2027 promocja gospodarcza jest przewidziana zarówno na poziomie kraju jak i regionu. Prowadzona obecnie polityka inwestycyjna, jako projekt strategiczny zdefiniowany w Strategii dla Odpowiedzialnego Rozwoju, przewiduje pakiet działań w formie skoordynowanej i profesjonalnej obsługi inwestorów z wykorzystaniem zharmonizowanego katalogu instrumentów, dopasowanego do celów rozwojowych gospodarki. Podstawowym instrumentem realizacji polityki rozwoju inwestycji jest instrument strefowy. W nowym systemie Polskiej Strefy Inwestycji, utworzonym w 2018 roku na mocy ustawy o wspieraniu nowych inwestycji, administracja centralna koordynuje i monitoruje obsługę inwestorów poprzez regulacje ustawowe narzucając ramy polityki inwestycyjnej oraz poprzez podmioty odpowiedzialne za obsługę inwestorów i procesów inwestycyjnych – Spółki Zarządzające obszarami w Polskiej Strefie Inwestycji. Działania tych podmiotów muszą uwzględniać średniookresową strategię rozwoju kraju, krajową strategię rozwoju regionalnego oraz strategię ponadregionalną i rozwoju województwa. Skonsolidowanie oferty dla inwestorów i wsparcie w trakcie trwania całego procesu inwestycji w jednym miejscu (zgodnie z podejściem one stop shop) ma na celu zwiększenie skuteczności i racjonalności wydatkowania środków finansowych, zarówno na szczeblu centralnym, jak i

							regionalnym, zapobiegając dublowaniu się zadań realizowanych dotychczas przez różne instytucje. W opinii Ministerstwa Rozwoju i Technologii dublowanie ww. działań wiązałoby się z ujemnym bilansem nakładów w stosunku do korzyści.
281.	Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego w Rzeszowie	Podkarpackie	Priorytet 3. Spójna Sieć Transportowa CS (iii) Rozwój i poprawa zrównoważonej, inteligentnej i intermodalnej mobilności odpornej na zmianę klimatu	55	W zakresie interwencji dot. infrastruktury kolejowej wnioskujemy o zachowanie alokacji w wysokości 500 mln Euro. Ponadto z akceptacją przyjmujemy deklarację o kontynuacji wsparcia dla rozwoju infrastruktury kolejowej w ramach Wschodniej Magistrali Kolejowej tj.: na liniach kolejowych nr 74/78/25 tzw. Trójstyk odc. Stalowa Wola – Tarnobrzeg/Sandomierz – Ocice/Padew, oraz na linii kolejowej nr 68 na odc. Stalowa Wola Rozwadów – Przeworsk.	Kontynuacja inwestycji kolejowych w tym modernizacja Wschodniej Magistrali Kolejowej, wpłynie na zwiększenie konkurencyjności tej gałęzi transportu, ponieważ wzmocni ponadregionalne powiązania. Rozwój infrastruktury kolejowej wychodzi naprzeciw potrzebom przewozów osobowych jak i towarowych, przyczyni się w istotnym zakresie do zwiększenia mobilności zawodowej i przestrzennej mieszkańców oraz wpłynie na poprawę dostępności i rozwój rynków pracy, nauki, usług i produktów. Ponadto będzie również oddziaływać na zwiększenie atrakcyjności inwestycyjnej Polski Wschodniej.	Komentarz / wyjaśnienie Zgłoszony wniosek zostanie wzięty pod uwagę na dalszym etapie prac na programem. Ostateczna lista projektów kwalifikujących się do dofinansowania zostanie wypracowana we współpracy z przedstawicielami samorządów województw Polski Wschodniej i zarządcą infrastruktury również na kolejnym etapie prac.
282.	Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego w Rzeszowie	Podkarpackie	3. Główne wyzwania 3.5 Obszary interwencji	23	Brak charakterystyki obszaru interwencji „rozwój kapitału społecznego, potencjału turystyki i uzdrowisk”. Propozycja zapisu: „rozwój kapitału społecznego, potencjału turystyki i uzdrowisk (w tym: zwiększenie roli turystyki i uzdrowisk w rozwoju gospodarczym poprzez wykorzystanie potencjału wielokulturowego dziedzictwa i unikalnych zasobów przyrodniczych, inwestycje w obiekty/ miejsca, które poprzez powiązanie ich ze sobą, utworzą turystyczne szlaki tematyczne oraz rozwój infrastruktury i wyposażenia podmiotów świadczących kompleksowe usługi	Rekomendujemy rozwinięcie zakresu interwencji - punktu „rozwój kapitału społecznego, potencjału turystyki i uzdrowisk”. W opisie pozostałych interwencji został przywołany zakres i cel.	Uwaga uwzględniona Zapisy <i>Programu</i> zostaną skorygowane.

283.	Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego w Rzeszowie	Podkarpackie	9. Projekty strategiczne	95	sanatoryjne, uzdrowiskowe).” Jest: „Wykaz projektów strategicznych. Niniejszy rozdział zostanie uzupełniony na dalszym etapie prac nad Programem.”	W związku z takimi zapisami, zwracamy uwagę na konieczność przedstawienia przez MFIPR harmonogramu i prac w zakresie wypracowania z regionami listy projektów strategicznych dla województw Polski Wschodniej. Zakres projektów powinien mieć charakter ponadregionalny, a ich efekty powinny argumentować zasadność wsparcia dla Polski wschodniej. W stanowisku Komisji ds. PW ZWRP z 4 września 2020 r., wskazywaliśmy na konieczność powołania w tym celu zespołu roboczego z udziałem przedstawicieli wszystkich województw objętych programem, którego zadaniem będzie opracowanie wstępnych fiszek projektowych. Jednocześnie Komisja zadeklarowała gotowość opiniowania wypracowanych propozycji.	Komentarz / wyjaśnienie Zgodnie z rozporządzeniem ogólnym projekty strategiczne to projekty w sposób szczególny realizujące cele <i>Programu</i> , wymagające szczególnego monitorowania i komunikacji. Projekty strategiczne zostaną wskazane w programie po ustaleniu ostatecznego zakresu wsparcia.
284.	Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego	Podkarpackie	Uwaga ogólna		W perspektywie finansowej 2021-2027 wskazuje się, iż 30% alokacji dla Polski ma być przeznaczony na cele klimatyczne. Limit ten nie powinien dotyczyć PPW+, który jest programem makroregionalnym dedykowanym najsłabiej rozwiniętym województwom, w którym priorytety powinny być ukierunkowane na działania istotne dla poszczególnych regionów Polski Wschodniej jak i dla całego obszaru Makroregionu.	Rekomendujemy, aby nie odnosić wymogu KE w zakresie zapewnienia realizacji odpowiedniego poziomu markerów klimatycznych do programu ponadregionalnego. Warunki określające poziom wydatków na działania związane z klimatem powinny w znacznym stopniu dotyczyć programów ogólnokrajowych tj. program Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 niż makroregionalnego dedykowanego dla obszarów wymagających ukierunkowanych działań na dynamizację procesów rozwoju.	Uwaga nieuwzględniona Ww. limit przewidziany w rozporządzeniu EFRR dotyczy wsparcia ze środków tego funduszu w ramach polityki spójności. <i>FEPW</i> podlega tym zasadom, tak samo jak inne programy. Przeznaczenie środków na cele klimatyczne w programie wynika z przyjętej architektury programów na poziomie Umowy Partnerstwa.
285.	Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego, Departament Rozwoju Regionalnego	Podlaskie	Priorytet 1 PRZEDSIĘBIORCZOŚĆ I INNOWACJE	36-42	Należy dodać nowe działania z proponowaną kwotą alokacji: Promocja Marki Polski Wschodniej – 3 mln euro Wsparcie obsługi inwestora i eksportera – 7 mln euro	Uzasadnienie dla proponowanych zmian zostało wskazane w piśmie – wspólnym stanowisku regionów Polski Wschodniej z 08.04.2021 r., znak: DRR-IX.052.5.2.2021. Nowe działania zaproponowane w priorytecie umożliwią realizację przedsięwzięć służących rozwojowi regionu PW. Ważne jest promowanie marki Makroregionu i wspieranie inwestorów oraz eksporterów, co też wpisuje się w rozwój przedsiębiorczości.	Komentarz / wyjaśnienie W perspektywie 2021-2027 promocja gospodarcza jest przewidziana zarówno na poziomie kraju jak i regionu. Prowadzona obecnie polityka inwestycyjna, jako projekt strategiczny zdefiniowany w Strategii dla Odpowiedzialnego Rozwoju, przewiduje pakiet działań w formie skoordynowanej i profesjonalnej obsługi inwestorów z wykorzystaniem zharmonizowanego katalogu instrumentów, dopasowanego do celów rozwojowych gospodarki. Podstawowym instrumentem realizacji polityki rozwoju inwestycji jest

							instrument strefowy. W nowym systemie Polskiej Strefy Inwestycji, utworzonym w 2018 roku na mocy ustawy o wspieraniu nowych inwestycji, administracja centralna koordynuje i monitoruje obsługę inwestorów poprzez regulacje ustawowe narzucając ramy polityki inwestycyjnej oraz poprzez podmioty odpowiedzialne za obsługę inwestorów i procesów inwestycyjnych – Spółki Zarządzające obszarami w Polskiej Strefie Inwestycji. Działania tych podmiotów muszą uwzględniać średniookresową strategię rozwoju kraju, krajową strategię rozwoju regionalnego oraz strategię ponadregionalną i rozwoju województwa. Skonsolidowanie oferty dla inwestorów i wsparcie w trakcie trwania całego procesu inwestycji w jednym miejscu (zgodnie z podejściem one stop shop) ma na celu zwiększenie skuteczności i racjonalności wydatkowania środków finansowych, zarówno na szczeblu centralnym, jak i regionalnym, zapobiegając dublowaniu się zadań realizowanych dotychczas przez różne instytucje. W opinii Ministerstwa Rozwoju i Technologii dublowanie ww. działań wiązałoby się z ujemnym bilansem nakładów w stosunku do korzyści.
286.	Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego, Departament Rozwoju Regionalnego	Podlaskie	Uwaga ogólna	.	Wnioskujemy, aby katalog projektów czy beneficjentów objętych zakresem wsparcia FEPW został uzgodniony bilateralnie pomiędzy Ministerstwem, a każdym z 6 regionów i ujęty w poszczególnych kontraktach programowych.	propozycja do kontraktu programowego	Komentarz / wyjaśnienie Kontrakty programowe służą określaniu dofinansowania programów opracowanych przez zarządy województw. Katalog beneficjentów poszczególnych działań zostanie określony na etapie przygotowania SzOP.
287.	Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego, Departament Rozwoju	Podlaskie	Priorytet 3. SPÓJNA SIEĆ TRANSPORTOWA	55-60	W ramach działania Infrastruktura drogowa należy zwiększyć kwotę alokacji do minimum 550 mln euro. Działanie powinno wspierać jedynie drogi wojewódzkie. W	Uzasadnienie dla proponowanych zmian zostało wskazane w piśmie – wspólnym stanowisku regionów Polski Wschodniej z 08.04.2021 r., znak: DRR-IX.052.5.2.2021. Koncentracja środków na działaniach najbardziej zapewniających efekt skali w rozwoju Makroregionu.	Komentarz / wyjaśnienie Wysokość alokacji na wsparcie transportu wynika z podziału środków pomiędzy wszystkie priorytety uwzględnione w programie.

	Regionalnego				ramach działania Ponadregionalna infrastruktura kolejowa należy zmienić alokację na 400 mln euro. Należy dodać nowe działanie Infrastruktura tras rowerowych z alokacją w wysokości 120 mln euro.		Biorąc pod uwagę zapis rozporządzenia ogólnego w załączniku I dla CP 3 brak jest kategorii interwencji pozwalającej na realizację samodzielnych projektów dotyczących infrastruktury rowerowej. Oczywiście w ramach realizacji projektów dotyczących dróg może być to element projektów tak jak do tej pory.
288.	Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego, Departament Rozwoju Regionalnego	Podlaskie	CS (v) zwiększenie roli kultury i turystyki w rozwoju gospodarczym, integracji społecznej i innowacjach społecznych	66	Beneficjenci: w zakresie kapitału społecznego: JST, samorządowe jednostki organizacyjne, instytucje kultury, NGO, podmioty ekonomii społecznej w zakresie turystyki: JST , właściciele obiektów/ miejsc wchodzących w skład szlaku tj.: instytucje kultury, organizacje pozarządowe i ich partnerstwa	Właścicielami obiektów wchodzących w skład szlaku nie zawsze są jednostki samorządu terytorialnego, ale mogą realizować zadania ogólne dotyczące szlaku i należy wskazać je osobno. W przypadku pozostałych beneficjentów są to właściciele obiektów/miejsc wchodzących w skład szlaku. Dodane zostały również miejsca, gdyż w tabeli 15 i 16 dotyczących wskaźników produktu i rezultatu (strona 69 i 70) jest mowa o liczbie miejsc.	Komentarz / wyjaśnienie Dodano „miejsc”. Katalog beneficjentów zostanie doprecyzowany na poziomie SzOP.
289.	Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego, Departament Rozwoju Regionalnego	Podlaskie	4. Uzasadnienie wybranych celów polityki, celów szczegółowych i priorytetów Tabela 1 Uzasadnienie wybranych celów polityki, celów szczegółowych i priorytetów Cel polityki 1. Bardziej inteligentna Europa dzięki wspieraniu innowacyjnej i inteligentnej transformacji gospodarczej	29	Mając na uwadze potencjał turystyczny, który może zostać wykorzystany do ożywienia gospodarczego makroregionu, planowane jest także uruchomienie dotacji oraz funduszu pożyczkowego dedykowanego przedsiębiorcom działającym w branży turystycznej.	Proponuje się rozszerzenie Programu również o dotacje dla przedsiębiorców na rozwój branży turystycznej, ponieważ ta branża odczuła największe skutki panującej pandemii Covid-19. Pożyczki mogą stać się mało atrakcyjnym instrumentem wsparcia i niewiele podmiotów w obecnej sytuacji może sięgnąć po to źródło finansowania.	Uwaga nieuwzględniona Inwestycje w branży turystycznej charakteryzuje niski poziom ryzyka i dla nich przewidziano wsparcie zwrotne. Doświadczenie we wdrażaniu instrumentu <i>Przedsiębiorcza Polska Wschodnia – Turystyka</i> czy pożyczek płynnościowych z POIR wskazuje, że takie wsparcie nadal cieszy się dużym zainteresowaniem. Dodatkowo parametry produktu finansowego będą dostosowane również do firm znajdujących się w trudnej sytuacji finansowej (zostaną one dookreślone w odrębnej ocenie ex ante).
290.	Urząd Marszałkowski	Podlaskie	Priorytet 2 ENERGIA I	43-54	Należy usunąć działanie Dystrybucja energii. W ramach	Uzasadnienie dla proponowanych zmian zostało wskazane w piśmie – wspólnym stanowisku regionów	Uwaga częściowo uwzględniona

	Województwa Podlaskiego, Departament Rozwoju Regionalnego		KLIMAT		działania Zrównoważona mobilność miejska należy zwiększyć alokację do minimum 450 mln euro. Należy ustalić linię demarkacyjną FEPW-RPO, nie w oparciu o kategorię poszczególnych miast, a o zakres inwestycji, tj. projekty polegające jedynie na zakupie autobusów elektrycznych – FEPW, pozostała infrastruktura miejska – RPO. Do puli beneficjentów należy dodać wszystkie miasta średnie tracące funkcje społeczno-gospodarcze oraz miasto Białystok z jego obszarem funkcjonalnym oraz miasto Suwałki.	Polski Wschodniej z 08.04.2021 r., znak: DRR-IX.052.5.2.2021. Włączenie wsparcia z zakresu dystrybucji energii do następcy POIŚ, koncentracja środków na wybranych działaniach, najbardziej zapewniających efekt skali w rozwoju Makroregionu. Proponowana demarkacja zapewniłaby sfinansowanie z Programu FEPW zakup autobusów elektrycznych w miastach, również tych tracących funkcje społeczno-gospodarcze.	Ze względu na dynamicznie rozwijającą się energetykę rozproszoną w PW niezbędne jest zagwarantowanie środków na kluczowe inwestycje w inteligentne sieci dystrybucyjne. Niemniej z uwagi na postulat regionów PW alokacja zostanie ograniczona. Co nie wyklucza możliwości korzystania ze środków FEnIKS dla pozostałych inwestycji na zasadach ogólnych. Wysokość alokacji na wsparcie zrównoważonego transportu miejskiego wynika z podziału środków pomiędzy wszystkie priorytety uwzględnione w programie. W ramach programu <i>FEPW</i> przewiduje się wsparcie miast wojewódzkich, miast średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze oraz innych ośrodków miejskich z podregionów z najwyższą trwałą marginalizacją z makroregionu Polski Wschodniej wraz z obszarami funkcjonalnymi. Proponowane wsparcie jest selektywne - dla kompleksowych projektów podmiotów zobligowanych ustawowo – stąd próg ustawiono na 50 tys. mieszkańców.
291.	Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego, Departament Rozwoju Regionalnego	Podlaskie	priorytet 4. KAPITAŁ SPOŁECZNY, TURYSTYKA ORAZ USŁUGI UZDROWISKO WE	61-70	Należy zwiększyć kwotę alokacji w działaniu Marka „Uzdrowiska Polski Wschodniej” do 110 mln euro oraz rozszerzyć interwencje o obszary ochrony uzdrowskiej. Należy usunąć działanie Miejsca aktywności społecznej. Należy zwiększyć kwotę alokacji w działaniu Produkty turystyczne: do 130 mln euro. Województwo Podlaskie jako strategiczne dla regionu wskazuje: szlak wodny	Uzasadnienie dla proponowanych zmian zostało wskazane w piśmie – wspólnym stanowisku regionów Polski Wschodniej z 08.04.2021 r., znak: DRR-IX.052.5.2.2021. Działanie Miejsca aktywności społecznej ma charakter regionalny.	Komentarz / wyjaśnienie Wysokość alokacji na wsparcie uzdrowisk wynika z podziału środków pomiędzy wszystkie priorytety uwzględnione w <i>Programie</i> .

					Pisa-Narew, szlak Skarby Polski Wschodniej. Zasadnym jest wpisanie do rozdziału 9 „Projekty strategiczne” wszystkich zgłoszonych szlaków turystycznych.		
292.	Urząd Miasta Ełku	Warmińsko-mazurskie	5. Priorytety 5.1. Priorytet 1	37	Beneficjenci - dodać JST,	część Parków Naukowo - Technologicznych prowadzonych przez JST są jednostkami nieposiadającymi osobowości prawnej, w tym przypadku w ich imieniu umowę będą musiały być podpisane przez JST, PNT jako ośrodki innowacji będą realizatorami działań - platform startowych	Komentarz / wyjaśnienie Interwencja skierowana jest do ośrodków innowacji, działających na rzecz przedsiębiorców. Wymienione typy beneficjentów wskazują na przedmiot ich działalności, a nie ich strukturę właścicielską. W związku z powyższym ośrodki innowacji będące jednostkami budżetowymi JST odpowiadają grupie wskazanych beneficjentów.
293.	Urząd Miasta Ełku	Warmińsko-mazurskie	5. Priorytety 5.2. energia i klimat	51	Dodać do katalogu Beneficjentów - spółki miejskie w miejskich obszarach funkcjonalnych.	Transport publiczny jest zorganizowany w porozumieniu gmin w miejskich obszarach funkcjonalnych, operatorem takiego transportu są spółki miejskie w 100 procentach własność JST, które mogą bezpośrednio kupować tabor i inwestować w infrastrukturę transportu publicznego.	Uwaga nieuwzględniona W zapisach programu <i>FEPW</i> dot. zakresu zrównoważonej mobilności miejskiej przewidziano wsparcie inwestycji w tradycyjną infrastrukturę.. Doświadczenia z wdrażania inwestycji w zakresie transportu miejskiego wskazują, że zadania tego typu były realizowane w ramach projektów JST. Ostateczny i szczegółowy zakres wsparcia elementów infrastruktury transportu publicznego będzie podlegał uzgodnieniom na dalszym etapie prac nad programem m.in. z Komisją Europejską. Operator wewnętrzny nie jest odpowiedzialny za cały projekt, zarządza tylko elementami transportu miejskiego, będącego w jego kompetencji. Np. kwestia przebudowy dróg czy też ciągów pieszo-rowerowych znajduje się wówczas np. w ZDM. Mając zatem na uwadze wieloelementowe projekty, które mają być realizowane wskazanie operatora jako beneficjenta nie ma uzasadnienia.
294.	Urząd Miasta	Warmińsko-	5.4. Priorytet 4	str.61	Do listy Beneficjentów proszę	W niektórych ośrodkach miejskich opieka zdrowotna	Komentarz / wyjaśnienie

	Ełku	mazurskie			dodać spółki miejskie.	jest prowadzona przez spółki miejskie	Katalog beneficjentów zostanie ustalony na poziomie SzOP.
295.	Urząd Miasta i Gminy	Warmińsko-mazurskie	Priorytet 4. Kapitał społeczny, turystyka oraz usługi uzdrowiskowe	61-62	Jest: "Alokacja: 75 mln EUR" Należy zmienić na: "Alokacja: 120 mln EUR"	Zapis w istniejącej formie, nie zapewnia realizacji zdiagnozowanych potrzeb, gmin uzdrowiskowych. Trudno nie dostrzec, że uzdrowiska to nasz jedyny narodowy produkt sieciowy, który ma europejską markę a którego kompleksowy i zintegrowany rozwój jest bez wątplenia odpowiedzią na zasadnicze wyzwania, przed którymi stoi Polska i Europa tj. przygotowanie systemu usług zdrowotnych pod kątem chorób cywilizacyjnych i starzejącego się społeczeństwa. Rozwój uzdrowisk zwiększy ponadto zdolność systemu ochrony zdrowia, wpłynie na powstrzymanie pandemii i jej skutków społecznych poprzez utrzymanie spójności społecznej oraz wspieranie odbudowy gospodarki, podniesie jakość i dostępność szeroko rozumianych usług publicznych, szczególnie zdrowotnych w tym tzw. rehabilitacji pocovidowej. Proponowana nowa kwota pozwala pokryć minimalny zakres inwestycji, których realizacja jest niezbędna do kompleksowego prowadzenia funkcji uzdrowiskowej na obszarze Polski Wschodniej.	Komentarz / wyjaśnienie Wysokość alokacji na wsparcie uzdrowisk wynika z podziału środków pomiędzy wszystkie priorytety uwzględnione w programie.
296.	Urząd Miasta i Gminy	Warmińsko-mazurskie	Priorytet 4. Kapitał społeczny, turystyka oraz usługi uzdrowiskowe	61-62	W ramach interwencji CS (iv) planowany jest rozwój infrastruktury i wyposażenia podmiotów świadczących kompleksowe usługi sanatoryjne, uzdrowiskowe. Należy zmienić na: " W ramach interwencji CS (iv) planowany jest rozwój infrastruktury uzdrowiskowej i około uzdrowiskowej tworzonej przez jednostki samorządu terytorialnego ich związku, stowarzyszenia i osoby prawne, oraz rozwój infrastruktury i wyposażenia podmiotów świadczących kompleksowe usługi sanatoryjne, uzdrowiskowe."	Zapis w istniejącej formie, wyklucza de facto większość beneficjentów jakimi są JST ich Stowarzyszenia gdyż nie są to pomioty świadczące kompleksowe usługi sanatoryjne, uzdrowiskowe, czego efektem będzie zahamowanie inwestycji uzdrowiskowych i około uzdrowiskowych prowadzonych przez samorządy.	Komentarz / wyjaśnienie Wsparcie na rozwój infrastruktury i wyposażenia w CP4 CS (iv) skierowane jest do podmiotów świadczących usługi sanatoryjne i uzdrowiskowe. Niemniej w CP 2 CS (iv) przewidziano wśród beneficjentów szczególną grupę JST – o statusie uzdrowiska bądź obszaru ochrony uzdrowiskowej i możliwość realizacji w ramach adaptacji do zmian klimatu infrastruktury okołouzdrawiskowej jak to zostało ujęte w uwadze (działania komplementarne).
297.	Urząd Miasta i Gminy Busko-Zdrój	Świętokrzyskie	Obszary interwencji	23	przystosowanie miast do zmian klimatu w kontekście ochrony przed negatywnymi skutkami zmian klimatu jak i tworzenie lub podnoszenie ich	Istotną kwestią zwłaszcza dla miast uzdrowiskowych będzie możliwość wsparcia działań zmierzających do wyprowadzenia ruchu samochodowego z części uzdrowiskowej tychże miast. Przyczyni się to znacząco do ograniczenia niskiej emisji. Wskazanie wprost	Komentarz / wyjaśnienie W FEPW nie przewidziano wsparcia tego typu projektów. Zgodnie z linią demarkacyjną wsparcie w tym obszarze

					odporności do obecnej i przyszłej zmienności klimatu, w tym tworzenie zielonych miejsc trzecich, wyprowadzanie ruchu kołowego z części miast (zwłaszcza na obszarach uzdrowiskowych).	możliwości prowadzenia tego rodzaju działań zachęci samorządy do ich wprowadzania.	zostało zaplanowane na poziomie regionalnym.
298.	Urząd Miasta i Gminy Busko-Zdrój	Świętokrzyskie	5.4. PRIORYTET 4. KAPITAŁ SPOŁECZNY, TURYSTYKA ORAZ USŁUGI UZDROWISKO WE	61	Wspiera działania na rzecz obszarów o wysokich walorach przyrodniczych i krajobrazowych, jak też opartych na potencjale uzdrowiskowym i walorach kulturowych stanowiących o ich wysokiej atrakcyjności turystycznej, m.in. na potrzeby srebrnej turystyki, turystyki zdrowotnej oraz w obszarze Spa&Wellness i rehabilitacja.	Ze względu na różnorodny wachlarz usług oferowanych przez uzdrowiska warto rozszerzyć zapis o pozostałe aspekty działalności uzdrowiskowej tj. turystykę zdrowotną oraz w obszarze Spa&Wellness i rehabilitacji.	Komentarz / wyjaśnienie Zgodnie z zapisami projektu <i>FEPW</i> , interwencja CS (iv) w CP 4 ma przede wszystkim zabezpieczyć równy dostęp do opieki zdrowotnej na potrzeby srebrnej turystyki (skutek niekorzystnej struktury wiekowej i starzenia się polskiego społeczeństwa) i zwiększonego popytu na usługi lecznicze wskutek pandemii COVID-19.
299.	Urząd Miasta i Gminy Busko-Zdrój	Świętokrzyskie	CS (v) zwiększenie roli kultury i turystyki w rozwoju gospodarczym, integracji społecznej i innowacjach społecznych	66	Celem interwencji jest unowocześnienie i wzmocnienie roli domów/centrów kultury (poprzez rozbudowę, modernizację oraz dostosowanie ich do potrzeb mieszkańców oraz turystów i kuracjuszy (w przypadku gmin uzdrowiskowych)) oraz bibliotek (przekształcenie w mediateki) jako instytucji kultury, które służą budowie kapitału społecznego w subregionalnych ośrodkach miejskich Polski Wschodniej+, w szczególności w miastach średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze i tych będących zapleczem dla terenów (wiejskich) zagrożonych trwałą marginalizacją. Rolą domów kultury i mediatek będzie kształtowanie postaw sprzyjających komunikacji, kreatywności, kooperacji, powstawaniu oddolnych inicjatyw oraz integracji	Nie można pomijać roli jaką pełnią istniejące i wielu przypadkach chylące się ku upadkowi centra kultury, zwłaszcza w małych miejscowościach, tracących swoje funkcje. Stąd też należy umożliwić im rozbudowę, modernizację oraz dostosowanie ich do potrzeb lokalnej społeczności.	Komentarz / wyjaśnienie Zgodnie z postulatem regionów PW wsparcie mediatek będzie realizowane w programach regionalnych.

					społecznej. Planowana interwencja ma wspierać proces powstawania nowoczesnych centrów dostępu do wiedzy, kultury i nowych technologii, które staną się dla użytkownika atrakcyjnym „miejscem trzecim” (poza domem i pracą/szkołą). Centra kultury oraz biblioteki multimedialne powinny być wykorzystywane także jako centra wiedzy o społeczności lokalnej i regionie oraz przestrzeń dyskusji publicznej, w tym również z administracją, na temat funkcjonowania i przyszłości wspólnot lokalnych.		
300.	Urząd Miasta i Gminy Busko-Zdrój	Świętokrzyskie	Obszary interwencji	23	rozwój konkurencyjności i innowacyjności MSP, w tym: start-upów i ekosystemu ich wspierania, wzrost wykorzystania wzornictwa oraz rozwiązań z zakresu gospodarki obiegu zamkniętego, a także automatyzację i robotyzację działalności przedsiębiorstw, zwiększenie konkurencyjności MSP m.in. poprzez wsparcie branży turystycznej oraz uzdrowskiej. (dodano branżę uzdrowską).	W okresie pandemii branża uzdrowska mocno ucierpiała, stąd też ważne jest wskazanie wprost tej branży oraz jej wsparcie. Pomijany jest również rozwój strefy B+R jeśli chodzi o badania nad wodami leczniczymi, wydobywanymi w miejscowościach uzdrowskich, które są wykorzystywane w wielu innych branżach jak kosmetyka, farmacja, itp.	Uwaga nieuwzględniona Wspieranie projektów badawczo-rozwojowych będzie mieć miejsce w programie Fundusze Europejskie dla Nowoczesnej Gospodarki 2021-2027 oraz w programach regionalnych, zgodnie z przyjętą linią demarkacyjną "Podział interwencji i zasad wdrażania krajowych i regionalnych programów operacyjnych w perspektywie finansowej na lata 2021-2027" z 4 lutego 2021 r. Zgodnie z ww. demarkacją, w FEPW nie będą wspierane projekty B+R.
301.	Urząd Miasta i Gminy Miłomłyn	Warmińsko-mazurskie	PRIORYTET 4. KAPITAŁ SPOŁECZNY, TURYSTYKA ORAZ USŁUGI UZDROWSKOWE	61-62	Jest: „W ramach interwencji CS (iv) planowany jest rozwój infrastruktury i wyposażenia podmiotów świadczących kompleksowe usługi sanatoryjne, uzdrowskie.” Należy zmienić na: „W ramach interwencji CS (iv) planowany jest rozwój infrastruktury uzdrowskiej i około uzdrowskiej tworzonej przez jednostki samorządu terytorialnego ich związki,	Zapis w istniejącej formie, wyklucza de facto większość beneficjentów, jakimi są JST, ich stowarzyszenia, gdyż nie są to podmioty świadczące kompleksowe usługi sanatoryjne, uzdrowskie, czego efektem będzie zahamowanie inwestycji uzdrowskich i około uzdrowskich prowadzonych przez samorządy. Zapis w istniejącej formie, nie zapewnia realizacji zdiagnozowanych potrzeb gmin uzdrowskich. Trudno nie dostrzec, że uzdrowska to nasz jedyny narodowy produkt sieciowy, który ma europejską markę, a którego kompleksowy i zintegrowany rozwój jest bez wątpienia odpowiedzią na zasadnicze wyzwania, przed którymi stoi Polska i Europa, tj.	Komentarz / wyjaśnienie Wsparcie na rozwój infrastruktury i wyposażenia w CP4 CS (iv) skierowane jest do podmiotów świadczących usługi sanatoryjne i uzdrowskie. Niemniej w CP 2 CS (iv) przewidziano wśród beneficjentów szczególną grupę JST – o statusie uzdrowska bądź obszaru ochrony uzdrowskiej i możliwość realizacji w ramach adaptacji do zmian klimatu infrastruktury około uzdrowskiej jak to zostało ujęte

					stowarzyszenia i osoby prawne, oraz rozwój infrastruktury i wyposażenia podmiotów świadczących kompleksowe usługi sanatoryjne, uzdrowiskowe.” Jest: „Alokacja: 75 mln EUR” Należy zmienić na: „Alokacja: 120 mln EUR”	przygotowanie systemu usług zdrowotnych pod kątem chorób cywilizacyjnych i starzejącego się społeczeństwa. Rozwój uzdrowisk zwiększy ponadto zdolność systemu ochrony zdrowia, wpłynie na powstrzymanie pandemii i jej skutków społecznych poprzez utrzymanie spójności społecznej oraz wspieranie odbudowy gospodarki, podniesie jakość i dostępność szeroko rozumianych usług publicznych, szczególnie zdrowotnych, w tym tzw. rehabilitacji pocovidowej. Proponowana nowa kwota pozwala pokryć minimalny zakres inwestycji, których realizacja jest niezbędna do kompleksowego prowadzenia funkcji uzdrowiskowej na obszarze Polski Wschodniej.	w uwadze (działania komplementarne).
302.	Urząd Miasta i Gminy w Busku-Zdroju	Świętokrzyskie	· CS (viii) Promowanie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej	51	Uzupełnienia zapisów Promowanie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej w zakresie ujęcia jako beneficjenta miasta uzdrowiskowe - wskazanie dedykowanych środków dla takich ośrodków. Interwencja w tworzenie i rozbudowę ekologicznych, zintegrowanych sieci transportu miejskiego w miastach wojewódzkich, miastach średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze, miastach uzdrowiskowych oraz innych ośrodkach miejskich z podregionów z najwyższą trwałą marginalizacją z makroregionu PW wraz z obszarami funkcjonalnymi, przyczyni się do zwiększania zrównoważonej mobilności mieszkańców i lepszej kondycji ekologicznej tych obszarów.	Uzdrowiska w sposób szczególny muszą dbać o jakość powietrza, co bez wsparcia zewnętrznego, w dobie COVIDU będzie utrudnione. Kryzys pandemii spowodował znaczne obniżenie wpływów do budżetów gmin uzdrowiskowych, co w przyszłości wpłynie na ograniczenia inwestycyjne. Potrzeby realizacji inwestycji infrastrukturalnych mniejszych samorządów, są równie ważne, co dużych samorządów, jednak bez finansowego wsparcia celowego, nie ma szans na ich realizację. Realizacja zaplanowanych przedsięwzięć w dobie pandemii możliwa będzie tylko dzięki wsparciu zewnętrznemu. Brak środków finansowych, brak możliwości aplikowania o finansowanie zewnętrzne, zablokuje realizację tych kluczowych dla regionu działań, co uniemożliwi reaktywację działalności uzdrowisk i na wiele lat spowolni rozwój społeczno-gospodarczy. Biorąc powyższe pod uwagę prosimy o pomoc i szczególne wsparcie, dedykowane gminom uzdrowiskowym.	Komentarz / wyjaśnienie W ramach programu FEPW przewiduje się wsparcie miast wojewódzkich, miast średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze oraz innych ośrodków miejskich z podregionów z najwyższą trwałą marginalizacją z makroregionu Polski Wschodniej wraz z obszarami funkcjonalnymi. Proponowane wsparcie jest selektywne - dla kompleksowych projektów podmiotów zobligowanych ustawowo – stąd próg ustawiono na 50 tys. mieszkańców.
303.	Urząd Miasta i Gminy w Busku-Zdroju	Świętokrzyskie	5.4. PRIORYTET 4. KAPITAŁ SPOŁECZNY, TURYSTYKA ORAZ USŁUGI UZDROWISKO	61	Uzupełnienie zapisów o Wzrost aktywności i atrakcyjności uzdrowisk na rynkach międzynarodowych poprzez dedykowane środki na ten cel. Budowa Marki Uzdrowisk. Chodzi o	Gmina Busko-Zdrój jako gmina uzdrowiskowa podejmuje i stale musi podejmować nowe i innowacyjne działania, które zapewnia zagospodarowanie czasu wolnego przyjezdnych, ale również mieszkańców. Wprowadzenie nowych innowacyjnych usług zdrowotnych ,prozdrowotnych, w tym wellness&spa, będzie miało pozytywny oddźwięk i wpłynie na	Komentarz / wyjaśnienie Wsparcie na rozwój infrastruktury i wyposażenia w CP4 CS (iv) skierowane jest do podmiotów świadczących usługi sanatoryjne i uzdrowiskowe.

			WE		<p>przeznaczenie środków dedykowanych dla działań w zakresie działań samorządów - zagospodarowania czasu wolnego kuracuszom. Przeznaczenie środków na rozwój infrastruktury m.in komunikacyjnej uzdrowisk (miast tracących funkcje społeczne), w tym m.in. budowa ścieżek rowerowych zielonej transformacji uzdrowisk (wykorzystanie OZE) działania dedykowane na rzecz ochrony powietrza w uzdrowiskach.</p>	<p>odmłodzenie kuracjusza. Władze samorządowe jednak muszą zmagać się z działaniami zapewniającymi zagospodarowanie czasu wolnego wszystkich gości, a tym samym wraz ze wzrostem ilości gości, turystów wzrasta zapotrzebowanie na nowoczesną infrastrukturę tj. m.in. atrakcyjne połączenia komunikacyjne, parkingi, bezpieczne ścieżki rowerowe, stacje ładowania samochodów elektrycznych, obiekty rekreacyjne oraz obiekty kultury, umożliwiające organizowanie wydarzeń kulturalnych na wysokim poziomie, itp. W związku z czym gmina potrzebuje wsparcia finansowego do realizacji ww. działań, celem obsługi kuracjusza, turysty, mieszkańca, przedsiębiorcy.</p>	<p>Niemniej w CP 2 CS (iv) przewidziano wśród beneficjentów szczególną grupę JST – o statusie uzdrowiska bądź obszaru ochrony uzdrowiskowej i możliwość realizacji w ramach adaptacji do zmian klimatu infrastruktury okołouzdrawiskowej jak to zostało ujęte w uwadze (działania komplementarne).</p>
304.	Urząd Miasta i gminy w Busku-Zdroju	Świętokrzyskie	<p>Cel strategiczny 1: Bardziej inteligentna Europa – innowacyjna i inteligentna transformacja gospodarcza</p>	18	<p>Uzupełnienie zapisów punktów o słowo uzdrowiskowych (inteligentna specjalizacja - zdrowotna) Ø dalsze stymulowanie środowiska przedsiębiorczości, w tym rozwój klastrów przemysłowych, uzdrowiskowych zacieśnienie współpracy między małymi i średnimi przedsiębiorstwami a instytucjami badawczymi, a także trwałe zaangażowanie małych i średnich przedsiębiorstw w rozwój obszarów inteligentnej specjalizacji w tym zdrowotnej Zwiększenie umiejętności w małych i średnich przedsiębiorstwach oraz instytucjach badawczych w zakresie obszarów inteligentnej specjalizacji, transformacji przemysłowej, uzdrowiskowej i przedsiębiorczości przez: Ø rozwijanie umiejętności w obszarach inteligentnej specjalizacji, innowacyjnych modeli biznesowych, transferu technologii i zarządzania</p>	<p>Uzdrowisko to również przedsiębiorczość - to przemysł zdrowia. Niejednokrotnie to duże przedsiębiorstwa, dyskwalifikowane w możliwości pozyskiwania środków zewnętrznych / dotacji. Dzisiaj uzdrowiska ,muszą się rozwijać, zmieniać , dostosowywać do innych potrzeb kuracjusza (kuracjusza coraz młodszego). Uzdrowiska są trochę pomijane, a muszą ciągle się dostosowywać i zmieniać, rozwijać. Również w nowym KPO obiecywano wsparcie i specjalnie dedykowane środki dla uzdrowisk - a jednak uzdrowiska się tam nie znalazły. A to również inteligentne specjalizacje.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Zmieniona w uwadze treść jest cytatem zaleceń dla Polski sformułowanych przez KE w <i>Sprawozdaniu krajowych – Polska 2019 (Country Report)</i>, załącznik D: <i>Wytyczne inwestycyjne dla Polski w zakresie finansowania polityki spójności na lata 2021–2027</i>, SWD(2019) 1020 final, w związku z powyższym nie może być zmieniana.</p>

					<p>innowacjami, wsparcie i rozwój branży uzdrowiskowej.</p> <p>Uzupełnienie zapisów o zadania / kierunki działań - Rozwój innowacyjnych usług uzdrowiskowych – zdrowotnych, prozdrowotnych - Rozwój kompetencji kluczowych, kwalifikacji (szkolenia, kursy, studia w pożądanym branżach)</p>		
305.	Urząd Miasta Kielce	Świętokrzyskie	5.2. Energia i klimat	43	Wnioskujemy o dopisanie do priorytetu obszaru wsparcia "rozwój systemów ciepłowniczych".	Cel przyczyni się do zwiększenia efektywności funkcjonowania i bezpieczeństwa dostaw energii cieplnej do odbiorców. Wymiernym efektem wsparcia będzie zmniejszenie zużycia energii pierwotnej i emisji gazów cieplarnianych oraz zmniejszenie liczby awarii sieci ciepłowniczej.	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Sieci ciepłownicze będą wspierane ze środków FEnIKS (następcy POiIŚ 2014-2020).</p>
306.	Urząd Miasta Kielce	Świętokrzyskie	5.1 Priorytet 1. Przedsiębiorczość i innowacje	36-42	Uzupełnienie obszaru wsparcia o środki przeznaczone na uzbrojenie terenów inwestycyjnych, szczególnie w miastach wojewódzkich Polski Wschodniej.	Zwiększenie terenów inwestycyjnych w miastach, szczególnie wojewódzkich, stanowi ważny aspekt jeżeli chodzi o rozwój przedsiębiorczości, napływ nowego kapitału, stanowi ważny impuls w rozwoju przemysłu, przyciąga nowych inwestorów, co przyczynia się do rozwoju tych miast.	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Wsparcie terenów inwestycyjnych nie kwalifikuje się do wsparcia w ramach CP 1 CS(iii) – <i>wzmacnianie zrównoważonego wzrostu i konkurencyjności MŚP oraz tworzenie miejsc pracy w MŚP, w tym poprzez inwestycje produkcyjne.</i></p>
307.	Urząd Miasta Kielce	Świętokrzyskie	3.5. Obszary wsparcia	23	W opisie "rozwój niskoemisyjnego transportu miejskiego w MOF" dopisać w tym poprawę infrastruktury towarzyszącej, tj. bus-pasy, drogi, ścieżki rowerowe, przystanki, węzły przesiadkowe, itp. W opisie "poprawa dostępności transportowej" uwzględnić rozwój infrastruktury drogowej na terenie ośrodków miejskich (np. miast na prawach powiatu).	Drogi przechodzące przez miasta również ułatwiają dostęp do sieci TEN-T.	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Ostateczny zakres wsparcia elementów infrastruktury transportu publicznego będzie podlegał uzgodnieniom na dalszym etapie prac nad programem m.in. z Komisją Europejską. Docelowy zakres wsparcia zostanie uwzględniony na etapie przygotowania SzOP.</p> <p>Wsparcie dróg wojewódzkich w programie FEPW stanowi odpowiedź na postulat samorządów województw Polski Wschodniej, zgłoszony m.in. w Stanowisku Komisji ds. Polski Wschodniej Związku Województw RP z dnia 4 września 2020 roku w sprawie projektu Programu Operacyjnego Polska Wschodnia+.</p> <p>W ramach programu FEPW</p>

							przewidziano realizację projektów drogowych o charakterze wyłącznie ponadregionalnym, a więc takich, które wpływają bezpośrednio na poprawę powiązań drogowych pomiędzy sąsiadującymi ze sobą województwami.
308.	Urząd Miasta Kielce	Świętokrzyskie	5.3. Priorytet 3. Spójna sieć transportowa CS (iii) Rozwój i poprawa zrównoważonej, inteligentnej i intermodalnej mobilności odpornej na zmianę klimatu	56	Do rodzaju Beneficjentów w zakresie infrastruktury drogowej włączyć miasta wojewódzkie Polski Wschodniej, w tym w porozumieniu z jednostkami samorządu terytorialnego zlokalizowanymi na obszarze funkcjonalnym miasta wojewódzkiego Polski Wschodniej lub obszarze realizacji ZIT miasta wojewódzkiego.	W obecnej perspektywie finansowej 2021-2021 miasta wojewódzkie, w których prezydent miasta jest zarządcą dróg wojewódzkich, zostały pozbawione możliwości realizacji inwestycji na tych drogach. Jest to marginalizacja tych miast, szczególnie jeśli nie mają one bezpośredniego dostępu do sieci TEN-T. Realizacja inwestycji na drogach wojewódzkich w miastach wojewódzkich miałaby na celu integrację krajowych i regionalnych układów komunikacyjnych z siecią dróg ekspresowych, dzięki czemu ułatwiony zostałby dostęp do sieci TEN-T.	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Wsparcie dróg wojewódzkich w programie FEPW stanowi odpowiedź na postulat samorządów województw Polski Wschodniej, zgłoszony m.in. w <i>Stanowisku Komisji ds. Polski Wschodniej Związku Województw RP z dnia 4 września 2020 roku w sprawie projektu Programu Operacyjnego Polska Wschodnia+</i>.</p> <p>W ramach programu FEPW przewidziano realizację projektów drogowych o charakterze wyłącznie ponadregionalnym, a więc takich, które wpływają bezpośrednio na poprawę powiązań drogowych pomiędzy sąsiadującymi ze sobą województwami.</p>
309.	Urząd Miasta Kielce	Świętokrzyskie	5.2. Priorytet 2. Energia i klimat	47-48	Włączyć do rodzajów beneficjentów oraz głównych grup docelowych również miasta wojewódzkie i ich mieszkańców.	Aktualny zapis: "Główne grupy docelowe: Mieszkańcy miast średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze oraz innych ośrodków miejskich z podregionów z najwyższą kumulacją obszarów zagrożonych trwałą marginalizacją", jest dyskryminacją dużych ośrodków miejskich, które są motorem napędowym dla rozwoju społeczno-gospodarczego województw. Pominięcie również dużych ośrodków miejskich w pozycji "Szczególne terytoria docelowe z uwzględnieniem planowanego wykorzystania narzędzi terytorialnych", zahamuje rozpoczęty w poprzednich perspektywach finansowych rozwój miast wojewódzkich.	<p>Komentarz / wyjaśnienie</p> <p>Zgodnie z linią demarkacyjną z 4 lutego 2021 r. (Podział interwencji i zasad wdrażania krajowych i regionalnych programów operacyjnych w perspektywie finansowej na lata 2021-2027) w ramach programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 (następcy POIiŚ 2014-2020) będą wspierane działania przewidziane w już opracowanych planach adaptacji do zmian klimatu m.in. dla 44 miast objętych projektem Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020, w tym 5 stolic województw Polski Wschodniej.</p> <p>Ze środków FEPW wspierane będą wyłącznie działania w zakresie</p>

							adaptacji do zmian klimatu w miastach średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze i tych z podregionów z najwyższą kumulacją obszarów zagrożonych trwałą marginalizacją z Polski Wschodniej, z wyłączeniem miast objętych wsparciem FEnIKS (następcy POIiŚ 2014-2020).
310.	Urząd Miasta Kielce	Świętokrzyskie	5.2 Priorytet 2. Energia i klimat CS (viii) Promowanie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej	51	Zmienić zapis: "W ramach interwencji CS (viii) planowane jest wsparcie zrównoważonej mobilności miejskiej w MOF, inwestycje w tradycyjną infrastrukturę (np. sieci trakcyjne, układ torowy, bus-pasy, zajezdnie, przystanki), zakup niskoemisyjnego taboru (w tym z napędem alternatywnym), jak również wspieranie przedsięwzięć towarzyszących takich jak m.in.: węzły przesiadkowe, ścieżki rowerowe, systemy roweru miejskiego oraz systemy telematyczne (wspólne bilety, systemy informacyjne), nasadzenia zieleni, wymiana oświetlenia ulicznego na energooszczędne, itp." na zapis: "W ramach interwencji CS (viii) planowane jest wsparcie zrównoważonej mobilności miejskiej w MOF, inwestycje w tradycyjną infrastrukturę (np. sieci trakcyjne, układ torowy, bus-pasy, drogi umożliwiające wprowadzenie komunikacji zbiorowej, zajezdnie, przystanki), zakup niskoemisyjnego taboru (w tym z napędem alternatywnym), jak również wspieranie przedsięwzięć towarzyszących takich jak m.in.: węzły przesiadkowe wraz z budową	Często istniejąca infrastruktura drogowa nie pozwala na rozszerzenie świadczenia usług transportowych i wprowadzenia w dany obszar komunikacji zbiorowej (zbyt wąskie jezdnie, brak odpowiedniej nośności, zły stan techniczny). Mieszkańcy takich rejonów są zatem odcięci od dostępu do komunikacji i jako środek lokomocji zmuszeni są wybierać samochód, co z kolei przyczynia się zwiększenia emisji spalin. W związku z powyższym, aby usprawnić taką komunikację potrzebna jest również interwencja w zakresie budowy lub przebudowy dróg. Lepsze drogi to wzrost komfortu podróżowania, skrócenie czasu podróży, mniejsza emisyjność, itp. Przedsięwzięciem towarzyszącym powinny być również ciągi pieszo-rowerowe i chodniki, w celu usprawnienia komunikacji pieszej i poprawy bezpieczeństwa użytkowników dróg.	Uwaga nieuwzględniona Zapisy <i>FEPW</i> nie stanowią w tym zakresie katalogu zamkniętego. Ostateczny i szczegółowy zakres wsparcia elementów infrastruktury transportu publicznego będzie podlegał uzgodnieniom na dalszym etapie prac nad programem m.in. z Komisją Europejską i zostanie uwzględniony na etapie przygotowania SzOP.

					dróg dojazdowych bądź dostosowaniem przyległego układu komunikacyjnego, ścieżki rowerowe, ciągi pieszo-rowerowe, chodniki, systemy roweru miejskiego oraz systemy telematyczne (wspólne bilety, systemy informacyjne), nasadzenia zieleni, wymiana oświetlenia ulicznego na energooszczędne, itp."		
311.	Urząd Miasta Kielce	Świętokrzyskie	5.3. Priorytet 3. Spójna sieć transportowa CS (iii) Rozwój i poprawa zrównoważonej, inteligentnej i intermodalnej mobilności odpornej na zmiany klimatu	55	Do obszaru wsparcia włączyć inwestycje na drogach wojewódzkich w obrębie miast wojewódzkich i ich obszarów funkcjonalnych, zapewniające ich połączenie z siecią dróg krajowych, w tym TEN-T.	<p>W obecnej perspektywie finansowej 2021-2021 miasta wojewódzkie, w których prezydent miasta jest zarządcą dróg wojewódzkich, zostały pozbawione możliwości realizacji inwestycji na tych drogach. Jest to marginalizacja tych miast, szczególnie jeśli nie mają one bezpośredniego dostępu do sieci TEN-T. Realizacja inwestycji na drogach wojewódzkich w miastach wojewódzkich miałaby na celu integrację krajowych i regionalnych układów komunikacyjnych z siecią dróg ekspresowych, dzięki czemu ułatwiony zostałby dostęp do sieci TEN-T.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Wsparcie dróg wojewódzkich w programie <i>FEPW</i> stanowi odpowiedź na postulat samorządów województw Polski Wschodniej, zgłoszony m.in. w <i>Stanowisku Komisji ds. Polski Wschodniej Związku Województw RP z dnia 4 września 2020 roku w sprawie projektu Programu Operacyjnego Polska Wschodnia+</i>.</p> <p>W ramach programu <i>FEPW</i> przewidziano realizację projektów drogowych o charakterze wyłącznie ponadregionalnym, a więc takich, które wpływają bezpośrednio na poprawę powiązań drogowych pomiędzy sąsiadującymi ze sobą województwami.</p>
312.	Urząd Miasta Kielce	Świętokrzyskie	5.2 Priorytet 2. Energia i klimat CS (viii) Promowanie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej Tabela 9 Wskaźniki produktu	53	Proponujemy dopisać następujące wskaźniki produktu: Długość wspartej infrastruktury komunikacyjnej (np. dróg, bus-pasów, ścieżek rowerowych) - [km] Liczba wybudowanych/przebudowanych przystanków komunikacji zbiorowej - [szt.] Liczba węzłów przesiadkowych - [szt.]	<p>Budowa dróg, bus-pasów, nowoczesnych przystanków komunikacji zbiorowej dostosowanej dla osób niepełnosprawnych, czy węzłów przesiadkowych usprawni komunikację zbiorową, dzięki czemu stanie się ona bardziej atrakcyjna dla mieszkańców. W związku z powyższym wprowadzenie takich wskaźników umożliwi ocenę celów i efektów realizacji danego projektu.</p>	<p>Komentarz / wyjaśnienie</p> <p>Wskaźniki produktu: RCO 57 <i>Pojemność przyjaznego dla środowiska taboru zbiorowego transportu publicznego</i> i RCO 60 <i>Miasta z nowym lub zmodernizowanym cyfrowym systemem zarządzania transportem miejskim</i> pokrywają większość alokacji dla działania dt. transportu miejskiego, co oznacza, że dodatkowe wskaźniki, spoza listy będącej zał. 1 do rozporządzenia dotyczącego EFRR i FS w perspektywie 2021-2017, nie są wymagane na poziomie programu.</p>

							Wprowadzenie dodatkowych, proponowanych wskaźników produktu do <i>Programu</i> wiązałyby się z koniecznością określenia ich celów pośrednich i końcowych. Na tym etapie byłoby to trudne i mało wiarygodne. Wskaźniki te można jednak wprowadzić na poziomie dokumentacji projektowej, co pozwoli lepiej określić efekty rzeczowe projektów już wybranych do dofinansowania.
313.	Urząd Miasta Kielce	Świętokrzyskie	3.2 Komplementarność interwencji z innymi formami wsparcia	17	Zmiana zapisu: "Dodatkowo dalszy rozwój infrastruktury drogowej, w zakresie inwestycji samorządów województw wynikających z Regionalnych Planów Transportowych, ułatwi dostęp do sieci TEN-T finansowanej ze środków POIŚ 2020+" na zapis: "Dodatkowo dalszy rozwój infrastruktury drogowej, w zakresie inwestycji samorządów województw i samorządów miast na prawach powiatu wynikających z Regionalnych Planów Transportowych, ułatwi dostęp do sieci TEN-T finansowanej ze środków POIŚ 2020+"	W granicach miast na prawach powiatu funkcję zarządcy dróg krajowych i wojewódzkich pełni Prezydent Miasta. Ww. drogi przechodzące przez miasto również przyczyniają się do usprawnienia sieci drogowej makroregionów i dalszych połączeń z siecią TEN-T, a także do poprawy jakości życia mieszkańców miast, wzrostu bezpieczeństwa i redukcji emisji.	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Wsparcie dróg wojewódzkich w programie <i>FEPW</i> stanowi odpowiedź na postulat samorządów województw Polski Wschodniej, zgłoszony m.in. w <i>Stanowisku Komisji ds. Polski Wschodniej Związku Województw RP z dnia 4 września 2020 roku w sprawie projektu Programu Operacyjnego Polska Wschodnia+</i>.</p> <p>W ramach programu <i>FEPW</i> przewidziano realizację projektów drogowych o charakterze wyłącznie ponadregionalnym, a więc takich, które wpływają bezpośrednio na poprawę powiązań drogowych pomiędzy sąsiadującymi ze sobą województwami.</p>
314.	Urząd Miasta Kielce	Świętokrzyskie	5.3. Priorytet 3. Spójna sieć transportowa	55	Zmienić zapis: "Wsparcie obejmuje budowę i przebudowę dróg wojewódzkich, w tym budowę obwodnic (projekty wynikające z Regionalnych Planów Transportowych)" na zapis: "Wsparcie obejmuje budowę i przebudowę dróg krajowych i wojewódzkich (w tym dróg w miastach na prawach powiatu), w tym budowę obwodnic (projekty wynikające z Regionalnych Planów Transportowych)".	W granicach miast na prawach powiatu funkcję zarządcy dróg krajowych pełni Prezydenta Miasta, który posiada ograniczone środki finansowe na ich modernizację i dostosowanie do obowiązujących norm. Drogi krajowe przechodzące przez miasto również przyczyniają się do usprawnienia sieci drogowej makroregionów i dalszych połączeń z siecią TEN-T, a także do poprawy jakości życia mieszkańców miast, wzrostu bezpieczeństwa i redukcji emisji.	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Wsparcie dróg wojewódzkich w programie <i>FEPW</i> stanowi odpowiedź na postulat samorządów województw Polski Wschodniej, zgłoszony m.in. w <i>Stanowisku Komisji ds. Polski Wschodniej Związku Województw RP z dnia 4 września 2020 roku w sprawie projektu Programu Operacyjnego Polska Wschodnia+</i>.</p> <p>W ramach programu <i>FEPW</i> przewidziano realizację projektów drogowych o charakterze wyłącznie ponadregionalnym, a więc takich, które wpływają bezpośrednio na poprawę</p>

							powiązań drogowych pomiędzy sąsiadującymi ze sobą województwami.
315.	Urząd Miasta Kielce	Świętokrzyskie	4. Uzasadnienie wybranych celów polityki, celów szczegółowych i priorytetów Tabela 1	32	Cel polityki 3, CS (iii) Rozwój i poprawa zrównoważonej, inteligentnej i intermodalnej mobilności odpornej na zmianę klimatu - rozszerzyć zapis o rozwój infrastruktury drogowej na terenie ośrodków miejskich (np. miast na prawach powiatu), w tym budowę dróg krajowych i wojewódzkich w granicach administracyjnych tych miast, gdzie zarządcą są JST.	Nie tylko drogi pomiędzy regionalnymi i subregionalnymi ośrodkami wzrostu mają wpływ na lepszy dostęp do sieci TEN-T i rozwój tych regionów, również drogi krajowej i wojewódzkie biegnące przez ośrodki miejskie, których zarządcą są prezydenci tych miast (np. miasta na prawach powiatu). Często takie zarządcy mają ograniczone środki finansowe na modernizację takich dróg i bez zewnętrznego wsparcia nie są w stanie poprawić dostępności miasta do sieci dróg ekspresowych czy autostrad, co z kolei przedkłada się na ich rozwój społeczno-gospodarczy.	Uwaga nieuwzględniona Wsparcie dróg wojewódzkich w programie <i>FEPW</i> stanowi odpowiedź na postulat samorządów województw Polski Wschodniej, zgłoszony m.in. w <i>Stanowisku Komisji ds. Polski Wschodniej Związku Województw RP z dnia 4 września 2020 roku w sprawie projektu Programu Operacyjnego Polska Wschodnia+</i> . W ramach programu <i>FEPW</i> przewidziano realizację projektów drogowych o charakterze wyłącznie ponadregionalnym, a więc takich, które wpływają bezpośrednio na poprawę powiązań drogowych pomiędzy sąsiadującymi ze sobą województwami.
316.	Urząd Miasta Kielce	Świętokrzyskie	5.3. Priorytet 3. Spójna sieć transportowa CS (iii) Rozwój i poprawa zrównoważonej, inteligentnej i intermodalnej mobilności odpornej na zmianę klimatu	56	Uzupełnienie katalogu beneficjentów w zakresie infrastruktury drogowej o miasta wojewódzkie Polski Wschodniej.	W części 3.4 "Wyzwania określone w dokumentach strategicznych" wskazano, że wyzwania transportowe dla PW to poprawa dostępności drogowej PW poprzez integrację krajowych i regionalnych układów komunikacyjnych z siecią dróg ekspresowych. Ponadto w części 4. dotyczącej uzasadnienia wybranych celów polityki, celów szczegółowych i priorytetów, w tabeli na stronie 32 w zakresie rozwoju i poprawy zrównoważonej, inteligentnej i intermodalnej mobilności odpornej na zmianę klimatu wskazano, że "wsparciem zostanie objęta budowa i przebudowa dróg wojewódzkich, w tym obwodnic." Prezydenci miast wojewódzkich są zarządcami dróg krajowych i wojewódzkich, które przebiegają w granicach administracyjnych tych miast. Zatem wyłączenie miast wojewódzkich z katalogu beneficjentów jest działaniem dyskryminującym, które nie powinno mieć miejsca. Wyłącznie rodzaj planowanych działań powinien decydować o beneficjentach wsparcia. Możliwość aplikowania o środki tylko przez samorządy województw z góry zakłada jedynie częściową realizację wyzwania transportowego dla PW, o którym mowa powyżej.	Uwaga nieuwzględniona Wsparcie dróg wojewódzkich w programie <i>FEPW</i> stanowi odpowiedź na postulat samorządów województw Polski Wschodniej, zgłoszony m.in. w <i>Stanowisku Komisji ds. Polski Wschodniej Związku Województw RP z dnia 4 września 2020 roku w sprawie projektu Programu Operacyjnego Polska Wschodnia+</i> . W ramach programu <i>FEPW</i> przewidziano realizację projektów drogowych o charakterze wyłącznie ponadregionalnym, a więc takich, które wpływają bezpośrednio na poprawę powiązań drogowych pomiędzy sąsiadującymi ze sobą województwami.
317.	Urząd Miasta Kielce	Świętokrzyskie	5.2. Priorytet 2. Energia i klimat	51	Uzupełnienie opisu zakresu wsparcia o zapis: "W ramach	Transport zbiorowy w miastach, w których funkcjonuje wyłącznie komunikacja autobusowa, ściśle uzależniony	Uwaga nieuwzględniona

					<p>interwencji planuje się również wsparcie rozwoju infrastruktury drogowej w celu zapewnienia obsługi transportem zbiorowym terenów dotychczas nieobsługiwanych lub obsługiwanych w sposób niewystarczający oraz w celu poprawy jakości funkcjonowania komunikacji zbiorowej. Działania te mogłyby być realizowane w połączeniu z inwestycjami w nowoczesny nisko i zero emisyjny tabor kołowy."</p>	<p>jest od infrastruktury drogowej. Jej stan często nie pozwala na uruchomienie komunikacji publicznej w danym rejonie bądź zwiększenie intensywności obsługi komunikacją publiczną. Uzupełnienie zakresu wsparcia o te działania pozwoli na realizację kompleksowych projektów w zakresie transportu niskoemisyjnego i mobilności miejskiej. Warunkiem realizacji działania dotyczącego infrastruktury drogowej byłby zakup nisko i zero emisyjnego taboru autobusowego, który kursowałby również wybudowaną/przebudowaną infrastrukturą drogową w ramach projektu. Propozycja ta wpisuje się w zapisy zawarte w innych częściach Programu, np: a) w części opisującej główne wyzwania, na stronie 12 wskazano, że "fundamentem zrównoważonej mobilności miejskiej powinno być zatem zapewnienie sprawnie funkcjonującego i atrakcyjnego dla pasażera transportu zbiorowego, który zachęci mieszkańców do zmiany środka transportu z indywidualnego na zbiorowy" b) w części dotyczącej uzasadnienia wybranych celów polityki, celów szczegółowych i priorytetów, w tabeli na stronie 31 w zakresie promowania zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej wskazano, że "fundamentem zrównoważonej mobilności miejskiej powinno być zapewnienie sprawnie funkcjonującego i atrakcyjnego dla pasażera transportu zbiorowego".</p>	<p>Ostateczny zakres wsparcia elementów infrastruktury transportu publicznego będzie podlegał uzgodnieniom na dalszym etapie prac nad programem m.in. z Komisją Europejską. Mając na uwadze dotychczasowe stanowisko KE, wsparta infrastruktura nie powinna obsługiwać indywidualnego ruchu zmotoryzowanego. Docelowy zakres wsparcia zostanie uwzględniony na etapie przygotowania SzOP.</p>
318.	Urząd Miasta Kielce	Świętokrzyskie	5.2. Priorytet 2. Energia i klimat	51	<p>Uzupełnienie opisu zakresu wsparcia o zapis: "Interwencja skierowana będzie również na inwestycje w infrastrukturę i urządzenia służące poprawie jakości funkcjonowania komunikacji miejskiej (np. pętle autobusowe, dojścia do przystanków, systemy informacji pasażerskiej, systemy informatyczne do zarządzania operacyjnego dworcami autobusowymi)."</p>	<p>Nowoczesna, funkcjonalna i bezpieczna infrastruktura służąca komunikacji publicznej pozytywnie wpływa na komfort podróżowania komunikacją miejską. Do sprawnego funkcjonowania komunikacji publicznej niezbędne są również systemy służące informowaniu pasażerów, jak również systemy informatyczne wykorzystywane w komunikacji zbiorowej. Uzupełnienie zakresu wsparcia o te działania pozwoli na realizację kompleksowych projektów w zakresie transportu niskoemisyjnego i mobilności miejskiej. Propozycja ta wpisuje się w zapisy zawarte w innych częściach Programu, np: a) w części opisującej główne wyzwania, na stronie 12 wskazano, że "fundamentem zrównoważonej mobilności miejskiej powinno być zatem zapewnienie sprawnie funkcjonującego i atrakcyjnego dla pasażera transportu zbiorowego, który zachęci mieszkańców do zmiany środka transportu z indywidualnego na zbiorowy"</p> <p>b) w części dotyczącej uzasadnienia wybranych celów polityki, celów szczegółowych i priorytetów, w tabeli na stronie 31 w zakresie promowania zrównoważonej</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Zapisy programu <i>FEPW</i> nie stanowią w tym zakresie katalogu zamkniętego. Ostateczny zakres wsparcia elementów infrastruktury transportu publicznego będzie podlegał uzgodnieniom na dalszym etapie prac nad programem m.in. z Komisją Europejską. Docelowy zakres wsparcia zostanie uwzględniony na etapie przygotowania SzOP.</p>

						multimodalnej mobilności miejskiej wskazano, że "fundamentem zrównoważonej mobilności miejskiej powinno być zapewnienie sprawnie funkcjonującego i atrakcyjnego dla pasażera transportu zbiorowego".	
319.	Urząd Miasta Kielce	Świętokrzyskie	5.1 Priorytet 1. Przedsiębiorczość i innowacje	36-42	Wnioskujemy o dołączenie dużych przedsiębiorstw do beneficjentów priorytetu 1 Przedsiębiorczość i Innowacje.	Uwzględnienie dużych przedsiębiorstw m.in. spółek ciepłowniczych przyczyni się do wdrożenia technologicznych rozwiązań z zakresu automatyzacji - umożliwiających zautomatyzowane podejmowanie decyzji na podstawie analiz pracy sieci ciepłowniczych, obiektów wraz z informowaniem klienta końcowego (utworzenie jednolitego systemu koordynowania pracy oraz zasobów). W konsekwencji spółki ciepłownicze zmniejszą negatywny wpływ na środowisko naturalne, podniosą jakość świadczonych usług.	Uwaga nieuwzględniona W FEPW realizowane jest wsparcie wyłącznie ramach CS (iii) - pobudzanie trwałego wzrostu i konkurencyjności MŚP oraz tworzenia miejsc pracy w MŚP, w tym za pośrednictwem inwestycji produkcyjnych. W związku z powyższym nie jest możliwe rozszerzenie katalogu beneficjentów o duże przedsiębiorstwa.
320.	Urząd Miasta Kielce	Świętokrzyskie	4. Uzasadnienie wybranych celów polityki, celów szczegółowych i priorytetów Tabela 1	32-33	Cel polityki 4, CS (v) Zwiększenie roli kultury i turystyki w rozwoju gospodarczym, integracji społecznej i innowacjach społecznych - rozszerzyć zapis o układy urbanistyczne wpisane do rejestru zabytków np. ulice zlokalizowane w zabytkowym śródmieściu miasta.	Modernizacja układu urbanistycznego poprzez podkreślenie jego walorów historycznych, zabezpieczenie cennych zabytków architektury umożliwi zachowanie dziedzictwa kulturowego, a także zwiększy atrakcyjność miejsc zamieszkania, co wpłynie na rozwój społeczno-gospodarczy (mniejszy odpływ ludności).	Uwaga nieuwzględniona Zgodnie z linią demarkacyjną wsparcie w proponowanym zakresie przewidziano na poziomie regionalnym.
321.	Urząd Miasta Kielce	Świętokrzyskie	5.2 Priorytet 2. Energia i klimat CS (iv) Wspieranie działań w zakresie dostosowania do zmiany klimatu, zapobieganiu ryzyku i odporności na klęski żywiołowe	47	Dopisać, że działaniem zmniejszającym wrażliwość miast na niekorzystne zjawiska pogodowe może być również budowa systemu odwodnienia dróg wraz z zastosowaniem urządzeń do oczyszczania wód opadowych.	W dalszym ciągu wiele dróg w miastach nie posiada należytego odwodnienia. Brakuje odcinków kanalizacji deszczowej oraz miejsc do których można by przekierowywać zebrane wody opadowe w celu ich oczyszczenia. Taki stan przyczynia się do degradacji dróg, a także do występowania lokalnych podtopień, najczęściej w wyniku ulewnych deszczy, które w ostatnich latach dość często się pojawiają w wyniku zmian klimatu. Należyte odwodnienie układu komunikacyjnego wpływa zatem na poprawę jakości życia mieszkańców oraz niweluje negatywne skutki niekorzystnych zjawisk pogodowych.	Komentarz / wyjaśnienie Ujęty w uwadze zakres wsparcia to element projektów dotyczących infrastruktury dróg. Interwencja Priorytetu 2 CS (iv) (adaptacja do zmian klimatu) nie przewiduje realizacji takich projektów.
322.	Urząd Miasta Kielce	Świętokrzyskie	4. Uzasadnienie wybranych celów polityki, celów szczegółowych i priorytetów Tabela 1	31	Cel polityki 2, CS (viii) Promowanie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej - rozszerzyć punkt mówiący o przedsięwzięciach towarzyszących w zakresie mobilności i dopisać o potrzebie budowy/przebudowy dróg usprawniających	Wymienione przedsięwzięcia towarzyszące zapewnią sprawne funkcjonowanie transportu zbiorowego i zwiększenie jego atrakcyjności dla pasażerów (zwiększenie komfortu, skrócenie czasu podróży, poprawa bezpieczeństwa, itp.)	Uwaga nieuwzględniona Bardziej szczegółowy opis zakresu interwencji znajduje się w dalszej części programu. Jednocześnie należy podkreślić, że ostateczny zakres wsparcia elementów infrastruktury transportu publicznego będzie podlegał uzgodnieniom na dalszym etapie prac

					komunikację zbiorową, budowie bus-pasów, ścieżek rowerowych, itp.		nad programem m.in. z Komisją Europejską. Docelowy zakres wsparcia zostanie uwzględniony na etapie przygotowania SzOP.
323.	Urząd Miasta Kielce	Świętokrzyskie	5.2. Priorytet 2. Energia i klimat	51	Do obszaru wsparcia włączyć: zakup urządzeń i samochodów technicznych, niezbędnych do nadzoru oraz prawidłowej eksploatacji infrastruktury i taboru.	Zakup tego typu urządzeń i samochodów jest niezbędny w celu nadzoru i utrzymania infrastruktury i taboru. Nacisk może zostać położony na zakup pojazdów zero lub niskoemisyjnych.	Komentarz / wyjaśnienie Docelowy zakres wsparcia zostanie uwzględniony na etapie przygotowania SzOP.
324.	Urząd Miasta Lublin - Buro ZIT	Lubelskie	5.2 Priorytet 2.Energia i Klimat	47	Beneficjenci: JST (...)	wśród beneficjentów nie wymieniono porozumień/ związków/stowarzyszeń JST. Instrument ZIT ma być kontynuowany w perspektywie finansowej 21-27. Warto uwzględnić ten zapis aby związki ZIT mogły ubiegać się o dofinansowanie projektów partnerskich kilku JST.	Uwaga uwzględniona Stosowne zmiany zostaną wprowadzone do <i>Programu</i> .
325.	Urząd Miasta Lublin - Buro ZIT	Lubelskie	5.2 Priorytet 2.Energia i Klimat	51	Interwencja w tworzenie i rozbudowę ekologicznych, zintegrowanych sieci transportu miejskiego w miastach wojewódzkich, miastach średnich (...)	Brakuje w tym zapisie odniesienia do obszarów funkcjonalnych miast wojewódzkich. W linii demarkacyjnej z 4 lutego 21r. w celu polityki 2 (str.19) w "poziomie krajowym" ujęto tą kwestię inaczej: "Projekty dużej skali i wartości realizowane na obszarach ZIT miast wojewódzkich uzgodnione w kontrakcie programowym". Uważam że warto doprecyzować zapisy tak aby zawiązywane obecnie porozumienia/stowarzyszenia ZIT nie miały problemu w aplikowaniu o te środki.	Komentarz / wyjaśnienie Program <i>FEPW</i> w zakresie działania dot. zrównoważonej mobilności miejskiej przewiduje wsparcie MOF. W związku z tym w programie znalazły się zapisy wskazujące na wsparcie miast wojewódzkich, miast średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze oraz innych ośrodkach miejskich z podregionów z najwyższą trwałą marginalizacją z makroregionu Polski Wschodniej wraz z obszarami funkcjonalnymi. Zapisy te znajdują się m.in. w części dot. opisu interwencji, beneficjentów i głównych grup docelowych.
326.	Urząd Miasta Płocka	Mazowieckie	3. Główne Wyzwania Cel polityki 4.	16	Uzupełnienie danych statystycznych o ilości osób korzystających z obiektów uzdrowskowych, porównanie roku 2017 do 2018.	Należy porównywać najświeższe dostępne dane czyli rok 2018 do 2019 oraz przytoczyć częściowe dane za 2020 rok, zgodnie z opisem, w którym wynika większa ilość osób korzystających z tych usług w następstwie pandemii	Uwaga uwzględniona Program zostanie uzupełniony.
327.	Urząd Miasta Płocka	Mazowieckie	Geneza	6	Udział PKB per capita dla Polski Wschodniej analizowany jest od 2000 roku do 2018 roku	Polska dołączyła do UE w 2004 roku więc maksymalny czas analizowania PKB per capita powinien odnosić się dla lat 2004-2020 (lub roku dla którego zebrane zostały ostatnie dane statystyczne)	Komentarz / wyjaśnienie W tej części <i>FEPW</i> jest przedstawiony wpływ środków polityki spójności na rozwój Polski Wschodniej w okresie programowania: 2007-2013 i 2014-2020. W tym czasie realizowano programy makroregionalne

							dedykowane Polsce Wschodniej i dlatego również dla tego okresu pokazano udział PKB per capita dla Polski Wschodniej tj. 2007-2019 (dla którego są ostatnie dane statystyczne-wstępne szacunki GUS).
328.	Urząd Miasta Płocka	Mazowieckie	5.2 Priorytet 2. Energia i klimat CS (viii) Promowanie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej	51-52	Dyskryminacja uprawnionych Beneficjentów	Zapisy programu ograniczają małym gminom, miastom i miastom średnim niezaliczanym do grupy tracących funkcje społeczno-gospodarcze dostęp do środków. Rekomendowane rozszerzenie katalogu uprawnionych beneficjentów.	Komentarz / wyjaśnienie Logika interwencji programu <i>FEPW</i> w tym względzie miała na celu realizację wskazań KSRR i zapisów projektu Umowy Partnerstwa odnośnie wspierania z poziomu krajowego OSI - miasta średnie tracące funkcje społeczno-gospodarcze oraz obszary zagrożone trwałą marginalizacją.
329.	Urząd Miasta Płocka	Mazowieckie	3.5 Obszary interwencji	23	Dyskryminujące założenia programu „Szczególne wsparcie Programu będzie kierowane do miast średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze oraz innych miast, w tym wojewódzkich, będących ośrodkami wzrostu dla zidentyfikowanych obszarów zagrożonych trwałą marginalizacją, a także na rozwój tych obszarów”	Ograniczenie wsparcia do miast średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze jest dyskryminujące względem małych gmin, miast oraz miast średnich, które zostały zaliczone do miast średnich tracących funkcje społ.-gospod. Rekomendowane rozszerzenie katalogu uprawnionych beneficjentów.	Komentarz / wyjaśnienie Logika interwencji <i>FEPW</i> w tym względzie miała na celu realizację wskazań KSRR i zapisów projektu Umowy Partnerstwa odnośnie wspierania z poziomu krajowego OSI - miasta średnie tracące funkcje społeczno-gospodarcze oraz obszary zagrożone trwałą marginalizacją.
330.	Urząd Miasta Płocka	Mazowieckie	3. Główne Wyzwania Cel polityki 3.	13, 17	Inwestowanie w linie kolejowe z poziomu Polski Wschodniej to zaburzenie linii demarkacyjnej z POIiŚ. W tym PW+ warto dofinansować infrastrukturę służącą mieszkańcom tj. przebudowę peronów na zadane z dogodnym dojściem.	Wsparcie rozwoju infrastruktury transportowej na rzecz mieszkańca.	Komentarz / wyjaśnienie W ramach programu <i>FEPW</i> przewidziano wsparcie inwestycji kolejowych o znaczeniu ponadregionalnym, o kluczowym znaczeniu dla zwiększenia dostępności kolejowej makroregionu Polski Wschodniej, koncentrując się na kontynuacji inwestycji w ramach Wschodniej Magistrali Kolejowej. Lista projektów o charakterze ponadregionalnym kwalifikujących się do dofinansowania zostanie wypracowana we współpracy z przedstawicielami samorządów województw Polski Wschodniej i zarządcą infrastruktury na kolejnym etapie prac nad Programem.

331.	Urząd Miasta Płocka	Mazowieckie	7. Warunki podstawowe, tematyczne, tabela pkt 6. Promuje multimodalność, określa potrzeby..., ostatnia kolumna	90	Punkt III – Program Inwestycji Dworcowych – powinno być prawdopodobnie: Punkt III (lub IV) – Program Inwestycji Dworcowych	jw	Uwaga uwzględniona Skorygowano odpowiednio zapisy <i>Programu</i>
332.	Urząd Miasta Płocka	Mazowieckie	3. Główne Wyzwania Cel Polityki 1.	8	Relatywnie niski poziom innowacyjności może wynikać również z braku wsparcia dla „parków przemysłowo-technologicznych i instytucji otoczenia biznesu, a także w ramach rewitalizacji.	Warto uwzględnić dofinansowanie na rzecz działań parków technologicznych i IOB w kierunku dofinansowania prowadzonych działań na rzecz szkoleń młodych przedsiębiorców, wsparcia start-up'ów ale również przedsiębiorców działających w specjalnych strefach rewitalizacji. Działania powinny dotyczyć wsparcia tworzenia przestrzeni pod wynajem dla nowej działalności gospodarczej i zwiększenia działania na rzecz mikro przedsiębiorców.	Uwaga nieuwzględniona Zgodnie z przyjętą linią demarkacyjną <i>"Podział interwencji i zasad wdrażania krajowych i regionalnych programów operacyjnych w perspektywie finansowej na lata 2021-2027 z 4 lutego 2021 r.</i> wsparcie IOB, w tym parków technologicznych, będzie udzielane ze środków Programu Fundusze Europejskie dla Nowoczesnej Gospodarki 2021-2027 oraz na poziomie regionalnych programów operacyjnych. Przewidziany w ramach Programu Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021-2027 instrument dot. platform startowych to program wsparcia startupów przy wykorzystaniu zasobów i potencjału funkcjonujących w Polsce Wschodniej ośrodków innowacji w oparciu o szeroko zakrojone partnerstwa. Nie jest to jednak wsparcie dla IOB ani parków przemysłowo-technologicznych.
333.	Urząd Miasta Płocka	Mazowieckie	3. Główne Wyzwania 3.2 Komplementarność interwencji	19	Przytoczone zostały informacje o grupach defaworyzowanych	Brak informacji, wyjaśnienia które grupy obejmują „grupy defaworyzowane”. Czy jest to dana grupa społeczna, wiekowa itp.? Oraz brak informacji na jakiej podstawie „grupa defaworyzowana” została określona	Komentarz / wyjaśnienie Wskazany punkt dot. grup defaworyzowanych wynika ze Sprawozdania krajowego – Polska 2019 (Country Report). Są to grupy wymagające szczególnego wsparcia, zagrożone wykluczeniem społecznym, np. osoby niepełnosprawne, osoby powyżej 60 roku życia itp.
334.	Urząd Miasta	Mazowieckie	3.8. Odniesienie	28	Działania na rzecz wskazanej	Włączenie Województwa Mazowieckiego Regionalnego	Uwaga nieuwzględniona

	Płocka		się do Strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego		strategii najlepiej przyczyniłyby się poprzez wsparcie działań rozwoju infrastruktury obsługującej ruch statków tj. przystanie, drogi dojazdowe do przystani, działania porządkowe i regulacyjne rzek Działania na rzecz turystyki na nabrzeżu rzek z bliskim dostępem do przystani.	do PW+ daje możliwość wsparcia działań np. na głównym szlaku żeglugi rzecznej E-40.	Zakres <i>Programu</i> nie obejmuje wspierania dróg wodnych czy wskazanej infrastruktury obsługującej ruch statków. Nie mniej jednak w ramach Priorytetu 4 dopuszcza się wsparcie na rzecz turystycznych szlaków tematycznych (w tym np. szlaków kajakowych).
335.	Urząd Miasta Płocka	Mazowieckie	Geneza	5	Przytoczone wartości dotyczące dominującą pozycją Warszawy w regionie, w tym odniesienia do PKB oraz stopy bezrobocia są danymi z 2013 roku oraz 2015	Program dla Polski Wschodniej obowiązywać ma od 2021 roku, dlatego też przytoczone dane powinny być jak najświeższe. Dane publikowane są przez GUS corocznie, dlatego też powinno się przytoczyć najnowsze dostępne dane, a nie dane archiwalne	Uwaga uwzględniona Wprowadzono zaktualizowane dane pokazujące różnicowanie województwa: NUTS 2 oraz NUTS 3
336.	Urząd Miasta Płocka	Mazowieckie	5.3. PRIORYTET 3. SPÓJNA SIEĆ TRANSPORTOWA CS (iii) Rozwój i poprawa zrównoważonej, inteligentnej i intermodalnej mobilności odpornej na zmiany klimatu	55-56	Rozszerzenie zakresu wsparcia o drogi gminne i powiatowe – obecne zapisy Programu są nie dostosowane do potrzeb na obszarze objętym programem	Spójny i zrównoważony system transportowy tworzą nie tylko drogi wojewódzkie i krajowe ale głównie drogi powiatowe i gminne, które zapewniają komunikację pomiędzy małymi gminami a ośrodkami regionalnymi. Brak inwestycji w rozbudowę dróg gminnych i powiatowych będzie prowadził do pogłębiania się wykluczenia komunikacyjnego w regionie.	Uwaga nieuwzględniona Wsparcie dróg wojewódzkich w programie <i>FEPW</i> stanowi odpowiedź na postulat samorządów województw Polski Wschodniej, zgłoszony m.in. w <i>Stanowisku Komisji ds. Polski Wschodniej Związku Województw RP z dnia 4 września 2020 roku w sprawie projektu Programu Operacyjnego Polska Wschodnia+</i> . W ramach programu <i>FEPW</i> przewidziano realizację projektów drogowych o charakterze wyłącznie ponadregionalnym, a więc takich, które wpływają bezpośrednio na poprawę powiązań drogowych pomiędzy sąsiadującymi ze sobą województwami.
337.	Urząd Miasta Płocka	Mazowieckie	Streszczenie	4	Na mapie realizacji programu nie ma w ogóle zaznaczonego miasta Płocka, w NUTS -2 mazowiecki regionalny uwzględniono 2 ośrodki wzrostu (Mławę i Siedlce) i 4 miasta tracące funkcje społeczno-gospodarcze powyżej 20 tys. mieszkańców (Ciechanów, Ostrołęka, Ostrów Mazowiecka i Radom). W przypadku innych województw tych miast zostało	W związku z tym za każdym razem kiedy beneficjentami są jst: ośrodki wzrostu i miasta tracące funkcje społeczno-gospodarcze to Płock jest pomijany np. przy Adaptacji do zmian klimatu gdzie są uwzględnione miasta średnie tracące funkcje, ośrodki wzrostu oraz JST mające status uzdrowiska bądź obszaru ochrony uzdrowiskowej (str. 6).	Komentarz / wyjaśnienie Zgodnie z linią demarkacyjną z 4 lutego 2021 r. (Podział interwencji i zasad wdrażania krajowych i regionalnych programów operacyjnych w perspektywie finansowej na lata 2021-2027) w ramach programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 będą wspierane działania przewidziane w już opracowanych planach adaptacji do zmian klimatu dla m.in. 44 miast

					wyznaczonych więcej. Wniosek o niedyskryminowanie miasta Płocka.		objętych projektem Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020, wśród których znajduje się również Płock.
338.	Urząd Miasta Płocka	Mazowieckie	Cs IV. Wspieranie działań w zakresie dostosowania do zmiany klimatu, zapobiegania ryzyku i odporności na klęski żywiołowe, szczególnie terytoria docelowe, z uwzględnieniem planowanego wykorzystania ...	48	„... na obszarze regionu mazowieckiego–regionalnego, miejscowości o statusie uzdrowiska bądź obszaru ochrony uzdrowiskowej	dlaczego uwzględniono tylko uzdrowiska? Uzasadnienie w treści uwagi	Komentarz / wyjaśnienie Zgodnie z linią demarkacyjną z 4 lutego 2021 r. (Podział interwencji i zasad wdrażania krajowych i regionalnych programów operacyjnych w perspektywie finansowej na lata 2021-2027) w ramach programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 będą wspierane działania przewidziane w już opracowanych planach adaptacji do zmian klimatu dla m.in. 44 miast objętych projektem Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020, wśród których znajduje się również Płock.
339.	Urząd Miasta Płocka	Mazowieckie	5.2 Priorytet 2. Energia i klimat CS (iv) Wspieranie działań w zakresie dostosowania do zmiany klimatu, zapobiegania ryzyku i odporności na klęski żywiołowe	47-48	Dyskryminacja Beneficjentów w ramach katalogu „głównych grup docelowych”	Zapisy programu ograniczają małym gminom, miastom i miastom średnim niezaliczonym do grupy tracących funkcje społeczno-gospodarcze dostęp do środków. Rekomendowane rozszerzenie katalogu uprawnionych beneficjentów.	Komentarz / wyjaśnienie Zgodnie z linią demarkacyjną z 4 lutego 2021 r. (Podział interwencji i zasad wdrażania krajowych i regionalnych programów operacyjnych w perspektywie finansowej na lata 2021-2027) w ramach programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 będą wspierane działania przewidziane w już opracowanych planach adaptacji do zmian klimatu dla m.in. 44 miast objętych projektem Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020, wśród których znajduje się również Płock.
340.	Urząd Miasta Płocka	Mazowieckie	Geneza	7	Cel główny 2 zamienić „ochronę klimatu” na „mitygację i adaptację względem klimatu”	Ochrona polega na zachowywaniu tego co jest. W tym przypadku powinno być podejście proaktywne.	Uwaga uwzględniona
341.	Urząd Miasta Płocka	Mazowieckie	Uwaga ogólna do całości	nd	Głównymi beneficjentami programu są miasta średnie tracące funkcje społeczno – gospodarcze i miasta wojewódzkie, pozostałe jst	Z faktem przynależności do obszaru PW+ wiąże się aktualna sytuacja społeczno – gospodarcza większości jednostek samorządu terytorialnego, nie należy zatem dyskryminować dużych ośrodków miejskich z tytułu większych dochodów od samorządów sąsiednich, gdyż	Komentarz / wyjaśnienie Logika interwencji <i>FEPW</i> w tym wglądzie miała na celu realizację wskazań KSRR i zapisów projektu UP

					<p>zdają się być marginalizowane i istnieje obawa, że tylko teoretycznie będą mogły skorzystać z przyszłych konkursów. Stopień szczegółowości programu nie pozwala na wysuwanie wniosków dot. możliwości otrzymania wsparcia i ewentualnej jego wysokości.</p>	<p>ośrodki te są ściśle powiązane. Centra obszarów funkcjonalnych świadczą usługi dla pozostałego obszaru, zatem są w znacznie większym stopniu niż są to miejsce w przypadku miast średnich intensywnie użytkowane przez mieszkańców gmin ościennych. W tym szczególnym przypadku to właśnie duże miasta są najbardziej narażone na nasilenie zjawisk związanych ze zmianami klimatu – intensywność i sposób zagospodarowanie terenu, w związku z czym zasadne jest skierowanie środków do tych miast, które już MPA opracowały, aby mogły realizować zarówno już ujęte w nich projekty, jak i nowe, jednakże zgodne z przyjętym w strategii klimatycznej kierunkiem działań.</p>	<p>odnośnie wspierania z poziomu krajowego OSI - miasta średnie tracące funkcje społeczno-gospodarcze oraz obszary zagrożone trwałą marginalizacją.</p> <p>Interwencja <i>FEPW</i> jest komplementarna do wsparcia dla miast z poziomu regionalnego i następcy POLiŚ 2014-2020.</p>
342.	Urząd Miasta Płocka	Mazowieckie	3. Główne Wyzwania Cel polityki 3	13	<p>W zakresie infrastruktury drogowej ważnym elementem są drogi wojewódzkie w granicach administracyjnych miast na prawach powiatu. Drogi te są w zarządzie prezydentów miast, a nie samorządu województwa. Stąd konieczność zmiany w grupie beneficjentów na „JST ZARZĄDZAJĄCY DROGAMI WOJEWÓDZKIMI”</p>	<p>Uzasadnienie w treści uwagi</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Wsparcie dróg wojewódzkich w programie <i>FEPW</i> stanowi odpowiedź na postulat samorządów województw Polski Wschodniej, zgłoszony m.in. w <i>Stanowisku Komisji ds. Polski Wschodniej Związku Województw RP z dnia 4 września 2020 roku w sprawie projektu Programu Operacyjnego Polska Wschodnia+</i>.</p> <p>W ramach programu <i>FEPW</i> przewidziano realizację projektów drogowych o charakterze wyłącznie ponadregionalnym, a więc takich, które wpływają bezpośrednio na poprawę powiązań drogowych pomiędzy sąsiadującymi ze sobą województwami. Inwestycje drogowe realizowane w miastach na prawach powiatu mają charakter lokalny i w związku z powyższym nie mogą być realizowane w programie <i>FEPW</i>.</p>
343.	Urząd Miasta Płocka	Mazowieckie	3. Główne Wyzwania Cel polityki 2.	11	<p>Brakuje informacji jak zachęcić do przejazdów komunikacją miejską, np poprzez zmiany polityki parkingowej, która zachęciłaby kierowców do wyboru środków komunikacji miejskiej lub roweru albo zakupu auta elektrycznego Brakuje wzmianki o inwestycjach z zakresu zielonej infrastruktury tzn.</p>	<p>Mówiąc o zwiększeniu popytu na miejskie środki transportu dobrze byłoby dodać w jaki sposób powinno się ten popyt wykreować. Inwestycje w zieleń powinny być jednym z głównych celów polityki przyjaznej dla środowiska.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Diagnoza ma charakter syntetyczny. Przedstawione informacje są adekwatne do przewidywanego zakresu wsparcia programu <i>FEPW</i>. Należy zaznaczyć, że zapisy programu <i>FEPW</i> nie stanowią katalogu zamkniętego. W ramach opisu zakresu interwencji wskazano na infrastrukturę rowerową czy zadania towarzyszące,</p>

					zwiększenie stopnia zazielenienia obszarów miejskich i ochrona jak największej liczby drzew podczas planowania inwestycji drogowych. Jest tylko krótka wzmianka o temacie, należałoby pochylić się głębiej nad tematem.		które będą mogły obejmować np. nasadzenia zieleni. Ostateczny zakres wsparcia elementów infrastruktury transportu będzie podlegał uzgodnieniom na dalszym etapie prac nad <i>Programem</i> m.in. z Komisją Europejską. Docelowy zakres wsparcia zostanie uwzględniony na etapie przygotowania SzOP.
344.	Urząd Miasta Płocka	Mazowieckie	3. Główne Wyzwania Cel Polityki 2.	11	„ok. 800 mln euro zasila systemy transportu...”	Nie zostało tu uszczegółowione czy 800 mln rocznie zasila systemy transportu, czy w czasie ostatniej perspektywy UE 14-20 800 mln euro zostało przeznaczonych na systemy transportu	Komentarz / wyjaśnienie Kwota dotyczy całkowitej alokacji, która w ramach PO RPW 2007-2013 oraz POPW 2014-2020 została przekazana na transport miejski. Skorygowany zostanie błąd w przypisie. Chodzi o środki PO RPW, a nie POIS.
345.	Urząd Miasta Płocka	Mazowieckie	Odpyw mieszkańców dotyczy w znacznej mierze osób młodych i lepiej wykształconych, które nie znajdują w makroregionie warunków do życia i rozwoju na miarę swoich aspiracji. Stąd z jednej strony projektowane wsparcie ma na celu zatrzymanie młodych i przedsiębiorczych w makroregionie, a z drugiej zachęcenie lokalnych przedsiębiorstw do wdrażania	9	Dwa sprzeczne cele. Promowanie rozwoju automatyzacji jeszcze bardziej zachęci młodych ludzi do opuszczania kraju. Poprzez takie promowanie robotyzacji problemy na ówczesnym rynku pracy tylko się pogłębią.	Należałoby zachęcać młodych ludzi do kształcenia się w kierunkach, w których ich praca w przyszłości nie będzie mogła być zastępowana przez maszyny/roboty. Należałoby zwrócić uwagę na potrzebę przekwalifikowania społeczeństwa w kierunku zawodów, na które jest i będzie popyt na rynku pracy, potrzeba zmiany systemu edukacji.	Komentarz / wyjaśnienie Braki kadrowe na tych stanowiskach pracy, które mogą podlegać automatyzacji są odczuwalne w przedsiębiorstwach Polski Wschodniej już teraz. Wsparcie na projekty kompleksowe na rzecz automatyzacji/robotyzacji przewiduje komponent szkoleniowy, w ramach którego pracownicy będą przeszkoleni i przekwalifikowywani do obsługi nowych automatyzowanych/zrobotyzowanych procesów. W ramach nowych procesów będą powstać nowe wymagające wyższych kwalifikacji miejsca pracy.

			nowoczesnych technologii, w tym automatyzacji procesów, które uniezależniłyby ich funkcjonowanie od niekorzystnych prognoz demograficznych.				
346.	Urząd Miasta Płocka	Mazowieckie	5.4 Priorytet 4 Kapitał społeczny, turystyka oraz usługi uzdrowskowe CS (v) zwiększenie roli kultury i turystyki w rozwoju gospodarczym, integracji społecznej i innowacjach społecznych	66-67	W odniesieniu do instytucji kultury zakres wsparcia został ograniczony do bibliotek, co jest niezrozumiałe i nieadekwatne do potrzeb	Pandemia znacząco dotknęła szeroko pojętej branży kulturalnej. Zatem katalog możliwych interwencji winien odnosić się do wielu obszarów działalności kulturalnej: muzealnej, wystawienniczej, edukacyjnej, animacyjnej, koncertowej. Rekomendowane rozszerzenie katalogu wsparcia.	Uwaga nieuwzględniona Logika interwencji <i>FEPW</i> w tym wglądzie miała na celu realizację wskazań KSRR i zapisów projektu Umowy Partnerstwa odnośnie wspierania z poziomu krajowego OSI - miasta średnie tracące funkcje społeczno-gospodarcze oraz obszary zagrożone trwałą marginalizacją. Interwencja <i>FEPW</i> jest komplementarna do wsparcia dla miast z poziomu regionalnego.
347.	Urząd Miasta Płocka	Mazowieckie	Tab. 1 Uzasadnienie wybranych celów polityki ...pkt 4. IV. , kolumna 3	32	Może poza uzdrowskami należałoby uwzględnić także miasta, gdzie w związku z istnieniem bardzo dużego zakładu przemysłowego, są częstsze przypadki chorób i w związku z tym potrzeba wzmocnienia służby zdrowia	Uzasadnienie w treści uwagi	Uwaga nieuwzględniona Wsparcie służby zdrowia przewidziano w programie FEniKS (następcy POIiŚ 2014 -2020) oraz programach regionalnych.
348.	Urząd Miasta Płocka	Mazowieckie	3. Główne Wyzwania Cel polityki 4.	15	Brak informacji odnośnie niewystarczającej liczby lekarzy w szpitalach, specjalistów, długich kolejkach do specjalistów, co stanowi główny problem społeczny w dzisiejszych czasach.	Stworzenie warunków do zwiększenia liczby lekarzy, specjalistów, pielęgniarek powinien być głównym celem polityki społecznej. Należałoby znaleźć sposób na zwiększenie dostępu do lekarzy i skrócenie czasu oczekiwania, potrzeba zachęty dla ludzi młodych, żeby kształcili się w tym kierunku.	Komentarz / wyjaśnienie Interwencja poza zakresem wsparcia EFRR.
349.	Urząd Miasta Płocka	Mazowieckie	3.4. Wyzwania określone w dokumentach strategicznych, wyzwania	22	Wzmocnienie miast subregionalnych makroregionu, w szczególności miast średnich tracących funkcje społeczno-	Według Streszczenia w regionie mazowieckim uwzględniono tylko Mławę, Siedlce, Ciechanów, Radom, Ostrołękę i Ostrow Mazowiecką	Komentarz / wyjaśnienie Logika interwencji <i>FEPW</i> w tym wglądzie miała na celu realizację wskazań KSRR i zapisów projektu UP

			terytorialne i Streszczenie do Programu PW+		gospodarcze, jako ośrodków lokalnego wzrostu, rynku pracy i dostawcy usług publicznych – dlaczego Płock nie został wyznaczony jako jedno z takich miast ?		odnośnie wspierania z poziomu krajowego OSI - miasta średnie tracące funkcje społeczno-gospodarcze oraz obszary zagrożone trwałą marginalizacją. Interwencja <i>FEPW</i> jest komplementarna do wsparcia dla miast z poziomu regionalnego i FEnIKS (następcy POiŚ 2014 -2020).
350.	Urząd Miasta Płocka	Mazowieckie	5.3 Priorytet 3. Spójna sieć transportowa	55	Wsparcie z programu nie powinno ograniczać się wyłącznie do dróg wojewódzkich. Należy rozszerzyć katalog beneficjentów o samorządy gminne	Funkcję komunikacji między ośrodkami regionalnymi spełnia wiele dróg, także tych nie posiadających kategorii dróg wojewódzkich. Na obszarach miast istnieje potrzeba budowy/przebudowy dróg służącym komunikacji międzyregionalnej, jako alternatywna dla istniejących dróg krajowych i wojewódzkich. Problemów komunikacyjnych w PW+ jednakże nie powinno się oceniać jedynie w kontekście dostępności do sieci TEN-T, ponieważ sieć takich dróg nie została jeszcze kompleksowo zbudowana, to zaś oznacza, że poprawa dostępności miast typu Płock, dla którego sprawny dojazd do ośrodka wojewódzkiego – Warszawy zapewniony zostanie poprzez planowaną drogę S10 (w nieustalonym dotąd przebiegu i odległym terminie) nie znajduje uzasadnienia, jako jedyne dostępne wsparcie układu komunikacyjnego z Programu.	Uwaga nieuwzględniona Wsparcie dróg wojewódzkich w programie <i>FEPW</i> stanowi odpowiedź na postulat samorządów województw Polski Wschodniej, zgłoszony m.in. w <i>Stanowisku Komisji ds. Polski Wschodniej Związku Województw RP z dnia 4 września 2020 roku w sprawie projektu Programu Operacyjnego Polska Wschodnia+</i> . W ramach programu <i>FEPW</i> przewidziano realizację projektów drogowych o charakterze wyłącznie ponadregionalnym, a więc takich, które wpływają bezpośrednio na poprawę powiązań drogowych pomiędzy sąsiadującymi ze sobą województwami. Inwestycje drogowe realizowane w miastach na prawach powiatu mają charakter lokalny i w związku z powyższym nie mogą być realizowane w programie <i>FEPW</i> .
351.	Urząd Miasta Płocka	Mazowieckie	5.4 Priorytet 4 Kapitał społeczny, turystyka oraz usługi uzdrowiskowe CS (iv) zapewnienie równego dostępu do opieki zdrowotnej i	61-62	Niezrozumiałe i niezgodne z obecnymi potrzebami ograniczenie zakresu wsparcia do usług sanatoryjnych i uzdrowiskowych.	Pacjenci, którzy chorowali na COVID wymagają pilnych działań rehabilitacyjnych w zakresie neurologii, kardiologii, chorób psychicznych i psychiatrycznych. Zakres wsparcia należy bezwzględnie rozszerzyć o programy profilaktyczne, które mogą być realizowane w warunkach ambulatoryjnych.	Komentarz / wyjaśnienie Wsparcie służby zdrowia przewidziano w programie FEnIKS (następcy POiŚ 2014 -2020) oraz w programach regionalnych.

			wspieranie odporności systemów opieki zdrowotnej, w tym podstawowej opieki zdrowotnej, oraz wspieranie przejścia od opieki instytucjonalnej do opieki rodzinnej i środowiskowej				
352.	Urząd Miasta Płocka	Mazowieckie	CS (iv) zapewnienie równego dostępu do opieki zdrowotnej i wspieranie odporności systemów opieki zdrowotnej, w tym podstawowej opieki zdrowotnej, oraz wspieranie przejścia od opieki instytucjonalnej do opieki rodzinnej i środowiskowej	61	Problemem jest długi czas oczekiwania na przyjęcie do sanatorium/uzdrowiska ze skierowania od lekarza ogólnego.	Należałoby zrobić wszystko, żeby ten czas oczekiwania skrócić i w ten sposób zapewnić wszystkim obywatelom równy dostęp do bezpłatnej opieki zdrowotnej w ramach wyjazdu do uzdrowiska/sanatorium.	Komentarz / wyjaśnienie Interwencja poza zakresem wsparcia EFRR.
353.	Urząd Miasta Płocka	Mazowieckie	Tab. 1 Uzasadnienie wybranych celów politykipkt 4. V. kolumna 3	33	Bogata oferta kulturalna jest istotnym czynnikiem hamującym odpływ osób młodych i wykształconych, co w szczególności należy odnosić m.in. do miast średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze – tutaj powinno być uwzględnione także miasto Płock a nie tylko te 6 miast określonych w Streszczeniu do Programu	Uzasadnienie w treści uwagi	Komentarz / wyjaśnienie Logika interwencji <i>FEPW</i> w tym wglądzie miała na celu realizację wskazań KSRR i zapisów projektu Umowy Partnerstwa odnośnie wspierania z poziomu krajowego OSI - miasta średnie tracące funkcje społeczno-gospodarcze oraz obszary zagrożone trwałą marginalizacją. Interwencja <i>FEPW</i> jest

					PW+		komplementarna do wsparcia dla miast z poziomu regionalnego.
354.	Urząd Miasta Płocka	Mazowieckie	3.5 Obszar interwencji, ostatnie zdanie na stronie	23	Zostało zapisane, że szczególne wsparcie będzie kierowane do miast średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze i miast wojewódzkich. Dlaczego Płock został pominięty ?	Zgodnie z Streszczeniem do programu PW+ w NUTS - 2 mazowiecki regionalny uwzględniono 2 ośrodki wzrostu (Mławę i Siedlce) i 4 miasta tracące funkcje społeczno-gospodarcze powyżej 20 tys. mieszkańców (Ciechanów, Ostrołęka, Ostrów Mazowiecka i Radom).	Komentarz / wyjaśnienie Logika interwencji <i>FEPW</i> w tym wglądzie miała na celu realizację wskazań KSRR i zapisów projektu Umowy Partnerstwa odnośnie wspierania z poziomu krajowego OSI - miasta średnie tracące funkcje społeczno-gospodarcze oraz obszary zagrożone trwałą marginalizacją. Interwencja <i>FEPW</i> jest komplementarna do wsparcia dla miast z poziomu regionalnego i FEnIKS (następcy POLiŚ 2014 -2020).
355.	Urząd Miasta Płocka	Mazowieckie	3. Główne Wyzwania Cel Polityki 2 i 3	10-12	Brak działań na rzecz rozwoju punktów ładowania samochodów elektrycznych w centrach miast oraz wsparciu rozwoju mobilności miejskiej np. infrastruktury rowerowej, transportu tzw. ostatniej mili.	Działania poprawiające skuteczność mobilności z jednoczesnym oddziaływaniem na rzecz efektywności tj. poprawy lokalnego stanu powietrza oddziałującego na jak największą liczbę użytkowników przestrzeni.	Komentarz / wyjaśnienie Ostateczny zakres wsparcia elementów infrastruktury transportu miejskiego będzie podlegał uzgodnieniom na dalszym etapie prac nad programem m.in. z Komisją Europejską. Docelowy zakres wsparcia zostanie uwzględniony na etapie przygotowania SzOP.
356.	Urząd Miejski w Elblągu	Warmińsko-mazurskie	Tabela 19 Plan finansowy Programu	73-74	Postuluje się wprowadzenie kopert wojewódzkich dla wszystkich regionów objętych Programem Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021-2027.	Jasne wskazanie jakie środki będą alokowane w poszczególnych regionach, podobnie jak to ma miejsce w przypadku programu krajowego dot. sprawiedliwej transformacji, jest gwarancją że do każdego z nich trafi istotna pula środków finansowych. W przeciwnym razie zaistnieć może sytuacja kumulacji wsparcia w niektórych z nich, ponieważ doświadczenia dwóch minionych perspektyw wskazują, że beneficjenci/projekty ze słabszych regionów przerywają konkurencję o środki finansowe UE.	Komentarz / wyjaśnienie <i>FEPW</i> ma charakter ponadregionalny w związku z tym wspiera projekty oddziałujące na cały makroregion. Dlatego nie planuje się wydzielenia kopert regionalnych.
357.	Urząd Miejski w Elblągu, Departament Strategii i Rozwoju	Warmińsko-mazurskie	5.3. PRIORYTET 3. SPÓJNA SIEĆ TRANSPORTOWA	55	planowane w makroregionie projekty drogowe i kolejowe	ze względu na charakterystykę projektów drogowych i kolejowych w makroregionie, powinny być finansowane z programów krajowych lub programów zarządzanych przez Komisję Europejską, a nie z poziomu makroregionalnego. Projektu w Polsce Wschodniej powinny wpisywać się w ponadregionalny charakter interwencji oraz charakteryzować się dodatkowo wsparcia wobec regionów w nim uczestniczących.	Komentarz / wyjaśnienie Wsparcie dróg wojewódzkich w programie <i>FEPW</i> stanowi odpowiedź na postulat samorządów województw Polski Wschodniej, zgłoszony m.in. w <i>Stanowisku Komisji ds. Polski Wschodniej Związku Województw RP z dnia 4 września 2020 roku w sprawie projektu Programu Operacyjnego Polska Wschodnia+</i> .

							<p>W ramach programu <i>FEPW</i> przewidziano realizację projektów drogowych o charakterze ponadregionalnym, czyli adekwatnych dla programu o charakterze makroregionalnym.</p> <p>W ramach programu <i>FEPW</i> przewidziano wsparcie inwestycji kolejowych o znaczeniu ponadregionalnym, o kluczowym znaczeniu dla zwiększenia dostępności kolejowej makroregionu Polski Wschodniej, koncentrując się na kontynuacji inwestycji w ramach Wschodniej Magistrali Kolejowej. Lista projektów kwalifikujących się do dofinansowania zostanie wypracowana we współpracy z przedstawicielami samorządów województw Polski Wschodniej i zarządcą infrastruktury również na kolejnym etapie prac.</p>
358.	Urząd Miejski w Elblągu, Departament Strategii i Rozwoju	Warmińsko-mazurskie	5.3. PRIORYTET 3. SPÓJNA SIEĆ TRANSPORTOWA	55	uwaga dot. realizacji projektów wynikających z krajowych planów wynikających z krajowych planów inwestycyjnych	w ramach środków Programu dla Polski Wschodniej nie powinny być realizowane projekty wynikające z krajowych planów inwestycyjnych finansowanych co do zasady z budżetu państwa, takich jak komponenty Centralnego Portu Komunikacyjnego, Programu Kolej+, itp. Takie rozwiązanie wypacza ideę dodatkowości programu makroregionalnego.	<p>Komentarz / wyjaśnienie</p> <p>W ramach <i>FEPW</i> przewidziano wsparcie inwestycji kolejowych o znaczeniu ponadregionalnym, o kluczowym znaczeniu dla zwiększenia dostępności kolejowej makroregionu Polski Wschodniej, koncentrując się na kontynuacji inwestycji w ramach Wschodniej Magistrali Kolejowej. Lista projektów kwalifikujących się do dofinansowania zostanie wypracowana we współpracy z przedstawicielami samorządów województw Polski Wschodniej i zarządcą infrastruktury również na kolejnym etapie prac.</p>
359.	Rada Miejska Elbląga					Rada Miejska w Elblągu, mając na względzie rozwój gospodarczy województwa warmińsko-mazurskiego, a także dobro mieszkańców Elbląga wyraża zdecydowany sprzeciw wobec rażącej dyskryminacji w poziomie wsparcia finansowego przewidzianego na rozwój regionalny województwa w perspektywie 2021-2027. Polityka Rządu RP deklarowana w Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju i Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030 oraz zapowiedzi Premiera	<p>Komentarz / wyjaśnienie</p> <p><i>FEPW</i> jest dodatkowym instrumentem polityki spójności skierowanym do najsłabiej rozwiniętych regionów kraju. Będzie realizowany równolegle do pozostałych krajowych i regionalnych programów, współfinansowanych ze środków unijnych. <i>Program</i> ma</p>

					<p>Mateusza Morawieckiego z dnia 18 stycznia 2021 r., ze »przy podziale środków uwzględniany będzie poziom zamożności obywateli w poszczególnych regionach jak i tempo rozwoju tych regionów, a także parametry związane z ochroną środowiska” pozwalają mieć nadzieje na wsparcie adekwatne do aktualnej pozycji województwa.</p> <p>Podkreślenia wymaga fakt, że województwo warmińsko-mazurskie, plasujące się na ostatnim miejscu pod względem postępu spójności gospodarczej w Polsce, należy do najbiedniejszych obszarów Unii Europejskiej, gdzie PKB na mieszkańca nie przekracza 49% średniej UE. Brakuje wysokiej jakości miejsce pracy, stopa bezrobocia utrzymuje się na dwucyfrowym poziomie (10,1%), poziom opieki zdrowotnej jest poniżej średniej krajowej, a potrzeby inwestycyjne są ogromne. Tymczasem, propozycje alokacji pozostają w sprzeczności z deklaracjami, nie uwzględniają potrzeb województwa i są wysoce krzywdzące dla jego mieszkańców. Jeśli chodzi o politykę spójności, w porównaniu z poprzednią perspektywą, środki dla Polski na lata 2021- 2027 są niższe o 9%, ale alokacja dla województwa warmińsko-mazurskiego jest zredukowana aż o 29%, co oznacza straty w wysokości ponad 500 mln euro.</p>	<p>wspierać przedsięwzięcia o istotnym znaczeniu dla całego makroregionu i uzupełniać działania podejmowane na szczeblu regionów.</p> <p>Program <i>FEPW</i> jako dodatkowy instrument ma m.in. za zadanie zapewnić dodatkowe wobec zagwarantowanych w programie regionalnym i możliwych do pozyskania w programach krajowych środki finansowe na realizację istotnych dla rozwoju 6 najsłabiej rozwiniętych regionów w kraju.</p> <p>Warto zaznaczyć, że te dodatkowe środki dla regionów pochodzą z puli środków przeznaczonych na realizację programów krajowych.</p>
360.	Rada Miejska Elbląga				<p>Ponadto wsparcie dla województwa warmińsko-mazurskiego z Rządowego Funduszu Inwestycji Lokalnych wynosi 132 mln zł , podczas gdy dla regionów o podobnym poziomie rozwoju, np. województwa podkarpackiego- 452 mln zł, co pokazuje olbrzymia skalę dysproporcji. Co więcej, mimo zapowiedzi wsparcia finansowego dla słabo rozwiniętych regionów. Elbląg jako jeden z 46 samorządów województwa warmińsko-mazurskiego nie otrzymał wsparcia z Funduszu Inwestycji Lokalnych w ramach drugiego etapu przeprowadzonego w formule konkursowej.</p> <p>W odniesieniu do Programu Operacyjnego Polska Wschodnia, środki finansowe powinny być skoncentrowane na działaniach w regionie, zgodnie z ideą dodatkowości programu makroregionalnego. Tymczasem proponuje się finansowanie projektów drogowych i kolejowych, które co do zasady powinny być pokryte z budżetu państwa.</p>	<p>Komentarz / wyjaśnienie</p> <p>Proponowany zakres <i>Programu</i> odpowiada na zidentyfikowane wyzwania stojące przed makroregionem, zgłoszone także przez samorządy województw. Wśród priorytetów rozwojowych na pierwszym miejscu były zgłaszane inwestycje w sektorze transportu ukierunkowane na poprawę dostępności komunikacyjnej Polski Wschodniej.</p>
361.	Rada Miejska Elbląga				<p>Mając na uwadze powyższe apelujemy do Rządu Rzeczypospolitej Polskiej o sprawiedliwe, transparentne i prorozwojowe traktowanie oraz</p>	<p>Komentarz / wyjaśnienie</p> <p>Uwaga dotyczy Umowy Partnerstwa i</p>

						<p>wsparcie finansowe dla województwa warmińsko-mazurskiego, w tym:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Zwiększenie środków na nowy Regionalny Program Operacyjny o 500 mln euro do poziomu 1.728.000.000 euro. 2. Wyrównanie wsparcia finansowego dla regionu z Rządowego Funduszu Inwestycji Lokalnych 3. Koncentrację środków z Programu Operacyjnego Polska Wschodnia na działaniach regionalnych i realne włączenie samorządów w proces decydowania o przeznaczeniu tych środków. 4. Wyrównanie finansowania ochrony zdrowia w regionie przez Narodowy Fundusz Zdrowia przynajmniej do poziomu średniej krajowej tj. 1.590 zł na mieszkańca rocznie; wzrost finansowania świadczeń opieki zdrowotnej w zakresie realizowanych umów, tj. o wzrost ryczałtu podstawowego szpitalnego systemu zabezpieczeń oraz wzrost cen jednostkowych produktów rozliczeniowych dla zakresów świadczeń pozaryczałtowych. Zwiększenie świadczeń jest niezbędne w celu pokrycia kosztów działalności bieżącej zakładów opieki zdrowotnej. <p>Objęcie wsparciem gmin o wysokim potencjale turystycznym wg zasad zastosowanych dla „gmin górskich” kwota 200 mln zł.</p>	<p>finansowania z budżetu państwa – Zgłaszającemu udzielono odpowiedzi w odrębnej korespondencji.</p>
362.	Urząd Miejski w Radomiu	Wydział Funduszy Unijnych	mazowieckie	cały dokument	np. 17	<p>Korekta zapisów pozwalająca na usunięcie liczby stolic województw uprawnionych do aplikowania w ramach Programu Polska Wschodnia</p> <p>Zapisy dokumentu wielokrotnie przywołują liczbę 5 stolic województw jako uprawnionych aplikowania w ramach interwencji w obszarze transportu miejskiego – choć mowa jest również o możliwości aplikowania przez miasta subregionalne, wskazanie liczby stolic wyklucza możliwość aplikowania przez stolicę nowego województwa, które ma powstać po wyłączeniu z Mazowsza Warszawy i okolicznych powiatów. Zapisy nie powinny zatem wskazywać liczby stolic województw.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Podział administracyjny kraju na moment tworzenia zapisów projektu <i>FEPW</i> przewidywał w obszarze makroregionu Polski Wschodniej objętego wsparciem 5 miast wojewódzkich. O ile dojdzie do wspomnianych w uwadze zmian podziału terytorialnego, zapisy <i>Programu</i> zostaną dostosowane.</p>
363.	Urząd Miejski w Radomiu	Wydział Funduszy Unijnych	mazowieckie	cały dokument	36-70	<p>brak informacji o koniecznych dokumentach (plan ZIT RIT, SUMP itd.)</p> <p>informacja ta pozwoli na właściwe przygotowanie się beneficjentów do aplikowania o środki. Wymienione dokumenty (plan działań ZIT, RIT, SUMP) wymagają od</p>	<p>Komentarz / wyjaśnienie</p> <p>Skorygowano zapisy <i>Programu</i>, tak by były bardziej klarowne. Ostateczne ustalenia w tym zakresie będą</p>

						JST czasu, dużego nakładu prac i poniesienia znacznych kosztów, dlatego informacja, który z nich okaże się niezbędny do wnioskowania o fundusze, jest konieczna już na obecnym etapie.	wynikiem uzgodnień m.in. z Komisją Europejską na dalszym etapie prac nad <i>Programem</i> .
364.	Urząd Miejski w Radomiu	Wydział Komunikacji Społecznej, Promocji Miasta i Turystyki	mazowieckie	Kapitał Społeczny, Turystyka oraz Usługi Uzdrawiskowe	67	Propozycja dodania w dziale „Beneficjenci: (...) w zakresie turystyki: właściciele obiektów wchodzących w skład szlaku tj.: JST, instytucje kultury, organizacje pozarządowe i ich partnerstwa” również podmiotów gospodarczych. Podmioty gospodarcze są również właścicielami atrakcji turystycznych (np. zabytkowych dworów, pałaców, kąpielisk, prywatnych muzeów / izb muzealnych itp.) – wsparcie pozwoli im na rozwinięcie np. wystawy w zabytkowym dworze.	Uwaga nieuwzględniona Podmioty prowadzące działalność gospodarczą mogą uzyskać wsparcie pożyczkowe w ramach CP 1.
365.	Urząd Miejski w Radomiu	Wydział Funduszy Unijnych	mazowieckie	cały dokument	36-70	Wskazanie sposobu wdrażania. Konieczne jest wskazanie jasnych zasad dotyczących możliwości aplikowania przez potencjalnych beneficjentów wsparcia, katalogu spełnienia niezbędnych warunków skorzystania ze wsparcia, zasad aplikowania w planowanych konkursach	Uwaga nieuwzględniona Wskazane elementy będą dookreślone na poziomie dokumentacji konkursowej oraz SzOP.
366.	Urząd Miejski w Radomiu	Wydział Komunikacji Społecznej, Promocji Miasta i Turystyki	mazowieckie	Prognoza Oddziaływania na Środowisko	49	Odnośnie walorów przyrodniczych regionu mazowieckiego regionalnego stosuje się historyczne określenie „Mazowsze”, które nie jest do końca poprawne dla omawianego obszaru. Region mazowiecki regionalny obejmuje nie tylko Mazowsze, ale także m.in. północną Małopolskę. Może dobrze byłoby stosować kryteria podziału fizyczno-geograficznego, które łatwiej zastosować do określania walorów przyrodniczych, niż nazewnictwo historyczne?	Komentarz / wyjaśnienie Uwaga dotyczy projektu Prognozy oddziaływania na środowisko. Uwaga została rozpatrzona w odrębnym zestawieniu z uwagami do projektu Prognozy.
367.	Urząd Miejski w Radomiu	Wydział Funduszy Unijnych	mazowieckie	Przedsiębiorczość i Innowacje	36-42	Wnioskuje o rozszerzenie katalogu wsparcia o działania związane z nowoczesnymi usługami w zakresie zarządzania JST i obszarami funkcjonalnymi oraz rozszerzenie katalogu potencjalnych beneficjentów o JST. Zarządzanie miastem i innymi jednostkami samorządowymi wymaga współpracy i komunikacji na wielu poziomach oraz gromadzenia i udostępniania danych niezbędnych do usprawnienia funkcjonowania i planowania na danym obszarze.	Uwaga nieuwzględniona Wsparcie działań związanych z nowoczesnymi usługami w zakresie zarządzania JST nie kwalifikuje się do wsparcia w ramach CP 1 CS(iii) – <i>wzmacnianie zrównoważonego wzrostu i konkurencyjności MŚP oraz tworzenie miejsc pracy w MŚP, w tym poprzez inwestycje produkcyjne.</i>
368.	Urząd Miejski w Radomiu	Wydział Funduszy Unijnych	mazowieckie	Energia i Klimat 47-48	Brak informacji, czy miasta powyżej 100 000 będą mogły aplikować w ramach wspierania działań w zakresie dostosowania do zmian	Jako beneficjenci wskazane są tylko JST i miasta średnie tracące funkcje. Podczas konferencji dotyczącej Programu Polska Wschodnia Pani Minister Małgorzata Jedynek poinformowała, iż miasta powyżej 100 000 mieszkańców będą mogły otrzymać	Uwaga nieuwzględniona Zgodnie z linią demarkacyjną z 4 lutego 2021 r. (Podział interwencji i zasad wdrażania krajowych i regionalnych

					klimatu	dofinansowanie w ramach Programu Infrastruktura i Środowisko, zaś wykluczone będą z Programu Polska Wschodnia. Wszystkie tego typu wykluczenia z możliwości aplikowania powinny być zamieszczonej w dokumencie już na obecnym etapie.	programów operacyjnych w perspektywie finansowej na lata 2021-2027) w ramach programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 (następcy POIiŚ 2014-2020) będą wspierane działania przewidziane w już opracowanych planach adaptacji do zmian klimatu m.in. dla 44 miast objętych projektem Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020, w tym 5 stolic województw Polski Wschodniej. Ze środków FEPW wspierane będą wyłącznie działania w zakresie adaptacji do zmian klimatu w miastach średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze i tych z podregionów z najwyższą kumulacją obszarów zagrożonych trwałą marginalizacją z Polski Wschodniej, z wyłączeniem miast objętych wsparciem FEnIKS (następcy POIiŚ 2014-2020).
369.	Urząd Miejski w Radomiu	Wydział Funduszy Unijnych	mazowieckie	cały dokument 36-70	Brak możliwości zgłaszania konkretnych inwestycji wraz z zapewnieniem im finansowania	Wskazane wydaje się umożliwienie JST i ich związkom zgłaszanie inwestycji istotnych dla dużego obszaru, dla których nie można uzyskać finansowania z innych źródeł, a ich koszt jest zbyt duży dla poniesienia przez 1 jednostkę.	Uwaga nieuwzględniona W treści programów polityki spójności nie przewiduje się wskazywania konkretnych inwestycji z wyjątkiem tzw. inwestycji strategicznych, o których mowa w rozporządzeniu ogólnym.
370.	Urząd Miejski w Radomiu	Wydział Funduszy Unijnych	mazowieckie	cały dokument 36-70	brak jasnej informacji dotyczącej możliwości aplikowania w ramach zintegrowanych inwestycji terytorialnych	Niezbędne wydaje się jasne wskazanie relacji pomiędzy ZIT wynikającymi ze strategii województwa, które służyć mają aplikowaniu o środki w ramach regionalnych programów, a ZIT w rozumieniu zapisów Programu Polska Wschodnia. Z dokumentu winno wynikać, czy miasta niewojewódzkie mogą opracować jeden Plan działań ZIT/strategię ZIT służący aplikowaniu w obu programach, czy też będą dodatkowo wytyczne w tym zakresie związane z Programem Polska Wschodnia.	Komentarz / wyjaśnienie Beneficjent zostanie zobligowany do przygotowania strategii ZIT, w której zostaną wskazane projekty / inwestycje które mogą być potencjalnie finansowane zarówno z programu krajowego, jak i z programu regionalnego.
371.	Urząd Miejski w Radomiu	Wydział komunikacji Społecznej, Promocji Miasta i Turystyki	mazowieckie	Uzasadnienie celów polityki 33	Propozycja zmiany zdania „Powiązanie ww. zasobów w postaci ponadregionalnych i zintegrowanych produktów turystycznych (...)” na „Powiązanie ww. zasobów w	Wprowadzenie zasady, że ponadregionalne produkty turystyczne są jedną z opcji, umożliwi skorzystanie z programu PW+ regionowi mazowieckiemu regionalnemu, który kulturowo i historycznie różni się od obszarów, które we wcześniejszych perspektywach korzystały z programu PW i nie zawsze będzie możliwa	Uwaga nieuwzględniona Zaprojektowana interwencja ma na celu wspieranie produktów turystycznych o ponadregionalnym znaczeniu – tj. obejmujących min. 2 województwa.

					postaci M.IN. ponadregionalnych i zintegrowanych produktów turystycznych (...)"	dla niego realizacja ponadregionalnych produktów turystycznych.	W przypadku projektów o regionalnym znaczeniu finansowanie mogłoby być zapewnione w ramach programów regionalnych.
372.	Urząd Miejski w Radomiu	Wydział Funduszy Unijnych	mazowieckie	cały dokument 55-60	należy podkreślić konieczność rozbudowy Wschodniej Magistrali Kolejowej w województwie mazowieckim.	Rozbudowa wschodniej magistrali kolejowej powinna w szczególności uwzględniać województwo mazowieckie, gdyż dotychczas nie prowadzono tu prac w tym zakresie	<p>Komentarz / wyjaśnienie</p> <p>W ramach programu <i>FEPW</i> przewidziano wsparcie inwestycji kolejowych o znaczeniu ponadregionalnym, o kluczowym znaczeniu dla zwiększenia dostępności kolejowej makroregionu Polski Wschodniej, koncentrując się na kontynuacji inwestycji w ramach Wschodniej Magistrali Kolejowej.</p> <p>Lista projektów kwalifikujących się do dofinansowania zostanie wypracowana we współpracy z przedstawicielami samorządów województw Polski Wschodniej i zarządcą infrastruktury również na kolejnym etapie prac.</p>
373.	Urząd Miejski w Suwałkach, Wydział Rozwoju i Funduszy Zewnętrznych	Podlaskie	Priorytet 2 Energia i klimat	47	W ramach priorytetu przewiduje się wsparcie dla działań zwiększających odporność miast na zagrożenia wynikające ze zmian klimatu. W ramach celu szczegółowego będą realizowane takie projekty jak: adaptacja terenów zurbanizowanych, budowa, przebudowa, remont urządzeń wodnych, mała retencja, instalacje i zbiorniki rozsączające deszczówkę infrastruktura do ujmowania, dystrybucji i magazynowania wody, edukacja klimatyczna. Możliwość uzyskania dofinansowania na działania tego typu powinny mieć wszystkie ośrodki miejskie w Polsce Wschodniej. Tymczasem jako główną grupę docelową określono mieszkańców miast średnich tracących funkcje społeczno-	Takie nieuzasadnione zawężenie grup docelowych wyłącznie do mieszkańców miast średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze oraz innych ośrodków miejskich z najwyższą kumulacją obszarów zagrożonych trwałą marginalizacją, prowadzi do nieuzasadnionej dyskryminacji w możliwości realizacji projektów z zakresu adaptacji do zmian klimatu na rzecz mieszkańców innych ośrodków miejskich.	<p>Komentarz / wyjaśnienie</p> <p>Wsparcie CS (iv) w CP 2 projektu <i>FEPW</i> skierowane jest do miast średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze oraz tych z podregionów z najwyższą kumulacją obszarów zagrożonych trwałą marginalizacją. Suwałki stanowią ośrodek wzrostu dla obszarów zagrożonych trwałą marginalizacją i są objęte wsparciem <i>FEPW</i>.</p>

					gospodarcze oraz innych ośrodków miejskich z najwyższą kumulacją obszarów zagrożonych trwałą marginalizacją. Wnioskujemy aby do grup docelowych wsparcia w ramach celu szczegółowego dopisać również mieszkańców subregionalnych ośrodków wzrostu.		
374.	Urząd Miejski w Suwałkach, Wydział Rozwoju i Funduszy Zewnętrznych	Podlaskie	Priorytet 4 Kapitał społeczny, turystyka oraz usługi uzdrowiskowe	66	<p>W ramach priorytetu przewiduje się zwiększenie roli kultury i turystyki w rozwoju gospodarczym, integracji społecznej i innowacjach społecznych w postaci m.in. wsparcie dla bibliotek i przekształcenie ich w mediateki.</p> <p>Wsparcie ma być realizowane w szczególności w miastach średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze i tych będących zapleczem dla terenów wiejskich zagrożonych trwałą marginalizacją.</p> <p>Wnioskujemy aby do beneficjentów wsparcia w ramach celu szczegółowego dopisać również ośrodki miejskie PW będące subregionalnymi ośrodkami wzrostu.</p>	<p>W Polsce Wschodniej mamy do czynienia z kilkoma ośrodkami subregionalnymi, które nie znalazły się na liście miast średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze (np. Suwałki, Płock, Puławy). Biblioteka publiczna miasta Suwałki na podstawie porozumienia z powiatem suwalskim pełni rolę biblioteki powiatowej i pełni rolę centrum rozwoju czytelnictwa w tym regionie. Miasto planuje rozwój biblioteki w kierunku mediateki, nowoczesnej placówki pełniącej rolę centrum kreatywności mieszkańców miasta i powiatu suwalskiego. Tego typu przedsięwzięcie wiąże się de facto z kosztowną budową nowego obiektu, co bez pozyskania dofinansowania z zewnątrz będzie przekraczać możliwości finansowe samorządu lokalnego. Obecne zapisy PO PW+ mogą uniemożliwić pozyskanie dofinansowania na tego typu projekt dla miasta Suwałki.</p>	<p>Komentarz / wyjaśnienie</p> <p>Wsparcie CS (iv) w CP 4 projektu <i>FEPW</i> skierowane jest do miast średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze oraz tych będących zapleczem dla terenów (wiejskich) zagrożonych trwałą marginalizacją. Suwałki stanowią ośrodek wzrostu dla obszarów zagrożonych trwałą marginalizacją i są objęte wsparciem <i>FEPW</i>.</p>
375.	Urząd Miejski w Suwałkach, Wydział Rozwoju i Funduszy Zewnętrznych	Podlaskie	Priorytet 2 Energia i klimat	51	<p>W ramach priorytetu przewiduje się wsparcie dla promowania zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej. Możliwość uzyskania dofinansowania na działania tego typu powinny mieć wszystkie ośrodki miejskie w Polsce Wschodniej. Tymczasem jako beneficjentów wskazano</p>	<p>Takie nieuzasadnione zawężenie kręgu beneficjentów oraz grup docelowych wsparcia w zakresie multimodalnej mobilności miejskiej prowadzi do nieuzasadnionej dyskryminacji w możliwości realizacji projektów na rzecz mieszkańców innych ośrodków miejskich.</p>	<p>Komentarz / wyjaśnienie</p> <p>W ramach programu <i>FEPW</i> przewiduje się wsparcie miast wojewódzkich, miast średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze oraz innych ośrodków miejskich z podregionów z najwyższą trwałą marginalizacją z makroregionu Polski Wschodniej wraz z obszarami funkcjonalnymi. Proponowane wsparcie jest selektywne</p>

					<p>miasta wojewódzkie, miasta średnie tracące funkcje społeczno-gospodarcze oraz inne ośrodki miejskie z podregionów z najwyższą trwałą marginalizacją z makroregionu PW wraz z obszarami funkcjonalnymi. Grupą docelową będą mieszkańcy miast wojewódzkich, miast średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze oraz innych ośrodków miejskich z podregionów z najbardziej zagrożonych trwałą marginalizacją, mieszkańcy obszarów funkcjonalnych, studenci i turyści. Wnioskujemy aby do beneficjentów oraz grup docelowych wsparcia w ramach celu szczegółowego dopisać również subregionalne ośrodki wzrostu oraz ich mieszkańców.</p>		<p>- dla kompleksowych projektów podmiotów zobligowanych ustawowo – stąd próg ustawiono na 50 tys. mieszkańców.</p> <p>Zgodnie z zapisami zatwierdzonej <i>Linii demarkacyjnej</i> dot. podziału interwencji i zasad wdrażania krajowych i regionalnych programów operacyjnych w perspektywie finansowej na lata 2021-2027 wsparcie innych ośrodków miejskich będzie mogło mieć miejsce na poziomie regionalnym.</p>
376.	Urząd Miejski w Suwałkach, Wydział Rozwoju i Funduszy Zewnętrznych	Podlaskie	Priorytet 3 Spójna sieć transportowa	55	<p>W ramach priorytetu przewiduje się wsparcie dla infrastruktury drogowej ułatwiającej dostęp do sieci TEN-T, usprawniającej powiązania pomiędzy regionalnymi i subregionalnymi ośrodkami wzrostu PW. Wsparcie obejmie budowę i przebudowę dróg wojewódzkich, w tym budowę obwodnic (projekty wynikające z Regionalnych Planów Transportowych). Jako beneficjentów wskazano Samorządy Województw. Wnioskujemy aby do beneficjentów wsparcia w ramach celu szczegółowego dopisać również miasta na prawach powiatu, których prezydenci zgodnie z ustawą o</p>	<p>Drogi wojewódzkie na obszarze miast na prawach powiatu stanowią kluczowy element lokalnych układów komunikacyjnych oraz stanowią ważny element regionalnych układów drogowych. Jednocześnie z uwagi na swoje znaczenie jakakolwiek inwestycja na tych drogach wiąże się ze znacznymi kosztami, które bardzo obciążają budżety tych miast.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Wsparcie dróg wojewódzkich w programie <i>FEPW</i> stanowi odpowiedź na postulat samorządów województw Polski Wschodniej, zgłoszony m.in. w <i>Stanowisku Komisji ds. Polski Wschodniej Związku Województw RP z dnia 4 września 2020 roku w sprawie projektu Programu Operacyjnego Polska Wschodnia+</i>.</p> <p>W ramach programu <i>FEPW</i> przewidziano realizację projektów drogowych o charakterze wyłącznie ponadregionalnym, a więc takich, które wpływają bezpośrednio na poprawę powiązań drogowych pomiędzy sąsiadującymi ze sobą województwami. Inwestycje drogowe realizowane w miastach na prawach powiatu mają charakter lokalny i w związku z</p>

					drogach publicznych zarządzają drogami wojewódzkimi na terenie tych miast.		powyższym nie mogą być realizowane w programie <i>FEPW</i> .
377.	Urząd Miejski w Suwałkach, Wydział Rozwoju i Funduszy Zewnętrznych	Podlaskie	Priorytet 2 Energia i klimat	43	<p>W ramach priorytetu przewiduje się wsparcie dla rozwoju inteligentnych systemów i sieci energetycznych w celu zwiększenia bezpieczeństwa dostaw energii, ograniczenia strat, a także zwiększenia możliwości przyłączenia OZE. W naszej opinii priorytetem powinna być taka rozbudowa infrastruktury sieciowej, która umożliwi zabezpieczenie rozwoju systemów energetycznych miast Polski Wschodniej.</p> <p>Stan sieci w wielu ośrodkach miejskich Polski Wschodniej jest nieadekwatny w stosunku do potrzeb ośrodków miejskich. Np. na terenie miasta Suwałki, zgodnie z danymi umieszczonymi na stronie internetowej PGE Dystrybucja, w chwili obecnej nie ma możliwości podłączenia kolejnych instalacji OZE, z uwagi na niedostateczny stan infrastruktury. Sytuacja ta uniemożliwia realizację nowych inwestycji na terenie miasta związanych z budową instalacji termicznego przekształcania odpadów w celu generowania energii cieplnej i elektrycznej lub budowę kolejnych instalacji fotowoltaicznych o mocy powyżej 1 MW.</p>	<p>Konieczność transformacji systemów energetycznych jest w Polsce podstawowym problemem ośrodków miejskich, a niedostateczny stan sieci w znacznym stopniu utrudnia wielu ośrodkom miejskim Polski Wschodniej instalację nowych, ekologicznych źródeł energii.</p>	<p>Uwaga o charakterze komentarza</p> <p>Opinia UM Suwałki popierająca interwencję w zakresie sieci dystrybucji energii w <i>FEPW</i>.</p>