|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Lp.** | **Województwo/ instytucja/ organizacja/ inny podmiot** | **Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (np. art., nr str., rozdział)** | **Treść uwagi (propozycja zmian)** | **Uzasadnienie uwagi** | **Stanowisko resortu** |
|  | Lubelskie | Komponent E Zielona, inteligentna mobilność; Inwestycja E2.1.1 Linie kolejowe;  str. 36.  Nowy wskaźnik:  E18aG | Dodano nowy wskaźnik: „E18aG Eliminacja 40 wąskich gardeł”  W opisiewskaźnika błędnie wskazano jego cel „40 wąskich gardeł (włączając przejazdy)”.  W opisie celu należy wprowadzić zapis adekwatny do nazwy wskaźnika – propozycja zapisu:  *Cel*  *Eliminacja 40 wąskich gardeł (włączając przejazdy)* | Należy zmodyfikować opis celu nowego wskaźnika E18aG, tak aby był adekwatny do nazwy nowego wskaźnika. | **UWAGA UWZGLĘDNIONA** |
|  | Lubelskie | Numer inwestycji E2.1.2.  Pasażerski tabor kolejowy | Zwiększenie kwoty alokacji części grantowej na tabor regionalny co najmniej o kwotę 640 mln EURO. | Uwzględniając potrzeby w zakresie zakupu taboru, w celu zwiększenia efektów realizacji inwestycji KPO nr E2.1.2, proponuje się zwiększenie alokacji na regionalny pasażerski tabor kolejowy, co najmniej o kwotę 640 mln EURO. Dodatkowa kwota pozwoli na zwiększenie dofinansowania projektów o obniżonym wsparciu do wnioskowanego przez beneficjentów poziomu około 84% kosztów kwalifikowalnych. Umożliwi to niezwłoczne zawarcie umów o dofinansowanie projektów, które są niezbędne, aby móc zakontraktować wykonawców taboru przez wnioskodawców.  Konkurs obejmuje tabor do realizacji połączeń opartych na umowach PSC i możliwościach pokrycia wkładu własnego przez organizatorów transportu w ramach już zawartych umów. Propozycje radykalnego zmniejszenia dofinansowania kosztów nabycia taboru, mogą więc nie znaleźć możliwości w pozyskaniu od nich odpowiedniego zabezpieczenia środków finansowych, a tym samym ich realizacja i osiągnięcie celów zakładanych w ramach inwestycji E2.1.2. związanych z zakupem łącznie 77 pojazdów stoją pod znakiem zapytania.  Obecnie alokacja na tabor regionalny jest niewystarczająca w odniesieniu do potrzeb, czego wyrazem jest liczba wniosków złożonych w konkursie CUPT. Aktualna alokacja w konkursie wynosi 2.162 mln PLN i zgodnie z opublikowaną listą rankingową, CUPT obniżył dofinansowanie dla większości przedsięwzięć do poziomu około 26% wydatków kwalifikowalnych.  Zgodnie z deklaracjami Dyrektor Centrum Unijnych Projektów Transportowych, alokacja środków finansowych na inwestycję E2.1.2. zostanie zwiększona o kolejne 900 mln PLN (łączna alokacja 3.062 mln PLN), co pozwoli na zwiększenie do około 41% średniej wysokości dofinansowania w ramach zaakceptowanych projektów.  Wnioskodawcy przedstawili projekty, które zostały ocenione pozytywnie na kwotę wsparcia w łącznej wysokości 5.606 mln PLN na zakup 212 pojazdów. Dofinansowanie przyznane zostało dla większości aplikujących wnioskodawców na zakup prawie 3. krotnie większej liczby pojazdów aniżeli w założeniach KPO.  Mając na uwadze, że z segmentu regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich w 2023 roku skorzystało ponad 80 % pasażerów polskiej kolei, podniesienie kwoty alokacji na tabor regionalny będzie znaczącym działaniem wpływającym na możliwość poprawy jakości usług świadczonych przez ten segment rynku kolejowego oraz na realną walkę z wykluczeniem transportowym w kraju. Te argumenty wpisują się zasadniczo w cele KPO i powinny zostać uwzględnione w procesie negocjacji z KE modyfikacji zapisów KPO. | **UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA**  Cała dostępna alokacja została rozdysponowana. Brak jest możliwości jej szybkiego zwiększenia. Dodatkowo z uwagi na fakt, że okres kwalifikowalności KPO nie uległ zmianie, nie jest wykluczone, że część wnioskodawców nie będzie w stanie zawrzeć umów z CUPT o dofinansowanie  i tym samym spożytkować zwiększonej alokacji. |
|  | Lubelskie | Numer inwestycji E2.1.2.  Pasażerski tabor kolejowy | Zmiana kamienia milowego E20 G uwzględniająca zwiększenie liczby pojazdów kolejowych do ruchu regionalnego objętych wsparciem KPO, przy jednoczesnym zwiększeniu dotacji na tabor regionalny.  Proponuje się zmianę kamienia milowego E 20G dla taboru przeznaczonego dla ruchu regionalnego na kamień uwzględniający dostarczenie do 30.06.2026 r. 30 pojazdów i podpisanie do 30.06.2026 r. umów na dostawę 182 kolejnych pojazdów, przy jednoczesnym zwiększeniu dotacji na tabor regionalny o kwotę co najmniej 640 mln EURO. | Zamawiający stosujący Ustawę PZP nie mogą zaciągać zobowiązań bez posiadania źródła finansowania zamówienia, tak więc przed zawarciem umów na dostawę taboru niezbędne jest podpisanie umów o dofinansowanie. Z uwagi na wielkość potrzeb w zakresie wymiany taboru do ruchu regionalnego, w większości przypadków organizatorzy transportu kolejowego/operatorzy montaż finansowy zakupu taboru opierają na środkach pomocowych z funduszy UE. Tylko nieliczni są w stanie zagwarantować realizację inwestycji w oparciu wyłącznie o środki własne.  Ponadto uwzględniając możliwości produkcyjne dostawców taboru, kwestie związane z łańcuchami dostaw oraz fakt, iż czas niezbędny na wyprodukowanie pierwszego pojazdu w ramach danego zamówienia może wynieść nawet trzy lata, dostarczenie zgłoszonego w konkursie na tabor regionalny wolumenu pojazdów w większości przypadków wykraczać będzie poza 30.06.2026 r.  Mając na uwadze powyższe oraz fakt, iż umowy o dofinansowanie, które warunkują podpisanie umów na dostawę taboru, zgodnie z rewizją KPO 2024 planowane jest w IV kwartale 2024 r., a także prawie 3 krotnie większą liczbę pojazdów do ruchu regionalnego, którym przyznano dofinansowanie w ramach konkursu (212 vs 77) wnioskujemy o zaakceptowanie zmiany zakresu kamienia milowego E20G.  Proponuje się zmianę kamienia milowego E 20G dla taboru przeznaczonego dla ruchu regionalnego na kamień uwzględniający dostarczenie do 30.06.2026 r. 30 pojazdów i podpisanie do 30.06.2026 r. umów na dostawę 182 kolejnych pojazdów, przy jednoczesnym zwiększeniu dotacji na tabor regionalny o kwotę co najmniej 640 mln EURO. | **UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA**  Z uwagi na Konkursowy charakter zadania brak możliwości uwzględnienia proponowanego zapisu. W momencie rezygnacji/braku potwierdzenia udziału  w konkursie przez dany podmiot, liczba taboru możliwego do objęcia wsparciem spada o tą wielkość niezrealizowanego taboru. Wpisywanie jako wskaźnik większej ilości taboru regionalnego może spowodować niewypełnienie tego wskaźnika ze względów wskazanych powyżej. Dodatkowo zwiększanie alokacji na konkurs, w przypadku braku wyrażenia przez kilku wnioskodawców zgody na realizację przedsięwzięcia może spowodować, że zostanie niewykorzystana alokacja. Należy zauważyć, że uwolnione środki (przez beneficjentów rezygnujących  z realizacji projektów) przekazywane są na wsparcie pozostałych przedsięwzięć, podwyższając dostępny poziom dofinansowania dla pozostałych podmiotów. Dodatkowo podobny zapis, dotyczący dostawy 30 sztuk pojazdów  i podpisanie 47 umów na dostawę, nie spotkał się z akceptacją Komisji. |
|  | Wielkopolskie | s. 37 – Opis kamienia milowego lub wskaźnika | Termin realizacji: IV kw. 2024 r. | Przesunięcie terminu osiągnięcia kamienia milowego z przyczyn nie leżących po stronie Beneficjentów wymaga przesunięcia również maksymalnego okresu kwalifikowalności wydatków. | **UWAGA NIEZASADNA**  Kamień milowy E19G jest kamieniem milowym pośrednim. Jego niezrealizowanie wpłynie negatywnie na możliwość uzyskania przez Polskę płatności z RRF w danym kwartale.  Okres kwalifikowalności wydatków dla inwestycji nie ulega zmianie, jest określony w rozporządzeniu RRF – do połowy 2026 r. |
|  | Wielkopolskie | s.39 – Uzasadnienie  „Jednocześnie należy mieć na uwadze czas niezbędny na wyprodukowanie taboru, który obecnie szacować należy na ok. 1,5 – 2 lata.” | Jednocześnie należy mieć na uwadze czas niezbędny na wyprodukowanie taboru, który obecnie szacować należy na ok. 3,5 roku. | Z informacji uzyskanych od producentów taboru wynika, iż czas niezbędny na wyprodukowanie taboru kolejowego aktualnie wynosi od 40 do 46 miesięcy. Wobec powyższego zagrożona jest realizacja przedsięwzięć w ramach komponentu E2.1.2 - Pasażerski tabor kolejowy, których umowy o realizację będą podpisane dopiero w IV kw. 2024 r. po uzyskaniu zapewnienia finansowania przez jednostki wspierające.  Biorąc pod uwagę wszystkie etapy oraz czas realizacji projektów taborowych, w szczególności etap projektowania i produkcji pojazdów kolejowych zasadnym jest wydłużenie maksymalnego okresu kwalifikowalności wydatków co najmniej do końca IV kw. 2027 roku. | **WYJAŚNIENIE**  OOW nie powinni wstrzymywać się  z rozpoczęciem realizacji inwestycji do momentu zawarcia umowy o objęcie wsparciem, a rozpocząć jej finansowanie ze środków własnych, tak aby zwiększyć szanse na terminową realizację inwestycji. Zaawansowanie inwestycji było jednym  z kryteriów ocenianych w konkursie taborowym.  Intencją propozycji rewizji KPO w zakresie wskaźnika taborowego jest wskazanie, odnośnie do części EZT zakupionych ze środków KPO, podpisania umowy na dostawę jako kamienia milowego KPO. |
|  | Wielkopolskie | s. 37 – Opis kamienia milowego lub wskaźnika | Termin realizacji: IV kw. 2024 r. | Przesunięcie terminu osiągnięcia kamienia milowego z przyczyn nie leżących po stronie Beneficjentów wymaga przesunięcia również maksymalnego okresu kwalifikowalności wydatków. | **UWAGA NIEZASADNA**  Kamień milowy E19G jest kamieniem milowym pośrednim. Jego niezrealizowanie wpłynie negatywnie na możliwość uzyskania przez Polskę płatności z RRF w danym kwartale.  Okres kwalifikowalności wydatków dla inwestycji nie ulega zmianie, jest określony w rozporządzeniu RRF – do połowy 2026 r. |
|  | Wielkopolskie | s.39 – Uzasadnienie  „Jednocześnie należy mieć na uwadze czas niezbędny na wyprodukowanie taboru, który obecnie szacować należy na ok. 1,5 – 2 lata.” | Jednocześnie należy mieć na uwadze czas niezbędny na wyprodukowanie taboru, który obecnie szacować należy na ok. 3,5 roku. | Z informacji uzyskanych od producentów taboru wynika, iż czas niezbędny na wyprodukowanie taboru kolejowego aktualnie wynosi od 40 do 46 miesięcy. Wobec powyższego zagrożona jest realizacja przedsięwzięć w ramach komponentu E2.1.2 - Pasażerski tabor kolejowy, których umowy o realizację będą podpisane dopiero w IV kw. 2024 r. po uzyskaniu zapewnienia finansowania przez jednostki wspierające.  Biorąc pod uwagę wszystkie etapy oraz czas realizacji projektów taborowych, w szczególności etap projektowania i produkcji pojazdów kolejowych zasadnym jest wydłużenie maksymalnego okresu kwalifikowalności wydatków co najmniej do końca IV kw. 2027 roku. | **WYJAŚNIENIE**  OOW nie powinni wstrzymywać się  z rozpoczęciem realizacji inwestycji do momentu zawarcia umowy o objęcie wsparciem, a rozpocząć jej finansowanie ze środków własnych, tak aby zwiększyć szanse na terminową realizację inwestycji. Zaawansowanie inwestycji było jednym  z kryteriów ocenianych w konkursie taborowym.  Intencją propozycji rewizji KPO w zakresie wskaźnika taborowego jest wskazanie, odnośnie do części EZT zakupionych ze środków KPO, podpisania umowy na dostawę jako kamienia milowego KPO. |
|  | Wielkopolskie | s.37 – E2.1.2. Pasażerski tabor kolejowy | Zwiększenie kwoty alokacji na tabor regionalny | Od dnia 2 maja 2023 r. Centrum Unijnych Projektów Transportowych jako Jednostka Wspierająca działania ministra właściwego do spraw transportu w zakresie Krajowego Planu Odbudowy (KPO) prowadziła nabór wniosków o objęcie wsparciem w komponencie E2.1.2 - Pasażerski tabor kolejowy w ramach konkursu KPOD.09.08-IW.02-001/23. W dniu 20 marca 2024 r. CUPT opublikował aktualizację Listy rankingowej projektów złożonych w ramach konkursu z propozycją obniżenia poziomu dofinansowania w stosunku do wnioskowanego.  Wysokość wnioskowanego przez Beneficjentów wsparcia w zakresie komponentu E.2.1.2 wynosi ponad  7 mld zł przy kwocie przeznaczonej na dofinansowanie na poziomie  2,16 mld zł.  Konieczne jest zatem znaczne zwiększenie kwoty alokacji uwzględniającej potrzeby taborowe organizatorów i operatorów publicznego transportu kolejowego. Obecnie alokacja na tabor regionalny jest niewystarczająca w odniesieniu do potrzeb. | **UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA**  Cała dostępna alokacja została rozdysponowana. Brak jest możliwości jej szybkiego zwiększenia. Dodatkowo z uwagi na fakt, że okres kwalifikowalności KPO nie uległ zmianie, nie jest wykluczone, że część wnioskodawców nie będzie w stanie zawrzeć umów z CUPT o dofinansowanie  i tym samym spożytkować zwiększonej alokacji. |
|  | Dolnośląskie | E2.1.1. zmiana zapisu w całej inwestycji. | Inwestycja obejmuje prace na 500 km linii kolejowych, z czego zrewitalizowanych zostanie 250 km linii do dnia 31 sierpnia 2026 r.  (Inwestycja obejmuje prace na 500 km linii kolejowych, z czego zmodernizowanych zostanie 250 km linii do dnia 31 sierpnia 2026) r.  Analogicznie do zmiany rewitalizacja na modernizacja w pozostałych częściach opisu inwestycji | Zapis sprzeczny z ideą rewitalizacji i ustawą o rewitalizacji z 2015 r. Rewitalizacja nie jest remontem tylko procesem. Remont jest elementem procesu przemian na rzecz społeczeństwa. | **WYJAŚNIENIE**  Ustawa z dnia 9 października 2015 r.  o rewitalizacji (Dz.U. 2015 poz. 1777) jest zaadresowana do gmin i dotyczy kwestii planistyczno-urbanistycznych. Zapisów tej ustawy nie można bezpośrednio przekładać na inwestycje obejmujące rewitalizacje linii kolejowych. Definicja „rewitalizacji” uwzględniona w uzasadnieniu odpowiada pojęciu „odnowienia” zawartemu  w dyrektywie interoperacyjnej.  Dyrektywa ta została transponowana do polskiej ustawy o transporcie kolejowym.  W dyrektywie mowa jest o modernizacji, odnowieniu i utrzymaniu. Polska ustawa literalnie przenosi te pojęcia: „Odnowienie” oznacza wszelkie większe prace wymienne w podsystemie lub jego części, niezmieniające całkowitych osiągów podsystemu, co odpowiada wskazanej  w uzasadnieniu do zmian CID definicji rewitalizacji linii kolejowych. |
|  | Kujawsko-Pomorskie | Komponent E Zielona, inteligentna mobilność: Opis inwestycji | W propozycji zmiany do KPO (nazwa kolumny: wersja zmieniona) jest zapis, iż „W ramach Instrumentu udzielane będą pożyczki przedsiębiorcom rynku rozwiązań zeroemisyjnych oraz paliw alternatywnych.” W tym miejscu istnieje konieczność dodania zapisu, iż beneficjentami wsparcia mogą być również duże przedsiębiorstwa lub spółki o niskiej kapitalizacji. | W przypadku braku takiego zapisu-Port Lotniczy Bydgoszcz S.A. nie będzie mógł skorzystać  z dofinansowania. | **WYJAŚNIENIE**  Obecny zapis nie wyklucza zaproponowanego przez Port Lotniczy Bydgoszcz S.A. beneficjenta wsparcia.  Z tego względu, na tym etapie Instytucja odpowiedzialna za inwestycję nie widzi konieczności doprecyzowania przedmiotowego zapisu. |
|  | Pomorskie | D1.1.1 ochrona zdrowia | doprecyzowanie, że pakiet legislacyjny mający na celu modernizację i poprawę efektywności szpitali obejmuje również opiekę psychiatryczną |  | **UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA**  Mając na względzie fakt, że reforma opieki psychiatrycznej realizowana jest w oparciu  o następujące dokumenty:  1) Zdrowa Przyszłość. Ramy strategiczne rozwoju systemu ochrony zdrowia na lata 2021-2027, z perspektywą do 2030  2) Strategia na rzecz deinstytucjonalizacji opieki zdrowotnej nad osobami  z zaburzeniami psychicznymi  3) Narodowy Program Ochrony Zdrowia Psychicznego 2022-2027 nie jest zasadne doprecyzowanie, że pakiet legislacyjny mający na celu modernizację i poprawę efektywności szpitali będzie obejmował również opiekę psychiatryczną.  Opisane w kamieniu D1G Wejście w życie pakietu legislacyjnego wprowadzającego rozwiązania prawne dotyczące modernizacji i poprawy efektywności szpitali działania dotyczą jedynie podmiotów leczniczych funkcjonujących w ramach systemu podstawowego szpitalnego zabezpieczenia świadczeń opieki zdrowotnej (PSZ), tzw. sieć szpitali. |
|  | Pomorskie | A1.3.1 planowanie przestrzenne | uzupełnienie zakresu wsparcia o wzmacnianie kompetencji pracowników samorządowych zajmujących się planowaniem przestrzennym oraz przygotowaniem i realizacją inwestycji |  | **WYJAŚNIENIE**  Wzmacnianie kompetencji pracowników samorządowych zajmujących się planowaniem przestrzennym jest częścią  Inwestycji A1.3.1 „Wdrażanie reformy planowania i zagospodarowania przestrzennego” realizowanej przez Departament Planowania Przestrzennego Ministerstwa Rozwoju i Technologii. Niniejsze działanie jest realizowane  poprzez przygotowanie naboru w zakresie przeprowadzenia szkoleń dedykowanych pracownikom samorządowym i planistom zaangażowanym w opracowywanie dokumentów planowania przestrzennego, w tym także gminnych programów rewitalizacji.  Jeżeli chodzi o działania informacyjno-promocyjne odnośnie przygotowania  i realizacji Inwestycji A1.3.1 MRiT od lutego do kwietnia prowadzi spotkania w formule online w każdym województwie, szkoląc  i edukując w zakresie aplikowania o środki pochodzące z KPO. Ponadto zaplanowanych zostało szereg działań promocyjno –  informacyjnych skierowanych do ogółu społeczeństwa, ze szczególnym uwzględnieniem pracowników samorządowych |
|  | Pomorskie | A2.5.1 kultura | rozszerzenie podmiotów uprawnionych do wsparcia o samorządowe jednostki kultury, dopuszczenie wsparcia inwestycji budowlanych dla obiektów o strategicznym znaczeniu dla województwa oraz wskazanie dotacji jako formy wsparcia. |  | **WYJAŚNIENIE**  W zakresie inwestycji A2.5.1. „Program wspierania działalności podmiotów sektora kultury i przemysłów kreatywnych na rzecz stymulowania ich rozwoju” instytucje kultury (państwowe i samorządowe) są przewidziane jako uprawnione do wnioskowania. Zatem KPO, już w obecnym kształcie, nie wyklucza wsparcia dla samorządowych instytucji kultury.  W ramach tej inwestycji finansowane będą tzw. „projekty miękkie” takie np. jak: festiwale, przeglądy i konkursy; wystawy, performance, happeningi, instalacje artystyczne, prezentacje multimedialne; spektakle, koncerty, widowiska oraz inne formy prezentacji sztuki; dokumentację, archiwizację, badania i popularyzację kultury i wiedzy o kulturze; konferencje, panele dyskusyjne; kursy, szkolenia, warsztaty, projekty edukacyjne, animacje kulturowe. Część stypendialna będzie natomiast skierowana do indywidulanych twórców (twórcy, artyści, animatorzy, edukatorzy, badacze). Stypendia będą wspierały rozwój wnioskodawcy. Wsparcie inwestycji budowlanych w ramach inwestycji A2.5.1. w ogóle nie było i nie jest przewidziane. Taka zmiana przeznaczenia finansowania zmieniałaby idee całej inwestycji. Inwestycja A2.5.1. zawiera część grantową i stypendialną. Część grantowa ma charakter bezzwrotnego wsparcia dla  beneficjenta na określone przedsięwzięcie, czyli ma charakter dotacji celowej. |
|  | Pomorskie | B3.1.1 gospodarka wodno-kanalizacyjna na obszarach wiejskich | rozszerzenie wsparcia o aglomeracje 2-10 tys. RLM, umożliwienie wsparcia w gminach miejskich do 5 tys. mieszkańców, doprecyzowanie, że we wszystkich wskazanych obszarach (obszary poza aglomeracjami, aglomeracje 2-10 tys. RLM, gminy miejskie do 5 tys. mieszkańców) możliwa jest realizacji inwestycji dotyczących oczyszczalni ścieków komunalnych; |  | **UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA** |
|  | Pomorskie | B3.4.1 drogi rowerowe | rozszerzenie obszaru wsparcia o obszary wiejskie poza Miejskimi Obszarami Funkcjonalnymi, łączące miasta i obszary miejskie jako element sieci transportu zeroemisyjnego oraz wskazanie dotacji jako formy wsparcia, |  | **WYJAŚNIENIE**  Wprowadzanie kolejnych zmian do założeń KPO będzie powodowało opóźnienie  w rozpoczęciu wdrażania inwestycji  w Planie. Zgodnie z założeniami Strategii Inwestycyjnej Instrumentu Zielonej Transformacji Miast (IZTM) opublikowanej na stronie internetowej, IZTM jest instrumentem wsparcia obszarów miejskich. Niemniej inwestycje, które będą realizowane poza terenem miasta albo MOF będą mogły uzyskać wsparcie, pod warunkiem oddziaływania na teren miasta lub MOF. Co do zasady wsparciem z IZTM będą objęte gminy miejskie i miejsko-wiejskie. Gminy wiejskie (projekty realizowane na ich obszarach) nie mogą być bezpośrednimi odbiorcami wparcia, chyba że stanowią część tzw. projektu zintegrowanego, który realizowany jest również na terenie takiej gminy stanowiącej część miejskiego obszaru funkcjonalnego. Dla przykładu: projekt ścieżki rowerowej przechodzącej zarówno przez miasto, jak  i przygraniczną gminę wiejską (w ramach MOF) może otrzymać wsparcie. Natomiast projekt ścieżki rowerowej realizowany jedynie na terenie gminy wiejskiej nie kwalifikuje się do wsparcia z tego Instrumentu. Jeżeli chodzi o formę wsparcia, IZTM jest realizowany w ramach inwestycji znajdującej się w części pożyczkowej KPO, dlatego też może obejmować wyłącznie wsparcie  o charakterze zwrotnym. |
|  | Pomorskie | E2.2.1 bezpieczeństwo transportu | rozszerzenie zakresu wsparcia o drogi wojewódzkie |  | **WYJAŚNIENIE**  Dla inwestycji E2.2.1 Inwestycje  w bezpieczeństwo transportu, ze względu na wskazany w opisie kamienia milowego E25G termin tj. zakończenie realizacji inwestycji do końca II kw. 2026 r. oraz ograniczoną wysokość możliwego do  pozyskania ze środków Krajowego Planu Odbudowy wsparcia, Rada Ministrów przyjmując dokument KPO podjęła decyzję  o uwzględnieniu w ramach tej inwestycji wyłącznie obwodnic oraz zadań BRD znajdujących się na drogach krajowych zarządzanych przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad.  W opinii Ministerstwa Infrastruktury aktualny poziom zaawansowania realizacji inwestycji E2.2.1, przez co rozumiemy zakontraktowanie większości dostępnych środków, uniemożliwia dokonywanie ewentualnych zmian w katalogu potencjalnych beneficjentów tej inwestycji. |
|  | Zachodniopomorskie | Część dotacyjna, Komponent B - Zielona energia i zmniejszenie energochłonności, nr inwest. B.1.1.2 | istotne znaczenie w zakresie inwestycji ma istotne znaczenie w zakresie inwestycji ma zwiększenie budżetu o 100 mln euro na wymianę źródeł ciepła i poprawę efektywności energetycznej w budynkach mieszkalnych, |  | **BRAK WYMOGU ODPOWIEDZI** |
|  | Zachodniopomorskie | Komponent B - Zielona energia i zmniejszenie energochłonności, nr inwest. B.2.2. | istotne znaczenie w zakresie inwestycji ma rozszerzenie rozbudowy infrastruktury terminalowej offshore o przebudowę falochronów w Porcie Darłowo wraz z poprawą warunków falowania wewnątrz basenu poprzez budowę nowych obiektów  hydrotechnicznych – morski terminal serwisowy. |  | **BRAK WYMOGU ODPOWIEDZI** |
|  | Zachodniopomorskie | Komponent E - Zielona, inteligentna mobilność | istotne znaczenie w zakresie reform ma usunięcie/przesunięcie w czasie podatku od posiadania pojazdów spalinowych tj. opłaty rejestracyjnej od posiadania pojazdów związanych z emisjami zgodne z zasadą „zanieczyszczający płaci”. Wprowadzenie podatku w 2026 r, zbiega się w czasie z objęciem systemem ETS sektora transportu od 2027 r. Kumulacja obciążeń trudna do udźwignięcia przez polskie  społeczeństwo. Realizacja reformy wraz z wprowadzeniem systemu ETS dla transportu oznacza obciążenie emisji dwukrotnie, co jest rozwiązaniem nadwymiarowym. |  | **BRAK WYMOGU ODPOWIEDZI** |
|  | Unia Metropolii Polskich | Ogólne | Pakiet legislacyjny dotyczący ochrony zdrowia należałoby poszerzyć o kwestie uregulowań dotyczących finansowania z uwzględnieniem sytuacji bieżącej, wdrożeniowej, ale również wskaźnikami waloryzacyjnymi. Planowanym zmianom ustawy o świadczeniach zdrowotnych powinny towarzyszyć również uregulowania dotyczące zmian w zakresie finansowania świadczeń zdrowotnych. Konieczne jest oszacowanie i urealnienie kosztów finansowania świadczeń szpitalnych i ambulatoryjnych oraz obsługi organizacyjnej i administracyjnej zarówno na poziomie podmiotów medycznych, jak i organów nadzorczych. Aktualnie wartość finansowanych świadczeń opłacanych przez NFZ jest niewspółmierna do ich wartości rynkowej - nie da się tworzyć systemu zmian w zakresie  udzielania świadczeń bez ich adekwatnego opłacania, a przygotowywane zmiany nie mogą tworzyć kolejnych dysproporcji na rynku medycznym, lecz je niwelować. |  | **UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA**  Rewizja komponentu KPO - ochrona zdrowia w zakresie reformy D1.1 ma na celu modyfikację poszczególnych kamieni milowych w ramach przyjętych celów KPO, które zostały przyjęte przez KE i pozostają niezmienione. Przyjęty w dniu 30 kwietnia 2021 r. przez Radę Ministrów plan KPO nie obejmuje działań związanych z regulacją finansowania świadczeń opieki zdrowotnej. Niezależnie od powyższego należy zaznaczyć, że przesłanką do zmiany planu rozwojowego mogą być - zgodnie z art. 21 rozporządzenia RRF - obiektywne okoliczności, które zaistniały od przyjęcia ostatniej rewizji KPO, to jest od grudnia 2023 r. Postulatu zawartego w uwadze nie można uznać za obiektywną okoliczność  w rozumieniu art. 21 rozporządzenia RRF. |
|  | Unia Metropolii Polskich | Ogólne | Pakiet legislacyjny powinien również objąć uregulowania dotyczące rozbieżności w zakresie źródeł finansowania tych samych usług z poziomu rządowego i samorządowego, który tworzy dysproporcje w zakresie ich finansowania i dostępności - przykładem jest cały wachlarz usług i świadczeń dotyczących opieki gerontologicznej i geriatrycznej oraz długoterminowej. |  | **UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA**  Rewizja komponentu KPO - ochrona zdrowia (D1.1) – ma na celu modyfikację poszczególnych kamieni milowych  w ramach przyjętych mierników i zakresu KPO, które zostały przyjęte przez KE  i pozostają niezmienione. Przyjęty w dniu  30 kwietnia 2021 r. przez Radę Ministrów plan KPO nie obejmuje działań związanych  z regulacją finansowania świadczeń opieki zdrowotnej. Niezależnie od powyższego należy zaznaczyć, że przesłanką do zmiany planu rozwojowego mogą być - zgodnie  z art. 21 rozporządzenia RRF - obiektywne okoliczności, które zaistniały od przyjęcia ostatniej rewizji KPO, to jest od grudnia 2023 r. Postulatu zawartego w uwadze nie można uznać za obiektywną okoliczność  w rozumieniu art. 21 rozporządzenia RRF. |
|  | Mazowieckie | Reformy -Komponent E, Zielona, inteligentna mobilność, Reforma E1.1, E4G | Proponuje się zachowanie zapisu dotyczącego wdrożenia zasady „zanieczyszczający płaci”, ewentualnie z późniejszą datą. | Zasada „zanieczyszczający płaci” w odniesieniu do pojazdów spalinowych stanowi spójną całość z planowanymi działaniami w zakresie rozwoju transportu publicznego, zapewniając dodatkowe źródło finansowania. Jak zwrócono uwagę w uzasadnieniu do zmian w komponencie E1G, budżety samorządów będą wymagały znaczącego wsparcia finansowego w celu wymiany taboru na nisko- i zeroemisyjny. Ponadto wdrożenie zasady „zanieczyszczający płaci” jest spójne z reformą E1.2 mającą na celu ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko. Obie reformy powinny pozwolić osiągnąć efekt synergii w ograniczeniu emisji szkodliwych substancji – w przypadku komponentu E4G – w całej Polsce, a w przypadku komponentu E1L reformy E1.2, dodatkowo w większych miastach. | **WYJAŚNIENIE**  Rząd RP zaproponował usunięcie kamienia E4G, ponieważ okres jego realizacji zbiegnie się w czasie z objęciem systemem ETS sektora transportu od 2027 r. Skumulowane obciążenia finansowe z tego wynikające mogłyby być niemożliwe do udźwignięcia przez polskie społeczeństwo. Jednocześnie w starym brzmieniu pozostawiona zostanie kamień milowy E3G zakładający wejście  w życie aktu prawnego wprowadzającego opłatę rejestracyjną od posiadania pojazdów związanych z emisjami zgodne  z zasadą „zanieczyszczający płaci”. Wprowadzona zostanie opłata zależna od emisji CO2 lub NOx. Dochody z opłat zostaną przeznaczone na ograniczenie negatywnych efektów zewnętrznych transportu i rozwój niskoemisyjnego transportu publicznego zarówno na obszarach miejskich, jak i wiejskich. |
|  | Mazowieckie | Reformy -Komponent E, Zielona, inteligentna mobilność, reforma E1.2, E1L | Proponuje się ustanowienie terminu wdrożenia stref czystego transportu na II lub III kw. 2025 r. | Uchwały w sprawie stref czystego transportu zostały już przyjęte w niektórych polskich miastach. Biorąc pod uwagę, że nie jest to działanie całkiem nowe, opóźnienie terminu wdrożenia reformy o pełny rok nie wydaje się uzasadnione. | **WYJAŚNIENIE**  Zaproponowana zmiana wynika z dużych różnic w przygotowaniu do realizacji reformy pomiędzy poszczególnymi miastami. Nie możemy traktować wszystkich miast jednakowo i potrzebne  jest bardziej indywidualne rozpatrzenie ich potrzeb i problemów wynikających  z wprowadzenia stref niskoemisyjnych. Wprowadzana reforma musi zostać skonsultowana z miastami, ponieważ to one będą odpowiedzialne za jej realizację. Wydłużenie okresu realizacji wydaję się być niezbędne dla odpowiedniego przygotowania zarówno legislacyjnego reformy, ale także przygotowania terenu,  na którym ma być zlokalizowana strefa czystego transportu, pod kątem wprowadzenia planowanych ograniczeń. |
|  | Mazowieckie | Inwestycje - Komponent A, Odporność i konkurencyjność gospodarki, inwestycja A1.3.1 | Proponuje się zamianę określenia: „*projekt ogólnego planu zagospodarowania przestrzennego*” na „*projekt planu ogólnego gminy*” | Zgodnie z art. 13a ust. 1 Ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2023 r. poz. 977): *„Dla obszaru gminy, z wyłączeniem terenów zamkniętych innych niż ustalane przez ministra właściwego do spraw transportu, rada gminy uchwala plan ogólny gminy, zwany dalej „planem ogólnym”.”* | **UWAGA UWZGLĘDNIONA**  Aktualny zapis wynika z nazewnictwa stosowanego przez KE. |
|  | Mazowieckie | Inwestycje - Komponent E, Zielona, inteligentna mobilność, reforma E1.1 | Proponuje się uwzględnić w poniższym zdaniu również niskoemisyjny tabor, poprzez dodanie sformułowania „autobusy niskoemisyjne” tj. „*W ustawie zostanie ustanowiony obowiązek od 2026r. zakupu przez operatorów oraz organizatorów publicznego transportu zbiorowego w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców autobusów zeroemisyjnych (elektrycznych i wodorowych) i niskoemisyjnych w ilości 90 % nabywanych autobusów”.* | Wprowadzenie przedmiotowej zmiany wpłynie na poprawę spójności zapisów dotyczących inteligentnej mobilności i będzie zgodne z projektem przywołanej ustawy, wprowadzającej obowiązek zakupu przez operatorów oraz organizatorów publicznego transportu zbiorowego tylko niskoemisyjnych i zeroemisyjnych autobusów w miastach powyżej 100 000 mieszkańców począwszy od 2026 r. | **WYJAŚNIENIE**  Dla zachowania spójności zapisów,  w przepisach krajowych zostaną zawarte pojęcia zdefiniowane już w polskim porządku prawnym i wszelkie wątpliwości zostaną usunięte. |
|  | Mazowieckie | Inwestycje – Komponent E, Zielona, inteligenta mobilność, inwestycja E2.1.1 | Proponuje się przeformułowanie wskaźnika z „prace na 500 km linii kolejowych z czego 250 km zostanie zrewitalizowanych” na „prace na 500 km linii kolejowych, z czego co najmniej 250 km zostanie zmodernizowanych, a pozostałe zrewitalizowane”. | Sformułowanie proponowane w przedstawionym do konsultacji dokumencie nie precyzuje, czego mają dotyczyć prace na liniach, które nie zostaną zrewitalizowane. | **UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA**  Nowy opis wskaźnika został maksymalnie uproszczony i pozwala na realizację potencjalnie szybszych, efektywniejszych  i tańszych prac (których zakończenie będzie możliwe w terminie do końca 2026 roku)  o zauważalnych efektach eksploatacyjnych dla pasażera bądź przewozów ładunków. Definicja „rewitalizacji” uwzględniona  w uzasadnieniu odpowiada pojęciu „odnowienia” zawartemu w dyrektywie interoperacyjnej.  Dyrektywa ta została transponowana do polskiej ustawy  o transporcie kolejowym. W dyrektywie mowa jest o modernizacji, odnowieniu  i utrzymaniu. Polska ustawa literalnie przenosi te pojęcia: „Odnowienie” oznacza wszelkie większe prace wymienne  w podsystemie lub jego części, niezmieniające całkowitych osiągów podsystemu, co odpowiada wskazanej  w uzasadnieniu do zmian CID definicji rewitalizacji linii kolejowych. |
|  | Mazowieckie | Inwestycje – Komponent E, Zielona, inteligenta mobilność, inwestycja E2.1.2 | Proponuje się zmianę wskaźnika na liczbę zakontraktowanych do modernizacji/nowych wagonów, zamiast zmniejszenia całkowitej liczby wagonów. | Biorąc pod uwagę wysokie zapotrzebowanie na wagony, o czym świadczy niedawny przetarg na 300 wagonów przeprowadzony przez PKP Intercity, trudno znaleźć uzasadnienie dla ograniczenia łącznej liczby przewidzianego do zakupu taboru. Lepszym rozwiązaniem wydaje się rezygnacja z obowiązku zakończenia procesu produkcji/modernizacji do połowy 2026 roku, analogicznie do taboru dla linii regionalnych. | **UWAGA NIEZASADNA**  Zmniejszenie tego wskaźnika zgłosiło PKP IC twierdząc, że nie jest możliwe zrealizowanie większej liczby wagonów w tym okresie. Należy jednak zaznaczyć, że obniżenie dotyczy wyłącznie kamienia pośredniego E19aG – kontraktacji – natomiast miernik kamienia ostatecznego E20G – dostawa -pozostał niezmniejszony. |
|  | Mazowieckie | Inwestycje - Komponent E, Zielona, inteligentna mobilność | Proponuje się uwzględnienie w komponencie budowy sieci krajowych tras rowerowych realizowanej na poziomie wojewódzkim. | Konwent Marszałków Województw RP już w 2019 roku przyjął stanowisko w sprawie systemu krajowych i regionalnych tras rowerowych. Od tego czasu województwa sukcesywnie realizują system tras w ramach ustalonych wtedy korytarzy. W ramach rozwoju zielonej mobilności, należy wspierać powstanie sieci szkieletowej tras o zasięgu ponadlokalnym, która pozwoli zapewnić konkurencyjne warunki komunikacji dla bezemisyjnej mobilności rowerowej, jednocześnie przyczyniając się do pobudzenia gospodarki – zarówno w zakresie towarów i usług związanych z rowerami, jak i z turystyką i podróżami. | **WYJAŚNIENIE**  Budowa tras rowerowych możliwa jest  w ramach inwestycji B3.4.1 Inwestycje na rzecz zielonej transformacji miast (Komponent B Zielona energia  i zmniejszenie energochłonności –  część pożyczkowa KPO).  Projekty mogą być realizowane na terenie miast i ich obszarów funkcjonalnych.  Modyfikacja ww. ograniczenia co do miejsca realizacji projektów nie jest możliwa, ponieważ Strategia inwestycyjna instrumentu uruchomionego w ramach inwestycji B3.4.1 jest dowodem na osiągnięcie jednego z kamieni milowych, dlatego nie może podlegać zmianie. Strategia inwestycyjna oraz informacje  o naborze znajdują się na stronie www. MFiPR: <https://www.gov.pl/web/planodbudowy/zielona-transformacja-miast2> |
|  | Mazowieckie | Inwestycje – Komponent E, Zielona, inteligenta mobilność, inwestycja E2.1.2 | **Obecnie:**  Inwestycja zostanie zakończona do dnia 30 czerwca 2026 r. Odpowiednie umowy finansowe zostaną podpisane do dnia 31 marca 2024 r.  **Propozycja zmiany:**  Inwestycja zostanie zakończona do dnia 30 grudnia 2027 r. Odpowiednie umowy finansowe zostaną podpisane do dnia 30 grudnia 2024 r. | Zgodnie z pierwotnymi zapisami inwestycje muszą zostać zakończone do 30 czerwca 2026 r., jednakże okres kwalifikowalności rozpoczął  się już 1 lutego 2020 r. Opóźnienia we wdrożeniu konkursów KPO w sektorze kolejowym sprawiły,  że pozostało bardzo mało czasu na realizację projektów, potencjalni wykonawcy w każdym z postępowań przetargowych wnioskowali o wydłużenie terminu dostaw od co najmniej 36 do ponad 40 miesięcy od dnia podpisania umowy. | **UWAGA NIEZASADNA**  Kamień milowy E19G jest kamieniem milowym pośrednim. Jego niezrealizowanie wpłynie negatywnie na możliwość uzyskania przez Polskę płatności z RRF w danym kwartale.  Okres kwalifikowalności wydatków dla inwestycji nie ulega zmianie, jest określony w rozporządzeniu RRF – do połowy 2026 r. |
|  | Mazowieckie | Inwestycje – Komponent E, Zielona, inteligenta mobilność, inwestycja E2.1.2, E20G | **Obecnie:**  Orientacyjny harmonogram zakończenia działania: II kwartał 2026 r.  **Propozycja zmiany:**  Orientacyjny harmonogram zakończenia działania: IV kwartał 2027 r. | Okres kwalifikowalności wydatków należy wydłużyć w związku z argumentacją ujętą w punkcie wyżej. Obecnie zgodnie z katalogiem kwalifikowalności inwestycje muszą zostać zakończone do 30 czerwca 2026 r. czyli w II kwartale 2026 r.  Opóźnienia we wdrożeniu konkursów KPO w sektorze kolejowym sprawiły,  że pozostało bardzo mało czasu na realizację projektów. Przewidywane terminy realizacji umów to co najmniej 36 do ponad 40 miesięcy od dnia podpisania umowy.  Niniejsza propozycja zmiany jest konsekwencją propozycji zmiany opisanej w punkcie wyżej. | **UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA**  OOW nie powinni wstrzymywać się  z rozpoczęciem realizacji inwestycji do momentu zawarcia umowy o objęcie wsparciem, a rozpocząć jej finansowanie ze środków własnych, tak aby zwiększyć szanse na terminową realizację inwestycji. Zaawansowanie inwestycji było jednym  z kryteriów ocenianych w konkursie taborowym.  Intencją propozycji rewizji KPO w zakresie wskaźnika taborowego jest wskazanie, odnośnie do części EZT zakupionych ze środków KPO, np. podpisania umowy na dostawę jako kamienia milowego KPO. Dodatkowo Komisja nie wyraziła zgody na przesunięcie okresu kwalifikowalności KPO. W związku z powyższym uwaga nie może zostać uwzględniona. |
|  | Mazowieckie | Inwestycje – Komponent B, inwestycja B3.3.1 | Zmiana alokacji środków z komponentu B3.3.1 Inwestycje w zwiększanie potencjału zrównoważonej gospodarki wodnej na obszarach wiejskich na komponent B3.1.1 Inwestycje w zrównoważoną gospodarkę wodno-ściekową na obszarach wiejskich. | Postulat wiąże się ze znikomym zainteresowaniem wnioskodawców inwestycjami w zrównoważoną gospodarkę wodną (retencja wodna). Zmiana alokacji pozwoli na zrealizowanie większej ilości inwestycji na obszarach wiejskich w zakresie gospodarki wodno-ściekowej (sieci wodociągowe, kanalizacyjne, SUW). | **WYJAŚNIENIE**  Inwestycja B3.3.1 ma na celu wsparcie przedsięwzięć na obszarach wiejskich  w zakresie poprawy gospodarowania wodą oraz efektywności wykorzystania jej zasobów. Zaplanowane działania mają ograniczać odpływ wody, z uwzględnieniem jej retencjonowania dla przeciwdziałania skutkom suszy. Tego typu zadania  w zmieniającym się klimacie są niezwykle ważne i niezbędne. Należy zwrócić uwagę, że Plan Strategiczny dla Wspólnej Polityki Rolnej na lata 2023-2027 nie przewiduje podobnego typu interwencji, z uwagi na wpisanie ich w KPO. Rezygnacja ze środków inwestycji B3.3.1 oznaczałaby całkowite pominięcie działań w zakresie gospodarki wodnej na obszarach wiejskich. Ponadto ze względu na ograniczony czas na realizację przedsięwzięć w ramach KPO zwiększenie puli środków na inwestycję B3.1.1 mogłoby nieść ryzyko braku możliwości w tak krótkim czasie inwestycji w zakresie gospodarki wodno – ściekowej przez gminy. Ponadto obecnie inwestycja B3.3.1 KPO jest elementem części pożyczkowej KPO,  a inwestycja B3.1.1 KPO – części grantowej KPO. W przypadku inwestycji B3.3.1 KPO cały jej budżet (289 mln EUR) został zawarty w *Rozporządzeniu Ministra Funduszy i Polityki Regionalnej z dnia 17 listopada 2022 r. w sprawie wykazu inwestycji  w ramach Krajowego Planu Odbudowy  i Zwiększania Odporności kwalifikujących się do objęcia wsparciem o charakterze bezzwrotnym oraz w ramach, których wsparcie zwrotne przyznawane w formie pożyczki może podlegać umorzeniu*.  W przypadku ew. realokacji istniałoby ryzyko, że realokowana kwota byłaby wsparciem zwrotnym (pożyczki). Dlatego też obecnie nie identyfikuje się możliwości przeniesienia środków z jednej do drugiej inwestycji. |
|  | Mazowieckie | Komponent D, Efektywność, dostępność i jakość systemu ochrony zdrowia, Inwestycja „Rozwój opieki długoterminowej poprzez modernizację infrastruktury podmiotów leczniczych na poziomie powiatowym” | Proponuje się wykreślenie wyrazu „powiatowy”. | Opieka długoterminowa jest obszarem działań nie tylko szpitali powiatowych, ale również działających na innych poziomach. Istnieje potrzeba zabezpieczenia pacjentów także na szczeblu regionalnym. Wyznacznikiem zasadności wsparcia powinno być zaspokojenie potrzeb zdrowotnych na danym obszarze, a nie fakt funkcjonowania podmiotu jako szpital powiatowy. | **UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA**  Celem II rewizji jest wprowadzenie zmian do już przyjętego KPO. Inwestycja D1.2.1 jest projektowana w oparciu o reformę D1.2 „Zwiększenie efektywności, dostępności  i jakości usług opieki długoterminowej świadczeniodawców opieki zdrowotnej na poziomie powiatowym” w ramach, której przeprowadzono analizę i ocenę stanu opieki długoterminowej i opieki geriatrycznej w Polsce. Na podstawie uzyskanych wyników związanych  z lokalnymi potrzebami zdrowotnymi, przygotowano zakres wsparcia na rzecz tworzenia zakładów leczniczych lub komórek organizacyjnych szpitali powiatowych, w których będą udzielane świadczenia zdrowotne w zakresie opieki geriatrycznej i świadczenia pielęgnacyjne  i opiekuńcze w ramach opieki długoterminowej. |
|  | Mazowieckie | Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności, s. 466,  Zestawienie środków finansowych z części grantowej RRF i pożyczkowej RRF,  Komponent D, Efektywność, dostępność i jakość systemu ochrony zdrowia,  Inwestycja D1.1.1 | Proponuje się zmianę zapisu z sektora rządowego na sektor samorządowo – rządowy. | W przedstawionym rozwiązaniu brak jest możliwości uzyskania środków finansowych na przedmiotowe działania przez sektor samorządowy.  Wiele szpitali samorządowych (zwłaszcza wojewódzkich) pełni funkcje ośrodków wysokospecjalistycznych, w tym jako szpitale lub oddziały kliniczne.  Inwestycje D1.1.1 z nazwy dedykowane są także do innych podmiotów leczniczych, nie tylko wysokospecjalistycznych. Powinno mieć to odzwierciedlenie w Zestawieniu środków finansowych z części grantowej RRF i pożyczkowej RRF poprzez określenie sektora instytucjonalnego jako samorządowo-rządowy. | **UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA**  Dokument, do którego zgłoszono uwagę,  w kształcie przyjętym przez RM nie jest przedmiotem rewizji, niemniej wsparcie dla szpitali wojewódzkich jest możliwe.  Zakres inwestycji D1.1.1 nie ogranicza katalogu wnioskodawców do podmiotów, dla których organem założycielskim lub prowadzącym jest administracja rządowa.  W ramach inwestycji D1.1.1 odbiorcami wsparcia będą mogły być m.in. również szpitale wojewódzkie. W treści opisu inwestycji nie ma ograniczenia do szpitali, dla których organem założycielskim lub prowadzącym jest minister lub wojewoda, czy też szpitali uniwersyteckich. Należy uznać, że szpitale wojewódzkie są  w katalogu potencjalnych wnioskodawców w D1.1.1. |
|  | Lubuskie | E1.1.2 – str. 33-34  Inwestycje (część dotacyjna):  Zero i niskoemisyjny transport zbiorowy (autobusy) | Proponujemy uwzględnienie zapisu umożliwiającego większy udział dostaw pojazdów hybrydowych oraz autobusów spełniających normę ekologiczną co najmniej EURO 5. | W obecnym czasie autobusy o napędzie zeroemisyjnym mają ograniczone możliwości realizacji przewozów, szczególnie na trasach lokalnych z uwagi na możliwość pokonywania relatywnie krótkich dystansów. Dodatkowo wymagany jest odpowiedni czas na uzupełnienie energii elektrycznej, a także brakuje odpowiedniej ilości stacji ładowania. Konieczna jest odpowiednia siatka takich stacji, której budowa będzie czasochłonna.  Uelastycznienie zapisów wpłynie również na większe możliwości realizacji dostaw. | **UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA**  Propozycja nie jest możliwa do uwzględnienia, z uwagi na wypracowane  i uzgodnione z KE dokumenty programowe KPO (w tym zapisy Decyzji wykonawczej Rady UE) i wynika m.in. z kwestii tzw. markerów klimatycznych. Szczególnie kwestia ilości autobusów niskoemisyjnych była przedmiotem starań strony polskiej. Obecna ilość pojazdów niskoemisyjnych  w tym hybryd jest wypadkową uzgodnień  z KE. |
|  | Lubuskie | E2.1.1 – str. 35-37  Inwestycje (część dotacyjna):  Linie kolejowe | Proponujemy uwzględnienie w ramach rewitalizacji i modernizacji linii kolejowych - prac na LK nr 203 (Krzyż – Kostrzyn), 367 (Gorzów – Zbąszynek) i 358 Zbąszynek – Czerwieńsk – Gubin gr. państwa (dobudowa II-go toru) | Wymienione linie kolejowe są strategicznymi szlakami ze względów gospodarczych, jak też obronnych dla kraju. Przyjęcie wnioskowanej uwagi wraz z jej realizacją znacząco wpłynie na poprawę transportu kolejowego do i z UE. | **UWAGA NIEZASADNA**  Na chwilę obecną nie jest możliwe ujęcie kolejnych inwestycji w ramach środków dostępnych w KPO, ponieważ alokacja dostępnych środków została już rozdysponowana na inne projekty. Poza tym czas pozostały do końca realizacji KPO jest niewystarczający, aby możliwe było dodawanie kolejnych, nowych projektów. Należy zauważyć, że realizacja tego typu projektów infrastrukturalnych wymaga pozyskiwania licznych zgód innych organów (np. decyzje środowiskowe, uzgodnienia  z konserwatorem itp. co wymaga czasu  a musi zostać uzyskane przed rozpoczęciem prac budowlanych), które dodatkowo blokują możliwość wpisywania dodatkowych, nowych projektów do realizacji w ramach KPO. |
|  | Lubuskie | E2.1.2 – str. 37-38  Inwestycje (część dotacyjna):  Pasażerski tabor kolejowy | Dodanie zapisu:  „Możliwość zawierania umów na zakup taboru hybrydowego (spalinowo / elektryczny) do II kw. 2026” | Wprowadzenie możliwości zawierania umów na zakup jednostek hybrydowych (spalinowo/elektrycznych) z zaktualizowanym terminem, umożliwi kontynuowanie procesu inwestycji w nowoczesny tabor kolejowy, mogący obsługiwać relacje dla których istniejący stan infrastruktury kolejowej wymaga stosowania zarówno zasilania trakcją spalinową, jak też elektryczną.  Zgodnie z Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021r. za bezemisyjny / zasilany energią elektryczną tabor kolejowy uznaje się również pociągi elektryczno-spalinowe.  Uelastycznienie zapisów wpłynie również na większe możliwości realizacji dostaw. | **UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA**  W regulaminie konkursu oraz zapisach KPO zostało jasno określone, że wsparcie jest przeznaczone na zakup pojazdów: zeroemisyjnych tj. zasilanych energią elektryczną lub hybrydowych, wykorzystujących obok energii elektrycznej inne zeroemisyjne rozwiązania. Chodzi więc o pojazdy które podczas jazdy nie emitują żadnych zanieczyszczeń. Także przesunięcie daty dla zawierania umów na II kw. 2026, czyli na termin zakończenia kwalifikowalności KPO jest nie do przyjęcia. |
|  | Lubuskie | Inwestycje  Część dotacyjna, Komponent D, nr inwestycji D3.1.1  Kompleksowy rozwój badań w zakresie nauk medycznych i nauk o zdrowiu  D37G  Liczba utworzonych Centrów Wsparcia Badań Klinicznych | Wątpliwości budzi całkowite usunięcie wyszczególnienia, że centra badań będą umiejscowione w strukturze mniejszych i lokalnych podmiotów opieki zdrowotnej i zastąpienie tej treści sformułowaniem: zlokalizowane będą w strukturze podmiotów opieki zdrowotnej.  Ponadto niezasadne jest usunięcie zobowiązania do prowadzenia szkoleń dla personelu medycznego oraz działań mających na celu podniesienie świadomości pacjentów w zakresie badań klinicznych w nowoutworzonych centrach. | Zaproponowana zmiana spowoduje, że centra zostaną utworzone w dużych ośrodkach miejskich, w których łatwo o dostęp do badań, którym łatwiej się rozwijać niż mniejszym lokalnym ośrodkom.  Usunięcie zobowiązania do prowadzenia szkoleń w nowopowstałych centrach i zastąpienie go możliwością rozwoju istniejących centrów wpłynie negatywnie na centra nowe, które bardziej potrzebują środków na rozwój kadr. Z treści wynika, że doszkalanie kadr będzie możliwe wyłącznie w 10 istniejących centrach.  Uzasadnienie zmiany jedynie potwierdza powyższe, bowiem, skoro w centrach powinien znaleźć się najnowocześniejszy sprzęt diagnostyczny, którego nie mają mniejsze miejscowości, a z kolei jest dostępny wyłącznie na terenie uniwersyteckich szpitali klinicznych lub instytutów naukowych - to dodatkowe wsparcie istniejących jednostek kosztem mniejszych podmiotów jest bezzasadne. | **WYJAŚNIENIE**  Zdecentralizowane badania kliniczne (DCT) odnoszą się do strategii badań klinicznych, w której niektóre lub wszystkie etapy procesu badawczego odbywają się poza tradycyjnymi placówkami badawczymi, takimi jak szpitale lub ośrodki badawcze.  W porównaniu z tradycyjnymi badaniami klinicznymi, DCT wykorzystują technologie cyfrowe i zdalne monitorowanie, co może zwiększyć dostępność, obniżyć koszty  i zwiększyć wygodę zarówno pacjentów, jak i badaczy. Dzięki DCT pacjenci mogą uczestniczyć w badaniach klinicznych bez konieczności podróżowania do placówki badawczej, co jest szczególnie ważne dla osób mieszkających w odległych miejscach lub o ograniczonej sprawności ruchowej,  nie ma zatem konieczności, aby w sposób szczególny promować mniejsze i lokalne podmioty opieki zdrowotnej. Taki model organizacji i realizacji badań klinicznych pozwala na zwiększenie dostępu do badań klinicznych dla pacjentów spoza dużych ośrodków miejskich.  Dla obu grup już istniejących  i nowoutworzonych CWBK zobowiązanie do prowadzenia szkoleń dla personelu medycznego oraz działań mających na celu podniesienie świadomości pacjentów  w zakresie badań klinicznych jest identyczne. Wynika to ze standardu Modelowego Centrum Wsparcia Badań Klinicznych, który musi zostać wdrożony  w trakcie projektu. Być może szczególne zwrócenie uwagi na ten aspekt w konkursie zaplanowanym do już istniejących CWBK spowodował pewne nieporozumienie. Należy podkreślić, że dla obu grup (istniejących i nowotworzonych CWBK) aspekty związane ze szkoleniem personelu medycznego oraz podnoszeniem świadomości pacjentów dotyczących badań klinicznych oraz zakres działań z tym związanych są niemal identyczne a różnice wynikają z już podjętych działań przez istniejące CWBK.  Należy zwrócić uwagę, że w treści proponowanych zmian został wykreślony cały akapit opisujący zadania przed jakimi staje nowoutworzony CWBK tj. „Pozyskają one środki na inwestycje i rozwój instytucjonalny. Zobowiązani są do prowadzenia szkoleń dla personelu medycznego oraz działań mających na celu podniesienie świadomości pacjentów  w zakresie badań klinicznych.”. Szczegółowy opis zadań przedstawiony jest  w Regulaminie konkursu oraz  w Modelowym Standardzie Centrum Wsparcia Badań Klinicznych – dokument jest w dostępie ogólnym na stornach ABM. Zapisy usunięto celem uproszczenia treści dokumentu. Opis zadań dla już istniejących CWBK został przedstawiony w sposób szczegółowy, ponieważ jest to nowe zadanie. Ponadto w mechanizmie weryfikacji wskaźnika pozostały zapisy potwierdzające realizację szkoleń przez ostatecznych odbiorców wsparcia tj. „kopie umów podpisanych przez Agencję Badań Medycznych oraz Centra Wsparcia Badań Klinicznych zawierające zapewnienie, że Centra zobowiązują się do prowadzenia szkoleń dla personelu medycznego oraz działań mających na celu zwiększenie świadomości pacjentów dotyczącej badań klinicznych. |
|  | Lubuskie | Rewizja KPO – reformy - część dotacyjna  Komponent D Efektywność, dostępność i jakość świadczeń zdrowotnych  Numer reformy D1.1  Opis komponentu oraz lub działania (inwestycji/reformy) | Uwagi do wersji zmienionej modyfikowanego elementu (str. 9-10)  Wersja zmieniona zakłada wejście w życie pakietu legislacyjnego wprowadzającego rozwiązania prawne dotyczące modernizacji i poprawy efektywności szpitali.  Pakiet legislacyjny będzie obejmował szereg działań, w tym m.in. uruchomienie programu szkoleń dla kadry zarządzającej publicznymi podmiotami leczniczymi.  Propozycja korekty proponowanych zapisów dotyczy rozszerzenia kręgu osób planowanych do objęcia szkoleniami o przedstawicieli podmiotów tworzących, nadzorujących (np. jst, NFZ) oraz właścicieli i współwłaścicieli podmiotów leczniczych, lub innych instytucji biorących udział w procesach restrukturyzacyjnych. | Procesy np. restrukturyzacji, konsolidacji, przeprofilowania czy restrukturyzacji zadłużenia podmiotów leczniczych są złożone i wymagają zaangażowania wielu stron i szczebli systemu ochrony zdrowia.  Ww. procedury są realizowane i oparte na ścisłej współpracy z np. podmiotami tworzącymi i nadzorującymi podmioty lecznicze lub z podmiotami, które prowadzą podmioty lecznicze w formie spółek kapitałowych.  Dlatego koniecznym jest, aby zakres szkoleń dotyczących restrukturyzacji i innych planowanych zmian w systemie ochrony zdrowia objął szersze grono osób zaangażowanych w tym obszarze. | **UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA**  Uwaga dotyczy bardzo szczegółowych rozwiązań, które nie powinny być przedmiotem regulacji w samym KPO. Postulat może zostać zaadresowany przynajmniej w części w dokumentach wdrożeniowych.  Wskazane w rewizji KPO działanie dotyczące szkoleń dla kadry zarządzającej publicznymi podmiotami leczniczymi odnosi się do przyjętego w KPO celu reformy D1G,  tj. "wzmocnienie kadry zarządzającej  i popularyzacja nowoczesnych systemów, narzędzi i metod zarządzania w ochronie zdrowia..." Na etapie opracowywania szczegółowych założeń programu szkoleń grupę docelowych odbiorców szkoleń będzie można poszerzyć o osoby odpowiedzialne za nadzór nad publicznymi podmiotami leczniczymi.  Przy tym należy podkreślić, że szkolenia stanowią element opisu reformy. Inwestycja D1.1.1 przypisana do reformy D1.1 nie obejmuje szkoleń. |
|  | Miasto Szczecin (Unia Metropolii Polskich) | E1.2.1. Zeroemisyjny transport zbiorowy w miastach (tramwaje) | Ewentualne rozszerzenie zakresu inwestycji o dodatkowe tramwaje/zwiększenie budżetu | Dopuszczenie pojazdów o statusie „w produkcji” jest wysoce zasadne, jednak zmiana w ramach rewizji być może powinna zawierać również aspekt ilościowy tj. wraz z dopuszczeniem statusu „w produkcji” powinna odnosić się do realnego popytu na pojazdy przy zdefiniowanych przez stronę polską warunkach finansowania (które dla samorządów wciąż są nieznane). Należy zauważyć, że inwestycja ma być realizowana w formie instrumentu zwrotnego. Zainteresowanie instrumentem zależne będzie przede wszystkim od realnej stopy umorzenia pożyczki/realnego współfinansowania zakupów ze środków KPO/UE. Przy braku lub niewielkim umorzeniu zainteresowanie samorządów może być niskie, jednak jeżeli poziom realnego umorzenia będzie odpowiednio wyższy zainteresowanie samorządów może znacząco przekroczyć planowane założenia ilościowe/alokację. Nawet pobieżna analiza popytu na pojazdy wskazuje, że tylko bieżące potrzeby taborowe samej Gminy Miasto Szczecin (lista rezerwowa projektów w działaniu 3.1 FEnIKS – projekt pn. „Zakup dla Spółki Tramwaje Szczecińskie 30 wagonów tramwajowych całkowicie niskopodłogowych, w tym 10 tramwajów dwukierunkowych" to 1/3 planowanych w KPO zakupów. Taka ilość pojazdów była zakładana przez Gminę Miasto Szczecin dla dofinansowania na poziomie 85%. Alokacja w ramach FEniKS w działaniu 3.1 jest dla Gminy Miasto Szczecin niewystarczająca, więc KPO pozostaje bardzo istotną szansą na zakup taboru. | **WYJAŚNIENIE**  Kwestie zwiększenia alokacji na inwestycje taborowe w ramach FEniKS / KPO mogą podlegać rozpatrzeniu, gdy zostanie potwierdzone, że dotychczas zaplanowane inwestycje w zakup taboru realizowane są przez beneficjentów zgodnie z założeniami oraz pod warunkiem dysponowania przez PL odpowiednią alokacją. |
|  | Związek Powiatów Polskich | Reformy – część dotacyjna str. 4 Numer reformy A4.2. | Wydłużyć vacatio legis na wejście w życie przepisów wprowadzających obligatoryjne standardy opieki nad dziećmi do lat 3 z 12 do 24 miesięcy. | 12 miesięcy to bardzo krótki okres czasu. Wdrożenie standardów będzie niosło za sobą koszty. Samorządy muszą mieć zapewnioną realną możliwość zaplanowania wydatków na ten cel w budżetach przed rozpoczęciem roku budżetowego. | **UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA**  Realizacja kamienia milowego wprowadzającego obowiązkowe standardy opieki na dziećmi do lat 3 jest znacznie opóźniona wobec pierwotnych założeń.  W aktualnej rewizji PL negocjuje z KE możliwość wydłużenia okresu wprowadzenia zmian w odpowiednich aktach prawnych z zastosowaniem vacatio legis, aby zapewnić dodatkowy czas podmiotom prowadzącym instytucje opieki. Planuje się, aby etap dotyczący vacatio legis trwał do końca 2025 r. W tym czasie podejmowane będą działania przygotowawcze mające na celu wsparcie podmiotów publicznych i niepublicznych (oraz JST odpowiedzialnych za nadzór nad instytucjami opieki) we wdrażaniu obowiązkowych standardów. Takie wsparcie realizowane będzie m.in. za pośrednictwem szkoleń dla kadr, finansowanych ze środków EFS+ w ramach Programu Fundusze Europejskie dla Rozwoju Społecznego (FERS). |
|  | Związek Powiatów Polskich | Reformy – część dotacyjna str. 5 i 6  Numer reformy A.4.6 | Wątpliwości budzi zakres korekty dotyczącej opieki długoterminowej. Zgadzamy się, że bez zwiększenia nakładów finansowych nie będzie możliwe wdrożenie standardów wynikających z zaleceń Banku Światowego ale nie jest to powód do zdejmowania odpowiedzialności za stan opieki długoterminowej z Ministerstwa Finansów. Za wdrożenie reform przewidzianych w KPO odpowiada strona rządowa a nie poszczególne resorty, stąd wyjaśnienie, że nie jest możliwe wdrożenie kompleksowej reformy opieki długoterminowej w praktyce będzie oznaczało zachowanie status quo w tym obszarze. |  | **WYJAŚNIENIE**  Uzasadnienie zmiany niezbędnej do wprowadzenia w zakresie kamienia milowego A70G jest następujące:  - przesuniecie w realizacji kamienia A69G  o pół roku, BŚ nie zakończył bowiem prac nad raportem z przeglądu systemu OPD  w Polsce do końca 2023 r., ostateczna wersja raportu nie jest jeszcze gotowa;  - spodziewano się, że zakres reformy, który musi znaleźć odzwierciedlenie w zmianach legislacyjnych nie będzie pozwalał na ich przeprowadzenie w okresie roku, jednak bez wniosków z przeglądu zgłaszanie zmian w programie było bezpodstawne;  - nie wnioskuje się o zaniechanie działań związanych z reformą, ale wskazuje na obiektywne przesłanki dot. konieczności zapewnienia czasu na wprowadzenie bardzo szerokich zmian legislacyjnych – należy podkreślić, że naruszenie terminu wskazanego w KPO może skutkować zmniejszeniem funduszy dla Polski uruchamianych w na realizację Programu, zatem konieczne jest rzetelne podejście do priorytetów reformy i wskazanie tych, które mają szanse na wdrożenie w okresie realizacji KPO;  - raport z przeglądu systemu OPD nie zawiera i nie będzie zawierał operacjonalizacji rekomendacji, wskazania instytucji odpowiedzialnych za wdrożenie poszczególnych sugestii kierunkowych ani analizy wykonalności, tj. określenia możliwości organizacyjnych, kosztowych  i kadrowych wprowadzenia proponowanych rozwiązań. Aspekty te będą mogły zostać poddane analizom dopiero po przyjęciu raportu.  - należy także uwzględnić konieczność etapowego wprowadzenia poszczególnych rozwiązań prawnych;  - w raporcie Banku Światowego podkreślono, iż obecnie system opieki długoterminowej w Polsce regulowany jest przez liczne akty prawne – w tym dwie ustawy koordynowane przez różnych ministrów (ministra zdrowia i ministra  ds. zabezpieczenia społecznego)  i niedotyczące wyłącznie tematyki opieki długoterminowej, ale całego systemu pomocy społecznej oraz świadczeń opieki zdrowotnej finansowanych ze środków publicznych, a także ok. 70 rozporządzeń. Wprowadzenie dodatkowych definicji  i uzgodnienie pojęć, które byłyby adekwatne do potrzeb usługobiorców obu systemów, już samo w sobie jest wyzwaniem czasochłonnym.  - proces reformy powinien prowadzić do przemyślanego i trwałego uporządkowania kluczowych regulacji dot. opieki długoterminowej, a nie do wprowadzenia rozwiązań tymczasowych i niedostatecznie skonsultowanych; dokonywanie na szybko zmian rewolucyjnych może prowadzić do zmniejszenia dostępności do opieki długoterminowej;  - kierunkowe rekomendacje sformułowane w projekcie raportu w większości nie dotyczą tylko jednego obszaru spraw  i kompetencji wyłącznych danego ministra, ale implikują konieczność podjęcia wspólnych ustaleń pomiędzy poszczególnymi ministrami (nie tylko pomiędzy ministrami właściwymi do spraw zdrowia, pracy i zabezpieczenia społecznego, ale także polityki senioralnej  i in.). W konsekwencji, wypracowanie jednolitego stanowiska odnośnie wspólnych priorytetów w tym zakresie wymaga przeprowadzenia stosownych konsultacji międzyresortowych, w tym także –  co wskazano w uwadze – przeanalizowanie skutków finansowych postulowanych zmian;  - uwaga nie odnosiła się do konkretnych zmian, nie wskazano jakie priorytety reformy miałyby być realnie wdrożone do końca realizacji KPO, należy natomiast zaznaczyć, że priorytety zmian legislacyjnych zostały wskazane w nowym proponowanym brzmieniu kamienia milowego. |
|  | Związek Powiatów Polskich | Reformy – część dotacyjna str. 7 Numer reformy C2.1 | W C7G termin IV kwartał 2024 r. zmienić na I kwartał 2025 r. | Urealnienie terminu przyjęcia reformy. | **UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA**  Ministerstwo Cyfryzacji opracowuje obecnie nowy projekt nowelizacji ustawy  o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne. W związku ze zmianą zakresu przedmiotowego projektu aktualnie trwają kompleksowe konsultacje w ramach uzgodnień wewnątrzresortowych. Zakończenie prac legislacyjnych i skierowanie projektu do Sejmu zaplanowano na III kwartał 2024 r. Ministerstwo Cyfryzacji planuje wejście  w życie ustawy, w IV kw. 2024 r. |
|  | Związek Powiatów Polskich | Reformy – część dotacyjna str. 10 Numer reformy D1.1 | 1. Obok umożliwienia tworzenia i prowadzenia podmiotów leczniczych przez Związki wprowadzenie przepisów zachęcających podmioty właścicielskie do konsolidacji zasobów kadrowych i organizacyjnych również w bardziej miękkich formach współpracy. Biorąc pod uwagę, że prace legislacyjne jeszcze się nie rozpoczęły termin realizacji powinien zostać ustalony na I kw. 2025 r.  2. Skreślić fragment dotyczący ustalania wskaźników jakościowych.  3. Umożliwienie udziału w szkoleniach również kadrze nadzorującej publiczne podmioty lecznicze.  4. W propozycji brakuje rozwiązań odnoszących się do stabilizacji sytuacji finansowej podmiotów leczniczych. | Ad. 1. Część szpitali pełniących rolę tzw. szpitali powiatowych formalnie jest prowadzona przez podmioty prywatne (np. na majątku dzierżawionym od JST). Brakuje obecnie instrumentu, który po pierwsze umożliwiałby po drugie zachęcał do podejmowania wieloletniej współpracy, która ułatwiłaby konsolidację zasobów podmiotów sektora publicznego i prywatnego.  Ponadto w ramach reformy powinny być zdiagnozowane bariery, które dzisiaj mogą zniechęcać do konsolidacji podmiotów leczniczych.  Ad 2. Rozporządzenie w tej sprawie powinno wejść w życie 1 stycznia 2024 r., a do 30 września Prezes NFZ winien opublikować w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Funduszu wartość realizacji wskaźników jakości opieki zdrowotnej. Niezrozumiałym jest zatem wprowadzanie do KPO zobowiązania do podjęcia się czegoś, co powinno już obowiązywać i to w terminie daleko wykraczającym poza wynikające z już obowiązującej ustawy o jakości w opiece zdrowotnej i bezpieczeństwie pacjenta.  Ad. 4 Problemy szpitali nie wynikają wyłącznie z przyczyn o charakterze zarządczym, ale mają swoje źródło również w przepisach systemowych odnoszących się do finansowania świadczeń opieki zdrowotnej. | **WYJAŚNIENIE**  1. Obecne obowiązujące przepisy dotyczące przekształceń i konsolidacji podmiotów leczniczych działających w różnych formach prawnych umożliwiają prowadzenie procesów konsolidacyjnych podmiotów leczniczych. Wprowadzenie innych "miękkich" form współpracy między podmiotami wykracza poza zakres przedmiotowy planowanych do zmian przepisów.  2. Wydanie rozporządzenia dotyczącego wskaźników jakości stanowi dokończenie realizacji kamienia milowego KPO dotyczącego wdrożenia ustawy o jakości  w opiece zdrowotnej i bezpieczeństwie pacjenta.  3. Planowane w ramach rewizji szkolenia dla menadżerów publicznych podmiotów leczniczych mogą być na etapie określania docelowych odbiorców szkoleń poszerzone o osoby nadzorujące te podmioty.  4. Działania odnoszące się do stabilizacji sytuacji finansowej podmiotów leczniczych zostały ujęte w planowanej zmianie przepisów odnoszących się do PSZ. |
|  | Związek Miast Polskich | A1.3.1. (tj. Wdrożenie reformy planowania i zagospodarowania  przestrzennego), | Pozostawienie wersji aktualnej, mierzącej odsetek gmin, które przyjęły ogólne plany zagospodarowania przestrzennego, a jeżeli prognozuje się, że nie będzie możliwe osiągnięcie zakładanego wcześniej wskaźnika, wówczas proponuje się zmniejszenie wartości docelowej dot. procentu gmin, które przygotowały i przyjęły plan ogólny | Przygotowanie i opublikowanie w Biuletynie Informacji Publicznej projektu planu ogólnego gminy nie daje gwarancji, że plan ogólny danej gminy zostanie uchwalony, a zatem pozostaje bez realnego wpływu na wdrożenie reformy planowania i zagospodarowania przestrzennego Po etapie udostępnienia w BIP projektu planu następuje szereg czynności proceduralnych, takich jak m.in.: uzyskanie opinii i uzgodnień organów i instytucji, przeprowadzenie konsultacji społecznych, wprowadzanie zmian i ich uzgodnienie, mogących znaczne wydłużyć procedurę uchwalenia planu ogólnego. Ponadto część gmin jest na etapie przygotowywania strategii rozwoju gminy, której chcą poświęcić większą uwagę, jako dokumentu, na którym opierać będzie się plan ogólny, a dopiero w kolejnym etapie zająć się procedurą sporządzania planu ogólnego, która również będzie czasochłonna. Zaproponowana modyfikacja wskaźnika A16G oraz A17G (por. Fiszki dotyczące inwestycji) jest niezasadna. Wdrożenie reformy planowania i zagospodarowania przestrzennego powinno być mierzone poprzez efekty w postaci odsetka gmin, które przyjęły plany ogólne. Natomiast przygotowanie i opublikowanie w Biuletynie Informacji Publicznej projektu planu ogólnego gminy nie gwarantuje, że plan ogólny danej gminy zostanie uchwalony. Jeżeli prognozuje się, że nie będzie możliwe osiągnięcie zakładanego wcześniej wskaźnika, wówczas należy rozważyć propozycję zmniejszenia wartości docelowej dot. procentu gmin, które przygotowały i przyjęły plan ogólny. | **UWAGA ZOSTAŁA WYCOFANA** |
|  | Związek Miast Polskich | C7G Komponent C – Transformacja Cyfrowa  C7G | zapewne gotowe są tylko pojedyncze jednostki organizacyjne  mające wdrożone systemy wspomagające obieg dokumentów (Urząd Miasta, MZBM, MCO, CUW, MOSiR) pozostałe jednostki organizacyjne oraz instytucje kultury nie posiadają zasobów technicznych i organizacyjnych by przyjąć domyślność cyfrową. Nie wykorzystują w swojej działalności skrzynki ePUAP do komunikacji między jednostkami organizacyjnymi. Obieg dokumentów jest domyślnie tradycyjny a nie cyfrowy. W związku z tym termin IV kwartał 2024 na wdrożenie domyślności cyfrowej nie jest dla nich osiągalny. |  | **WYJAŚNIENIE**  Istota uwagi odnoszącej się do kamienia milowego C7G, dotyczącego zmiany ustawy z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne, nie jest w pełni jasna.  W treści uwagi powołano się na rozwiązania dotyczące elektronicznego zarządzania dokumentacją, które nie jest przedmiotem obecnie przygotowywanej nowelizacji ustawy o informatyzacji.  Jednocześnie informujemy, że Ministerstwo Cyfryzacji rozwija aktualnie projekt pt. „Budowa i pilotażowe wdrożenie Modeli Architektury Informacyjnej JST (AIS), zgodnych z modelem Architektury Informacyjnej Państwa” w ramach którego przewidzianych jest szereg działań analityczno-koncepcyjnych, szkoleniowo-doradczych, wdrożeniowych i modernizacyjnych, które mogą wesprzeć realizację strategicznych celów transformacji cyfrowej różnych grup JST. |
|  | Związek Miast Polskich | C8G | wprowadzenie do obrotu gospodarczego ustrukturyzowanych faktur elektronicznych oraz obowiązku ich wystawiania i otrzymywania za pośrednictwem Krajowego Systemu e-faktur - gotowość po stronie jednostek organizacyjnych jest powiązana z tym, czy są w tych jednostkach wdrożone systemy informatyczne wspomagające obsługę faktur. Tu podobnie jak z domyślności cyfrową od strony organizacyjnej prawdopodobnie przygotowane są jedynie ww. jednostki. Dodatkową trudność może spowodować fakt, że do już wdrożonych rozwiązań rozwiązania programistyczne muszą „dopisać" firmy informatyczne (Autorzy tych programów) a już w tej chwili obserwujemy brak gotowości po ich stronie ze względu na wdrażanie eDoręczeń. Wskazany w kamieniu milowym termin wdrożenia KSeF może nie zostać dotrzymany. |  | **WYJAŚNIENIE**  Zgłoszona uwaga wydaje się odnosić do pierwotnej daty – tj., II kw. 2024 r. Istotnie w tej dacie KSeF nie będzie wdrożony co zostało wskazane w przesłanej do konsultacji społecznych propozycji. Zaproponowana nowa data wdrożenia KSeF określona na koniec 2025 r. wydaje się realna, aby odpowiednio przygotować system po stronie MF oraz po stronie przedsiębiorców. |
|  | Związek Miast Polskich | C21G i C22G | Kamienie milowe C21G i C22G powiązane z koniecznością wdrożenia dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa sieci i informacji oraz ustanowieniu kompleksowych podstaw prawnych i organizacyjnych cyberbezpieczeństwa dla krajowego systemu cyberbezpieczeństwa, to wymóg bardzo trudny do dotrzymania ze względu na szerokie grono interesariuszy z sektora prywatnego i publicznego. Rozwój krajowego systemu cyberbezpieczeństwa (jeśli będzie obejmował także jst.) będzie się wiązał z wysokimi kosztami utrzymania sprzętu, oprogramowania i zasobów ludzkich (specjalistów IT). Poddawania się testom i audytom cyberbezpieczeństwa (zewnętrznym?), co także może wpłynąć na  kapitałochłonność funkcjonowania w ramach systemu. Oznacza to, że część budżetu jst będzie musiała być stale przeznaczana na utrzymanie właściwego poziomu cyberbezpieczeństwa. |  | **WYJAŚNIENIE**  W związku ze zgłoszonymi uwagami nazwa kamienia milowego C21G zostanie zmieniona z „Zmiana ustawy z dnia 5 lipca 2018 r. o krajowym systemie cyberbezpieczeństwa służąca wdrożeniu dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa sieci  i informacji oraz ustanowieniu kompleksowych podstaw prawnych  i organizacyjnych cyberbezpieczeństwa dla krajowego systemu cyberbezpieczeństwa”, na „Zmiana ustawy z dnia 5 lipca 2018 r.  o krajowym systemie cyberbezpieczeństwa służąca wdrożeniu dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2555 z dnia 14 grudnia 2022 r. w sprawie środków na rzecz wysokiego wspólnego poziomu cyberbezpieczeństwa na terytorium Unii, zmieniająca rozporządzenie (UE) nr 910/2014 i dyrektywę (UE) 2018/1972 oraz uchylająca dyrektywę (UE) 2016/1148 (dyrektywa NIS 2)’, w związku z faktem planowanego wdrożenia dyrektywy NIS 2  w ramach przedmiotowej nowelizacji ustawy o krajowym systemie cyberbezpieczeństwa. Projektowane zapisy tego aktu prawnego będą konsultowane  w ramach prowadzonego procesu legislacyjnego. Od daty wejścia w życie Dyrektywy NIS 2, czyli od 16 stycznia 2023 r., Państwa Członkowskie UE mają  21 miesięcy na wprowadzenie postanowień tej Dyrektywy do prawa krajowego. Nowe przepisy powinny być stosowane we wszystkich krajach Unii Europejskiej od  18 października 2024 r.  Ponadto należy nadmienić, że jednostki samorządu terytorialnego są objęte krajowym systemem cyberbezpieczeństwa, zgodnie z art. 4 pkt 7 ustawy z dnia 5 lipca 2018 r. o krajowym systemie cyberbezpieczeństwa (tj. Dz.U. z 2023 r.  poz. 913 z późn. zm.), która w zakresie swojej regulacji wdraża dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1148 z dnia 6 lipca 2016 r. w sprawie środków na rzecz wysokiego wspólnego poziomu bezpieczeństwa sieci i systemów informatycznych na terytorium Unii  (Dz. Urz. UE L 194 z 19.07.2016 r., str. 1). Ww. ustawa z dnia 5 lipca 2018 r.  o krajowym systemie cyberbezpieczeństwa weszła w życie z dniem 28.08.2018 r. Jednostki samorządu terytorialnego są obowiązane do zgłaszania incydentów  w podmiocie publicznym oraz do zarządzania incydentami, co wynika z art. 20 ustawy o krajowym systemie cyberbezpieczeństwa. Ponadto jednostki samorządu terytorialnego mają obowiązek wdrożenia systemu zarządzania bezpieczeństwem informacji  i przeprowadzania m.in. audytów  (co wynika z §20 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 12 kwietnia 2012 r.  w sprawie krajowych Ram Interoperacyjności, minimalnych wymagań dla rejestrów publicznych i wymiany informacji w postaci elektronicznej oraz minimalnych wymagań dla systemów teleinformatycznych). Podsumowując, już obecnie jednostki samorządu terytorialnego mają obowiązki z zakresu cyberbezpieczeństwa. Dostosowanie się podmiotów publicznych, w tym jednostek samorządu terytorialnego, do wymogów dyrektywy NIS 2 będzie polegało na przeglądzie już wdrożonych systemów zarządzania bezpieczeństwa informacji  i uzupełnienia dokumentacji oraz środków technicznych o organizacyjnych. Skala zmian będzie zależna od obecnej dojrzałości organizacyjnej poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego. Należy zauważyć, że ponad 2 500 samorządów (blisko 90%) otrzyma w bieżącym roku wsparcie finansowe w postaci grantów finansowanych ze środków budżetu państwa oraz programu FERC. Wsparcie to jst będą mogły wykorzystać na modernizację rozwiązań w obszarze cyberbezpieczeństwa w jst. Wartość wsparcia jaka zostanie przekazana wyniesie ok. 1,5 mld zł. |
|  | Związek Miast Polskich | Komponent D Efektywność, dostępność i jakość ochrony zdrowia | Postuluje się wprowadzenie możliwości aplikacji o środki z KPO przez jednostki samorządu terytorialnego w partnerstwie z podmiotami leczniczymi. Sytuacja finansowa podmiotów leczniczych nie pozwala na planowanie ambitnych projektów inwestycyjnych. W tym zakresie są one niejednokrotnie uzależnione od swoich właścicieli, którymi bardzo często są samorządy i które kierowane odpowiedzialnością za zapewnienie właściwej organizacji opieki medycznej dla swoich mieszkańców, nie mają innego wyboru jak prowadzić inwestycje infrastrukturalne polepszające warunki świadczenia usług medycznych. Mając na uwadze powyższe, brak jednostek samorządu terytorialnego z katalogu beneficjentów komponentu D, KPO wprowadza kolejne bariery dla skutecznego i możliwie najpełniejszego wykorzystania środków KPO, co jest szczególnym zagrożeniem w kontekście już powstałych opóźnień w implementacji Programu w Polsce. |  | **WYJAŚNIENIE**  Wsparcie w ramach inwestycji D1.1.1 Rozwój i modernizacja infrastruktury centrów opieki wysokospecjalistycznej  i innych podmiotów leczniczych dedykowane jest dla wnioskodawców będących podmiotami leczniczymi  w rozumieniu ustawy z dnia 15 kwietnia 2011 r. o działalności leczniczej, które udzielają świadczeń opieki zdrowotnej, finansowanych przez Narodowy Fundusz Zdrowia. Powyższe nie wyklucza realizacji przedsięwzięć podmiotów leczniczych we współpracy z samorządami. Jednakże, mając na uwadze charakter inwestycji, kluczowe jest, aby ostatecznym odbiorcą wsparcia w rozumieniu uzppr był podmiot leczniczy w rozumieniu ustawy  o działalności leczniczej, czyli jednostka udzielająca świadczeń. Zakres inwestycji D1.1.1 Rozwój i modernizacja infrastruktury centrów opieki wysokospecjalistycznej  i innych podmiotów leczniczych nie ogranicza katalogu wnioskodawców do podmiotów, dla których organem założycielskim lub prowadzącym jest administracja rządowa. |
|  | Związek Miast Polskich | Komponent D Efektywność, dostępność i jakość ochrony zdrowia | objęcie celami KPO takich inwestycji jak budowa nowego budynku szpitala. Środki z KPO muszą obejmować duże inwestycje, modernizacje i budowy, szczególnie w sytuacji, gdy obecnie funkcjonujące obiekty nie mają możliwości dostosowania ich do obecnie obowiązujących standardów i wymogów. Takich inwestycji prowadzonych przez polskie samorządy jest wiele, a jeszcze więcej jest w trakcie zaawansowanego już procesu planowania. Te postulowane zmiany, pozwolą na efektywniejsze i pełniejsze wykorzystanie środków z programu. |  | **WYJAŚNIENIE**  Zgodnie z założeniami inwestycji D1.1.1 Rozwój i modernizacja infrastruktury centrów opieki wysokospecjalistycznej  i innych podmiotów leczniczych, możliwa jest budowa szpitala, pośród innych dostępnych w inwestycji prac budowlanych, jednak biorąc pod uwagę okres kwalifikowalności dla inwestycji realizowanych w KPO, który upływa II kw. 2026, należy wziąć pod uwagę wykonalność tego typu przedsięwzięcia.  Należy mieć na uwadze, że w ramach inwestycji D1.1.1 Rozwój i modernizacja infrastruktury centrów opieki wysokospecjalistycznej i innych podmiotów leczniczych miernik realizacji inwestycji został określony jak zrealizowane przedsięwzięcia., co oznacza konieczność zakończenia przedsięwzięcia w okresie kwalifikowalności KPO. |
|  | Związek Miast Polskich | D1.2.1 | Proponowane jest zwiększenie budżetu inwestycji D1.2.1. Rozwój opieki długoterminowej poprzez modernizację infrastruktury podmiotów leczniczych na poziomie powiatowym do 300 mln EUR poprzez przesunięcie z części pożyczkowej. Należałoby rozważyć, wobec ogromnego zapotrzebowania także w komponencie Inwestycja D1.1.1 Rozwój i modernizacja infrastruktury centrów opieki wysokospecjalistycznej i innych podmiotów leczniczych, zwiększenie alokacji również dla tej inwestycji |  | **WYJAŚNIENIE**  Tak jak zaplanowano w projekcie rewizji, planowane jest zwiększenie wartości inwestycji D1.2.1 z 150 mln EUR do 300 mln EUR. Decyzja o zwiększeniu wartości inwestycji wynika w dużej mierze z tego, że reforma D1.2, z którą inwestycja D1.2.1 jest powiązana, jest zrealizowana.  W odniesieniu do postulatu dotyczącego zwiększenia wartości inwestycji D1.1.1 należy wskazać, że zwiększenie alokacji jednej z inwestycji w części grantowej wiązałoby się z koniecznością zmniejszenia wartości innej/innych inwestycji.  Dodatkowo należy wskazać, że uruchomienie inwestycji w danym zakresie jest uzależnione od wdrożenia reform  w tym zakresie. Biorąc pod uwagę opóźnienia w realizacji reformy D1.1  i kamieni milowych w jej ramach (D1G dot. reformy szpitali, D4G i wdrożenia KSO, D5G  i wdrożenia KSK), zwiększenie wartości inwestycji D1.1.1 zwiększyłoby ryzyko wykonalności inwestycji i pełnego wykorzystania przeznaczonych na nią środków w kontekście ograniczonego okresu kwalifikowalności wydatków. |
|  | Związek Miast Polskich | Komponent D Efektywność, dostępność i jakość ochrony zdrowia | Pakiet legislacyjny dotyczący ochrony zdrowia należałoby poszerzyć o kwestie uregulowań dotyczących finansowania z uwzględnieniem sytuacji bieżącej, wdrożeniowej, ale również wskaźnikami waloryzacyjnymi. Planowanym zmianom ustawy o świadczeniach zdrowotnych powinny towarzyszyć również uregulowania dotyczące zmian w zakresie finansowania świadczeń zdrowotnych. Konieczne jest oszacowanie i urealnienie kosztów finansowania świadczeń szpitalnych i ambulatoryjnych oraz obsługi organizacyjnej i administracyjnej zarówno na poziomie podmiotów medycznych jak i organów nadzorczych. Aktualnie wartość finansowanych świadczeń opłacanych przez NFZ jest niewspółmierna do ich wartości rynkowej - nie da się tworzyć systemu zmian w zakresie udzielania świadczeń bez ich adekwatnego opłacania, a przygotowywane zmiany nie mogą tworzyć kolejnych dysproporcji na rynku medycznym, lecz je niwelować. |  | **UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA**  Zakres uwagi wykracza poza projekt rewizji  Rewizja komponentu KPO - ochrona zdrowia (D1.1) – ma na celu modyfikację poszczególnych kamieni milowych  w ramach przyjętych mierników i ich zakresu w obowiązującym KPO. Przyjęty  w dniu 30 kwietnia 2021 r. przez Radę Ministrów plan KPO nie obejmuje działań związanych z regulacją finansowania świadczeń opieki zdrowotnej. Niezależnie od powyższego należy zaznaczyć, że przesłanką do zmiany planu rozwojowego mogą być - zgodnie z art. 21 rozporządzenia RRF - obiektywne okoliczności, które zaistniały od przyjęcia ostatniej rewizji KPO, to jest od grudnia 2023 r. Postulatu zawartego w uwadze nie można uznać za obiektywną okoliczność w rozumieniu  art. 21 rozporządzenia RRF. |
|  | Związek Miast Polskich | Komponent D Efektywność, dostępność i jakość ochrony zdrowia | Pakiet legislacyjny powinien również objąć uregulowania dotyczące rozbieżności w zakresie źródeł finansowania tych samych usług z poziomu rządowego i samorządowego, który tworzy dysproporcje w zakresie ich finansowania i dostępności - przykładem jest cały wachlarz usług i świadczeń dotyczących opieki gerontologicznej i geriatrycznej oraz długoterminowej. |  | **UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA**  Zakres uwagi wykracza poza zakres rewizji  i samego KPO.  Ramy rewizji KPO wyznacza zakres wynikający z dotychczasowego zakresu decyzji Rady zatwierdzającej KPO dla Polski.  Rewizja komponentu KPO - ochrona zdrowia (D1.1) – ma na celu modyfikację poszczególnych kamieni milowych  w ramach przyjętych mierników i ich zakresu w obowiązującym KPO, które zostały przyjęte przez KE i pozostają niezmienione. Przyjęty w dniu 30 kwietnia 2021 r. przez Radę Ministrów plan KPO nie obejmuje działań związanych z regulacją finansowania świadczeń opieki zdrowotnej. Niezależnie od powyższego należy zaznaczyć, że przesłanką do zmiany planu rozwojowego mogą być - zgodnie z art. 21 rozporządzenia RRF - obiektywne okoliczności, które zaistniały od przyjęcia ostatniej rewizji KPO, to jest od grudnia 2023 r. Postulatu zawartego w uwadze nie można uznać za obiektywną okoliczność  w rozumieniu art. 21 rozporządzenia RRF. |
|  | Związek Miast Polskich | Komponent E Zielona inteligentna mobilność | Zmiany zaproponowane w rewizji KPO dotyczą w głównej mierze taboru, który można zakupić zarówno z Programu FE SL 2021-2027, jak i z Programu FENIKS. Wydaje się, że duplikowanie wsparcia w tym zakresie jest niepotrzebne. Zaznaczyć należy, iż często stan obecnej infrastruktury drogowej nie odpowiada na zapotrzebowanie nowoczesnego transportu. Konieczne wydaje się wsparcie takich działań jak: inwestycje przystankowe, węzły, trasy rowerowe, ciągi piesze, drogi. Ponadto w reformach mowa jest o ustawie, która ma od od I kw. 2026 r. obowiązkowo wprowadzać strefy czystego transportu w miastach powyżej 100 tys . mieszkańców. Inwestycje zorientowane wyłącznie na zakup taboru nie spełnią tego warunku. Wiele miast potrzebować będzie wskazanych powyżej inwestycji i reorganizacji transportu publicznego, co wiąże się z koniecznością pozyskania dodatkowego finansowania. Wobec powyższego wskazany termin jest mało realny. Dlatego też zmiana powinna zawierać przyjęcie ustawy o możliwym (nie obowiązkowym) utworzeniu takich stref na rok 2026 r. Ich utworzenie, traktowane jako obowiązek, powinno być przesunięte na późniejszy termin. | Należy zwrócić uwagę, że samorządy przygotowywały się do wdrażania KPO, niejednokrotnie podejmując ryzyko realizacji projektów, co do których nadal nie ma pewności pozyskania dofinansowania. Uruchomione zostały procedury przetargowe, aby przyspieszyć proces wydatkowania tych środków. W tym miejscu należy pamiętać, że kondycja finansowa wielu samorządów przez chociażby zmniejszenie wpływów z PIT czy rosnące wydatki bieżące, uniemożliwiła pre-finansowanie projektów. Czas na wydatkowanie środków KPO to połowa 2026 r., zatem zaledwie 2 lata. W tej sytuacji mało realne wydaje się wykonanie wszystkich zaplanowanych działań, zwłaszcza, że umowy o dofinansowanie projektów zostaną podpisane najwcześniej do końca 2024 r. Przeprowadzenie postępowań przetargowych oraz realizacja tych inwestycji w tak krótkim czasie wydaje się niemożliwe. | **WYJAŚNIENIE**  W odpowiedzi na pytanie Związku Miast Polskich dotyczące komponentu E Zielona inteligentna mobilność, Ministerstwo Infrastruktury pragnie poinformować, że zakres wsparcia w ramach KPO został uzgodniony z KE, jest on komplementarny  z innymi działaniami podejmowanymi  w ramach innych programów/ instrumentów współfinansowanych ze środków UE. Wsparcie dotyczy wprowadzania zrównoważonej multimedialnej mobilności miejskiej, realizacji planów efektywnej mobilności, zwiększania udziału zeroemisyjnego transportu zbiorowego, optymalizacji pracy przewozowej miejskiego transportu publicznego, w tym aplikacja rozwiązań ICT, rozwój infrastruktury transportu zeroemiscyjnego, w ramach których mogłyby uzyskać wsparcie inwestycje przystankowe, węzły, trasy rowerowe, ciągi piesze są realizowane w ramach inwestycji B3.4.1. Inwestycje na rzecz zielonej transformacji miast. Wsparcie realizacji dróg w większym stopniu nie jest możliwe  z uwagi na ograniczony horyzont czasowy instrumentu KPO oraz ograniczoną alokację na działania inne niż cyfrowe i klimatyczne.  Wsparcie ww. działań jest możliwe  w ramach Inwestycji B3.4.1 Inwestycje na rzecz zielonej transformacji miast (Komponent B Zielona energia i zmniejszenie energochłonności –  część pożyczkowa KPO).  Strategia inwestycyjna oraz informacje  o naborze znajdują się na stronie www MFIPR: <https://www.gov.pl/web/planodbudowy/zielona-transformacja-miast2> |
|  | Warmińsko-Mazurskie | Uwaga ogólna | Proponuje się wyodrębnić wśród planowanych reform i inwestycji działania o charakterze obronnościowym (militarnym) | Mając na uwadze zmiany sytuacji geopolitycznej w Europie oraz rosnące zapotrzebowanie na inwestycje o charakterze obronnościowym (militarnym) proponuje się wykorzystać możliwość jaką daje rewizja KPO i zaplanować reformę systemu obronnego Państwa oraz wyodrębnić w Programie środki na powiązane z nią inwestycje.  W ramach programów regionalnych i krajowych na lata 2021-2027 nie zaplanowano tego rodzaju interwencji a opóźnienia w ich wdrażaniu nie pozwalają na wstrzymanie tego procesu i rozpoczęcie reprogramowania. Kwestie obronnościowe nie są również przedmiotem Polityki Spójności, ukierunkowanej na wspieranie spójności społecznej, gospodarczej i terytorialnej, a tym samym wzmacniającej integrację europejską.  Mając na uwadze, że KPO jest programem zarządzanym na poziomie krajowym i podlega obecnie rewizji, wydaje się zasadne podjęcie próby wykorzystania procesu jego renegocjacji do ujęcia w nim reformy systemu obronnego państwa. Jednocześnie niektóre typy projektów do realizacji w jej ramach mają potencjał, aby zapewnić szybkie wydatkowanie środków. | **WYJAŚNIENIE**  Aktualna rewizja nie ma na celu pisania KPO od nowa, jest ograniczona do absolutnie niezbędnych zmian a możliwości zgłaszania nowych inwestycji jest bardzo ograniczona czasem, jaki mamy na przeprowadzenie procesu. Głównym założeniem rewizji jest zminimalizowanie ryzyka otrzymania  z Komisji Europejskiej niepełnych refundacji za wnioski o płatność, organicznie kosztów budżetu państwa związanych z realizacją KPO oraz utrzymanie ważnych społecznie refom i inwestycji. Ponadto nadrzędnym celem KPO jest odbudowa i tworzenie odporności społeczno-gospodarcze po kryzysie wywołanym pandemią Covid-19.  W związku z powyższym nie jest możliwe na obecnym etapie realizacji KPO włączenia nowej inwestycji o charakterze obronnościowym. |
|  | Unia Metropolii Polskich | A1.2.2 Wsparcie przygotowania terenów inwestycyjnych pod potrzeby inwestycji o kluczowym znaczeniu dla gospodarki | Demarkacja środków UE pomiędzy Umową Partnerstwa a KPO zakładała ulokowanie funduszy przeznaczonych na rozwój terenów inwestycyjnych kraju w KPO. Usunięcie wskutek rewizji z grudnia 2023 inwestycji A1.2.2 Wsparcie przygotowania terenów inwestycyjnych pod potrzeby inwestycji o kluczowym znaczeniu dla gospodarki spowodowało, iż w obecnej perspektywie finansowej nie ma nigdzie dostępnych bezzwrotnych środków na realizację zadań w tym obszarze. Propozycja uwzględnienia wsparcia w ramach dostępnych instrumentów. |  | **WYJAŚNIENIE**  W odniesieniu do przesłanej uwagi Unii Metropolii Polskich dotyczącej inwestycji A.1.2.2 Wsparcie przygotowania terenów inwestycyjnych pod potrzeby inwestycji  o kluczowym znaczeniu dla gospodarki  w ramach KPO informujemy, że MRiT podtrzymuje dotychczasowe stanowisko  w sprawie rezygnacji z realizacji powyższej inwestycji. Planowana inwestycja od początku związana była nierozerwalnie (wymóg Komisji Europejskiej) z kolejnym etapem reformy Polskiej Strefy Inwestycji, umożliwiającej realizację nowych inwestycji w dowolnie wybranych obszarach kraju.  W programie promowane miały być duże tereny inwestycyjne (powyżej 100 ha), na których możliwa była realizacja inwestycji przez dużych i strategicznych przedsiębiorców. W związku z upływem czasu od przygotowania założeń inwestycji, przeanalizowano możliwość zrealizowania inwestycji we wskazanych w KPO zakresie  i terminach. Zgłoszona zmiana w postaci usunięcia inwestycji z KPO jest wynikiem przede wszystkim pokrywania się obszaru wsparcia inwestycji 1.2.2. z Programem Inwestycji Strategicznych realizowanym  w ramach Rządowego Funduszu Polski Ład. W 2022 r. i 2023 r. przeprowadzono dwa nabory pt. Rozwój Stref Przemysłowych. Nabory te skierowane były do jednostek samorządu terytorialnego oraz związków jednostek samorządu terytorialnego. Budżet naborów znacząco przewyższył wartość zaplanowanych inwestycji w ramach środków RRF, a w ich wyniku ponad 100 projektów przygotowujących duże tereny inwestycyjne zostanie w najbliższej perspektywie zrealizowane w ramach dofinansowania krajowego. MRiT przeanalizował inwestycje, które uzyskały wsparcie w ramach środków krajowych  z Polskiego Ładu. Część z tych projektów pokrywało się z inwestycjami, które we wstępnym audycie przeprowadzonym przez MRiT i SSE zostały wskazane jako potencjalnie możliwe do realizacji (potencjalnie, gdyż wybór projektów do dofinansowania ze środków RRF odbywałby się w drodze naboru konkursowego). Bardzo istotny był również fakt, że w naborach wniosków o dofinansowanie w ramach Rządowego Funduszu Polski Ład wysokość dofinansowania wynosiła do 98% wartości inwestycji i niemal dwukrotnie przewyższała wsparcie w ramach inwestycji A1.2.2. Co ważne, projekty, które uzyskały wsparcie są lub w najbliższym czasie będą realizowane  i w perspektywie 2-3 lat mogą zostać zaoferowane potencjalnym inwestorom, co wydaje się niemożliwe w ramach środków RRF (ze względu na długość procesu inwestycyjnego i konieczność dotrzymania terminów w KPO). Dodatkowo nie bez znaczenia dla inwestycji A.1.2.2. pozostał wpływ sytuacji geopolitycznej i gospodarczej na świecie oraz w Polsce na skłonność do inwestowania. Przedsiębiorcy z coraz większą ostrożnością planują swoje inwestycje. Wysoka inflacja powodująca wzrost cen gruntów, rosnące koszty uzbrojenia terenu, a także niedobory siły roboczej powodują, że koszty przygotowania terenów inwestycyjnych znacząco przekraczałyby wstępne szacunki  i ostateczna cena terenów inwestycyjnych mogłaby być nieakceptowana przez rynek. Wobec powyższego, Ministerstwo zidentyfikowało ryzyko na niedopuszczalnym poziomie braku zainteresowania potencjalnych odbiorców końcowych inwestycji A.1.2.2, a tym samym niewywiązania się z obowiązków wynikających z KPO, w tym kamienia milowego w postaci gotowych terenów inwestycyjnych przygotowanych do połowy 2026 r. Należy podkreślić, że inwestycje realizowane w ramach KPO powinny zakończyć się do końca sierpnia 2026 r., a KE nie wyrażała zgody na wydłużenie terminów KPO. |
|  | Unia Metropolii Polskich | A1.3.1  Wdrożenie reformy planowania i  zagospodarowania przestrzennego | A1.3.1. Wdrożenie reformy planowania i zagospodarowania przestrzennego  Uznanie za kwalifikowalne wydatków związanych z funkcjonowaniem i utrzymaniem miejskich biur planowania przestrzennego. |  | **WYJAŚNIENIE**  Koszty ponoszone przez gminy związane z prowadzeniem własnego biura/wydziału/komórki planowania przestrzennego, w tym  z wynagrodzeniami dla jego pracowników, muszą być wydzielone i odpowiednio opisane/udokumentowane pod kątem realizacji danej umowy. Koszty te powinny dotyczyć kosztów związanych realizacją przedsięwzięcia a nie zapewnieniem funkcjonowania biur/wydziałów/komórki jako takich. W przypadku wykonywania zadań przez osobę zatrudnioną częściowo na rzecz przedsięwzięcia, a częściowo poza nim, konieczne jest ewidencjonowanie wykonywanych zadań i rozliczanie proporcjonalne wynagrodzenia w takiej części, która odpowiada zaangażowaniu danej osoby w realizację przedsięwzięcia. Możliwe są dwa sposoby rozliczania wynagrodzenia w takim wypadku:  - rozliczanie kosztu wynagrodzenia na podstawie stawki godzinowej i liczby godzin przepracowanych na rzecz przedsięwzięcia wg przejrzystej metodologii, np. na podstawie prowadzonej karty czasu pracy  w ramach przedsięwzięcia;  - rozliczenie kosztu wynagrodzenia na podstawie % oddelegowania do realizacji przedsięwzięcia, np. przyjmując, że dana osoba 50% swojego czasu pracy poświęca na zadania związane z realizacji przedsięwzięcia, a 50% na zadania poza nim. Jednocześnie zgodnie z załącznikiem 2 do Regulaminu konkursu na nabór przedsięwzięć w zakresie wdrożenia reformy planowania i zagospodarowania przestrzennego w gminie poprzez przygotowanie i uchwalenie planu ogólnego gminy, miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego oraz gminnego programu rewitalizacji rodzajami wydatków kwalifikowanych dla tego przedsięwzięcia są wszelkie wydatki związane z opracowaniem dokumentów planowania przestrzennego, w tym:  1. koszty dokumentacji, opracowań, ekspertyz, w szczególności analiz ekonomicznych, środowiskowych  i społecznych, wymienionych w art. 1 ust. 3 znowelizowanej ustawy o planowaniu  i zagospodarowaniu przestrzennym  (w odniesieniu do planu ogólnego gminny oraz miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego),  2. koszty diagnoz służących wyznaczeniu obszaru zdegradowanego i obszaru rewitalizacji, sporządzeniu albo zmianie gminnego programu rewitalizacji oraz ocenie aktualności i stopnia realizacji gminnego programu rewitalizacji, wymienionych w art. 4 ust. 1 znowelizowanej ustawy o rewitalizacji  (w odniesieniu do gminnego programu rewitalizacji),  3. koszty prognoz oddziaływania na środowisko, o których mowa m.in. w art. 13i ust. 3 pkt 3 i art. 17 pkt 5a znowelizowanej ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (w odniesieniu do planu ogólnego gminny oraz miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego),  4. koszty przeprowadzenia konsultacji społecznych, zgodnie z art. 8i ust. 1-3 znowelizowanej ustawy o planowaniu  i zagospodarowaniu przestrzennym oraz  art. 6 znowelizowanej ustawy  o rewitalizacji;  5. koszty dotyczące zakupu sprzętu komputerowego wraz z niezbędnym oprogramowaniem;  6. koszty dotyczące prowadzenia przez gminy własnego biura/wydziału/komórki  w zakresie planowania przestrzennego,  w tym wynagrodzenia dla pracowników tego biura/wydziału/komórki w granicach opracowania dokumentu planowania przestrzennego objętego Wnioskiem o dofinansowanie. |
|  | Unia Metropolii Polskich | A4.2  Reforma na rzecz poprawy sytuacji rodziców na rynku pracy poprzez zwiększenie dostępu do wysokiej jakości opieki nad dziećmi do lat 3 | Proponuje się wydłużenie terminu na wejście w życie przepisów wprowadzających obligatoryjne standardy opieki nad dziećmi do lat 3 z 12 do 24 miesięcy. |  | **UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA**  Realizacja kamienia milowego wprowadzającego obowiązkowe standardy opieki na dziećmi do lat 3 jest znacznie opóźniona wobec pierwotnych założeń.  W aktualnej rewizji PL negocjuje z KE możliwość wydłużenia okresu wprowadzenia zmian w odpowiednich aktach prawnych z zastosowaniem vacatio legis, aby zapewnić dodatkowy czas podmiotom prowadzącym instytucje opieki. Planuje się, aby etap dotyczący vacatio legis trwał do końca 2025 r. W tym czasie podejmowane będą działania przygotowawcze mające na celu wsparcie podmiotów publicznych i niepublicznych (oraz JST odpowiedzialnych za nadzór nad instytucjami opieki) we wdrażaniu obowiązkowych standardów. Takie wsparcie realizowane będzie m.in. za pośrednictwem szkoleń dla kadr, finansowanych ze środków EFS+ w ramach Programu Fundusze Europejskie dla Rozwoju Społecznego (FERS). |
|  | Unia Metropolii Polskich | B1.1.2  Wymiana źródeł ciepła i poprawa  efektywności energetycznej w budynkach  mieszkalnych | B1.1 Czyste powietrze i efektywność energetyczna  B.1.1.2 Wymiana źródeł i poprawa efektywności energetycznej w budynkach mieszkalnych  Należy zmodyfikować zasady inwestycji w taki sposób, by JST i ich jednostki oraz spółki mogły sięgnąć po premię termomodernizacyjną bez potrzeby zaciągania kredytu. Wymiana żródeł ciepła w budynkach komunalnych. |  | **WYJAŚNIENIE**  Postulat ten już jest zawarty w warunkach wsparcia inwestycji B1.1.2-2/2 (budownictwo wielorodzinne). Samorządy w ramach KPO mogą się ubiegać o grant MZG (na mieszkaniowy zasób gminy) na wsparcie termomodernizacji/remontów budynków z lokalami komunalnymi bez obowiązku zaciągania kredytu na ten cel. Wysokość wsparcia wynosi 50 lub 60% kosztów brutto (budynki zabytkowe, rewitalizacja) ze środków krajowych + dodatkowe 30% kosztów netto ze środków KPO. |
|  | Unia Metropolii Polskich | B1.1.3  Wymiana źródeł ciepła i poprawa  efektywności energetycznej szkół | Reforma B1.1 Czyste powietrze i efektywność energetyczna  Inwestycja B1.1.3 Wymiana źródeł ciepła i poprawa efektywności energetycznej szkół  Zwiększenie puli środków w ramach inwestycji dostępnych dla zadań innych niż złożone w konkursach w ramach Mechanizmu Finansowego EOG. Wydłużenie okresu realizacji inwestycji poza rok 2026. Proponujemy rozszerzenie inwestycji w obszarze działań termomodernizacyjnych o inne obiekty użyteczności publicznej. |  | **WYJAŚNIENIE**  Inwestycja B1.1.3, w tym zwiększenie dla niej puli środków, wydłużenie okresu realizacji, rozszerzenie zakresu rzeczowego wsparcia, nie podlega rewizji. Zakres wsparcia pozostaje w dotychczasowym kształcie. W planowanym naborze w ramach inwestycji B1.1.3 o wsparcie będą mogli ubiegać się tak wnioskodawcy, którzy brali udział naborach w ramach Mechanizmu Finansowego EOG, jak i pozostali uprawnieni wnioskodawcy. Okres realizacji inwestycji wynika z ram prawnych RRF oraz co za tym idzie dokumentów wdrożeniowych KPO. |
|  | Unia Metropolii Polskich | B1.1.4  Zwiększenie efektywności  energetycznej obiektów lokalnej aktywności  społecznej | Zmiana kryteriów umożliwiających aplikowanie wszystkim samorządom o środki w wybranych konkursach, np. B.1.1.4. Zwiększenie efektywności energetycznej obiektów lokalnej aktywności społecznej. Obecne zapisy w KPO: „Inwestycja w ramach KPO będzie obejmowała biblioteki położone w miastach o liczbie mieszkańców od 100 – 200 tys.”. Proponujemy zmianę zapisów, aby mogły aplikować wszystkie samorządy. Dodatkowo proponujemy rozszerzenie zakresu inwestycji o inne obiekty kultury, np. teatry czy muzea. |  | **WYJAŚNIENIE**  Inwestycja B1.1.4, w tym odbiorcy, jak  i zakres rzeczowy wsparcia, nie podlegają obecnej rewizji. Zakres wsparcia pozostaje w dotychczasowym kształcie. |
|  | Unia Metropolii Polskich | B2.1.1  Inwestycje w technologie  wodorowe, wytwarzanie, magazynowanie i  transport wodoru | B2.1. Poprawa warunków dla rozwoju technologii wodorowych oraz innych gazów zdekarbonizowanych  B2.1.1. Inwestycje w technologie wodorowe, wytwarzanie, magazynowanie i transport wodoru  Zasadnym jest rozszerzenie reformy oraz inwestycji o zakres obejmujący produkcję energii z biogazu oraz biometanu. Uzupełnieniem inwestycji może być również budowa magazynów energii wytworzonej z paneli fotowoltaicznych. Beneficjentem reformy powinny być również jednostki samorządu terytorialnego lub ich podmioty zależne. |  | **WYJAŚNIENIE**  Wsparcie produkcji energii z biometanu  i biogazu oraz magazynowanie energii z OZE jest przewidziane w ramach programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko. Wsparcie to jest adresowane do szerokiego grona podmiotów.  W ramach FEnIKS wsparcie zostanie przeznaczone m.in. dla instalacji do produkcji energii elektrycznej, instalacji do produkcji ciepła oraz wytwarzania m.in. wodoru z OZE wraz z magazynami energii działającymi na potrzeby danego źródła OZE oraz przyłączeniem do sieci.  W związku z powyższym uwzględnienie tego obszaru w ramach KPO będzie powodowało nakładanie się wsparcia i konieczność ustalenia demarkacji. |
|  | Unia Metropolii Polskich | B2.2.2  Instalacje OZE realizowane przez  społeczności energetyczne | B2.2. Poprawa warunków dla rozwoju odnawialnych źródeł energii  B2.2.2. Instalacje OZE realizowane przez społeczności energetyczne  Instalacje OZE, realizowane przez społeczności energetyczne powinny również uwzględniać działania podejmowane przez "wyspy energetyczne". Wraz z dopuszczeniem do udziału w inwestycjach B2.2.2 wysp energetycznych należy zwiększyć poziom alokacji dostępnej w ramach inwestycji. |  | **WYJAŚNIENIE**  Inwestycja B2.2.2 w ramach I rewizji została zmieniona na G1.1.2. W ramach zmiany, zwiększeniu uległa także alokacja. Obecnie wynosi 188 521 137 euro. Nabór dla części inwestycyjnej zakończył się 28 marca br. Regulamin nie wykluczał wsparcia dla wysp energetycznych. |
|  | Unia Metropolii Polskich | B2.4  Ramy prawne dla rozwoju magazynów energii | B2.4. Ramy prawne dla rozwoju magazynów energii  B2.4.1. Systemy magazynowania energii  Inwestycje obejmą: zakup i instalację magazynów energii elektrycznej przydomowych. Proponujemy uwzględnienie możliwości zakupu i instalacji magazynów przy obiektach użyteczności publicznej. |  | **WYJAŚNIENIE**  W ramach I rewizji KPO inwestycja B2.4.1 została zmieniona i obecnie są to inwestycje: G1.1.3 Systemy magazynowania energii (BESS) i G3.3.1 Magazyny energii (Porąbka-Żar). KPO - aby osiągnąć odpowiedni efekt skali - powinno koncentrować się na dużych strategicznych inwestycjach. Natomiast mniejsze inwestycje w magazynowanie energii będą wspierane np. w ramach programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko. Wsparcie w ramach FEnIKS jest adresowane do szerokiego grona podmiotów. |
|  | Unia Metropolii Polskich | B3.2.1 Inwestycje w neutralizację ryzyka i rekultywację wielkoobszarowych terenów poprzemysłowych i Morza Bałtyckiego | Określenie szczegółowego zakresu i możliwości realizacji zadań w wybranych inwestycjach, np. B3.2.1 Inwestycje w neutralizację zagrożeń oraz odnowę wielkoobszarowych terenów zdegradowanych i Morza Bałtyckiego. Celem inwestycji jest przede wszystkim usunięcie zagrożeń wynikających z występowania zanieczyszczeń i materiałów niebezpiecznych w obszarach morskich. Włączenie samorządów w proces planowania inwestycji. |  | **WYJAŚNIENIE**  W ramach FEnIKS magazynowanie energii będzie wspierane zarówno w odniesieniu do budynków jednorodzinnych jak i budynków publicznych, mieszkalnych  i przedsiębiorstw. |
|  | Unia Metropolii Polskich | B3.4.1  Inwestycje na rzecz zielonej transformacji miast | Zwiększenie wysokości umorzeń pożyczek lub zastosowanie dotacji dla określonych działań przewidzianych dla komponentu pożyczkowego B. Instrument Zielonej Transformacji Miast obejmuje wsparcie w formie pożyczek na warunkach preferencyjnych, z możliwością umorzenia do 5% dla jst. Uwzględniając cel interwencji i istotę inwestycji, zwiększyłoby to znacznie możliwość realizacji wskazanych w KPO zadań. |  | **WYJAŚNIENIE**  Z uwagi na obecnie obowiązujące uwarunkowania budżetowe nie jest możliwe zwiększenie poziomu umorzeń  w Instrumencie. |
|  | Unia Metropolii Polskich | B3.4.1  Inwestycje na rzecz zielonej  transformacji miast | W Stategii inwestycyjnej Instrumentu Zielonej Tranformacji Miast B3.4.1 pojawił się zapis, iż wsparcie będą mogły uzyskać projekty w zakresie zwiększenia udziału zeroemisyjnego transportu zbiorowego, optymalizacji pracy przewozowej miejskiego transportu publicznego, w tym aplikacja rozwiązań ICT oraz usług elektronicznych;  Czy w ramach działań przewidzianych w Inwestycji B3.4.1 możliwy będzie również zakup taboru? |  | **WYJAŚNIENIE**  Zakup taboru elektrycznego/wodorowego do transportu zbiorowego (np. autobusy, tramwaje, trolejbusy, metro) kwalifikuje się do wsparcia z IZTM w ramach działań: Optymalizacja pracy przewozowej miejskiego transportu publicznego eliminujące zużycie energii ze źródeł kopalnych, w tym aplikacja rozwiązań ICT, usług elektronicznych wspierających ograniczanie emisji gazów cieplarnianych lub efektywności energetycznej. Wymagane jest, aby pojazdy te wykorzystywane były na terenie miejskim i służyły eliminacji zużycia energii ze źródeł kopalnych.  Zakup użytkowych pojazdów elektrycznych/ wodorowych typu śmieciarki, wozy asenizacyjne, pojazdy techniczne do utrzymania infrastruktury, pojazdy straży pożarnej/miejskiej, autobusy szkolne kwalifikuje się do wsparcia z IZTM w ramach działań: Optymalizacja pracy przewozowej miejskiego transportu publicznego eliminujące zużycie energii ze źródeł kopalnych, w tym aplikacja rozwiązań ICT, usług elektronicznych wspierających ograniczanie emisji gazów cieplarnianych lub efektywności energetycznej. Warunkiem jest, aby pojazdy wykorzystywane były na terenie miejskim i służyły eliminacji zużycia energii ze źródeł kopalnych. |
|  | Unia Metropolii Polskich | B3.4.1  Inwestycje na rzecz zielonej  transformacji miast | W dokumencie programowym Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO) w ramach Inwestycji na rzecz zielonej transformacji miast B3.4.1. istnieje zapis, iż wsparcie będą mogły uzyskać projekty w zakresie przebudowy śródmiejskich ulic w celu uspokojenia ruchu oraz jego częściowego wyprowadzenia z centrów miast - brak takiego zapisu w Strategii inwestycyjnej Instrumentu Zielonej Transformacji Miast B.3.4.1. Czy te projekty nie będą objęte wsparciem? |  | **WYJAŚNIENIE**  Inwestycje drogowe jako oddzielne samodzielne projekty nie są objęte wsparciem IZTM, z zastrzeżeniem,  iż w uzasadnionych przypadkach mogą zostać uznane za kwalifikowalne, o ile stanowią element większych projektów zgodnych z priorytetami inwestycyjnymi IZTM np. z obszaru tworzenia bezpiecznej i zielonej infrastruktury dla niechronionych uczestników ruchu drogowego lub tworzenia preferencji dla ruchu pieszego oraz rowerowego lub tworzenia wielofunkcyjnych, otwartych przestrzeni publicznych oraz spełniają pozostałe zasady horyzontalne IZTM, w tym nie przyczyniają się do zmniejszenia powierzchni biologicznie czynnej oraz zasklepiania gleby. Wnioskodawca w takim przypadku będzie zobowiązany do potwierdzenia konieczności wykonania realizacji prac (z obszaru drogowego) w zakresie niezbędnym do realizacji głównych zadań i celów całego projektu. |
|  | Unia Metropolii Polskich | C2.1  Zwiększenie skali zastosowań rozwiązań cyfrowych w sferze publicznej, gospodarce i  społeczeństwie | Wprowadzenie obowiązku wypełniania pola „Podmiot3” w strukturze logicznej e-faktury, gdy nabywcą/sprzedawcą jest JST w celu prawidłowej identyfikacji jednostki organizacyjnej, do której kierowana jest faktura będąca podstawą ujęcia w księgach rachunkowych tej jednostki, i tak zgodnie z ustawą o rachunkowości każda z jednostek prowadzi odrębne księgi rachunkowe, zgodnie z ustawą o finansach publicznych każda jednostka działa w oparciu o odrębny plan dochodów i wydatków. |  | **WYJAŚNIENIE**  Wprowadzenie takiego obowiązku nie jest możliwe na podstawie obecnie obowiązujących przepisów ustawy VAT  i dyrektywy w sprawie wspólnego systemu podatku od wartości dodanej w zakresie obowiązkowej zawartości faktury. Wykraczałoby to także po za zakres decyzji derogacyjnej Komisji Europejskiej związanej z wprowadzeniem obowiązkowego systemu e-fakturowania w Polsce. |
|  | Unia Metropolii Polskich | C2.1.1  E-usługi publiczne, rozwiązania IT  usprawniające funkcjonowanie  administracji i sektorów gospodarki oraz  technologie przełomowe w sektorze  publicznym, gospodarce i społeczeństwie | Inwestycja C2.1.1. Zwiększenie wartości i udziału grantów w strukturze wartości inwestycji. W dobie dużego zapotrzebowania na rozwój usług cyfrowych, wdrażania reform oraz przedkładania komunikacji cyfrowej nad tradycyjną istnieje uzasadniona potrzeba ponoszenia nakładów w nowe technologie IT, wymianę oraz tworzenie nowych rozwiązań służących e-usługom. |  | **WYJAŚNIENIE**  Przedmiotowa Inwestycja podlegała rewizji w 2023 roku w ramach której zmniejszono jej budżet jak i przebudowano jej cele  i wskaźniki. W tej chwili inwestycja skupia się głównie na budowie e-usług publicznych w tym udostępnianych w aplikacji mObywatel. KPO nie jest jedynym źródłem finansowania projektów z zakresu e-usług publicznych, w związku z czym wsparcie  w tym zakresie realizowane jest m.in.  w ramach FERC. Nie planujemy na chwilę obecną zwiększania wartości Inwestycji. |
|  | Unia Metropolii Polskich | C3.1.1  Cyberbezpieczeństwo – CyberPL,  infrastruktura przetwarzania danych oraz  optymalizacja infrastruktury służb  państwowych odpowiedzialnych za  bezpieczeństwo | Dodanie uprawnień dla administracji samorządowej udziału w inwestycji i możliwości pozyskania funduszy grantowych.  C3.1.1 Cyberbezpieczeństwo – CyberPL,  infrastruktura przetwarzania danych oraz  optymalizacja infrastruktury administracji samorządowej i służb  państwowych odpowiedzialnych za bezpieczeństwo.  Gminy realizują szereg zadań na rzecz społeczności lokalnych i zapewniają infrastrukturę IT i rozwiązania e-usług dla mieszkańców i podmiotów edukacyjnych. Zapewnienie cyberbezpieczeństwa systemów i danych uczniów, nauczycieli, mieszkańców wymaga od gmin podejmowania szeregu działań i inwestycji w technologie IT i zawansowane rozwiązania zapewniające bezpieczeństwo pracy użytkowników w świecie cyfrowym. Zaproponowana zmiana wymaga przeredagowania całej części związanej z tą inwestycją, aby włączyć w jej zakres jednostki samorządu terytorialnego. |  | **UWAGA NIEZASADNA**  Obecny kształt zapisów w KPO dotyczący inwestycji C3.1.1. Cyberbezpieczeństwo – CyberPL, infrastruktura przetwarzania danych oraz optymalizacja infrastruktury służb państwowych odpowiedzialnych za bezpieczeństwo, uwzględnia udział  w inwestycji oraz umożliwia pozyskanie funduszy grantowych przez jednostki samorządu terytorialnego. Zgodnie  z aktualnymi zapisami w KPO Celem tej inwestycji jest "Wzmocnienie cyberodporności systemów informacyjnych (IT i OT) wykorzystywanych w podmiotach wchodzących w skład krajowego systemu cyberbezpieczeństwa, zapewnienie wysoce wydajnej, energooszczędnej i skalowalnej infrastruktury obliczeniowej, zwiększenie bezpieczeństwa ciągłości jej działania oraz odporności na zakłócenia, tj. skutki zagrożeń epidemiologicznych, jak również zwiększenie wydajności i wydolności systemów bezpieczeństwa publicznego oraz zwiększenie możliwości infrastrukturalnych w zakresie bezpieczeństwa publicznego".  Jednostki samorządu terytorialnego są podmiotami krajowego systemu cyberbezpieczństwa. Wskazuje na to art. 4 pkt 7 ustawy z dnia 5 lipca 2018 r.  o krajowym systemie cyberbezpieczeństwa (t.j. Dz.U. z 2023 r. poz. 913 z późn. zm.). |
|  | Unia Metropolii Polskich | C3.1.1 Cyberbezpieczeństwo – CyberPL, infrastruktura przetwarzania danych oraz optymalizacja infrastruktury służb państwowych odpowiedzialnych za bezpieczeństwo | C3.1.1. Zwiększenie wartości i udziału grantu w strukturze wartości inwestycji. Aktualnie kwota 532 mln euro, nawet po zwiększeniu alokacji o 89 mln euro dla IPCEI, jest niewystarczająca. Zapewnienie współmiernego rozwoju cyberbezpieczeństwa do rozwoju e-usług. |  | **WYJAŚNIENIE**  W ramach Inwestycji C3.1.1 realizowane są przez MC 3 zadania związane z CyberPL, IPCEI oraz KCPD. Działania te poddawane były rewizji KPO w 2023 roku. W ramach CyberPL przemodelowano zakres Inwestycji przy pozostawieniu budżetu, w ramach IPCEI zwiększono budżet o 89 mln zł  i w zakresie KCPD przemodelowano wskaźniki. Trwają w chwili obecnej analizy ewentualnego zwiększenia budżetu Inwestycji |
|  | Unia Metropolii Polskich | E1.2.1  Zero- i niskoemisyjny transport  zbiorowy (tramwaje) | Celem inwestycji jest zwiększenie oferty czystego transportu publicznego w miastach. Wsparcie zostanie udzielone w pierwszej kolejności obszarom, w których wprowadzono lub planuje się wprowadzenie stref czystego transportu. Inwestycja polega na zakupie 88 jednostek zeroemisyjnego taboru (tramwajów) na potrzeby transportu publicznego w miastach. Do 30 czerwca 2026 r., 88 tramwajów powinno być dostarczonych lub w trakcie produkcji.  Termin „w trakcie produkcji” może być problematyczny (jak ustalić, udokumentować, jakie zapisy zawrzeć w umowie z wykonawcą itp.), dlatego proponowalibyśmy bardziej oczywiste kryterium tj. zamiast „w trakcie produkcji” wpisać „zawarta umowa”. Wskazane byłoby również określić realny termin końcowy dostawy, sugerowany: dostawa do 12/2030. Dodatkowo, proponujemy wprowadzenie zapisów umożliających refinansowanie zakupu. Zasadnym jest zwiększenie alokacji dla inwestycji z uwagi na rosnące koszty produkcji i dostawy tramwajów. Wątpliwość wymagająca może doprecyzowania zapisów w dokumencie KPO:  Czy fakt, że Inwestycja E1.2.1 znajduje się w części pożyczkowej KPO należy rozumieć w ten sposób, że Polska korzysta z pożyczki, ale już beneficjenci (operatorzy, organizatorzy) otrzymają dotację bezzwrotną. Jest spora rozbieżność interpretacyjna wśród samorządów. Proponujemy doprecyzowanie zapisów. |  | **WYJAŚNIENIE**  Doprecyzowanie terminu użytego dla wskaźnika oraz daty realizacji:  prośba o opinię resortu. UWAGA: Kwestia była już na roboczo przedstawiona KE, ze wstępnych rozmów wynika brak zgody na tego typu zmianę co oznacza konieczność rewizji wartości wskaźnika możliwego bezwzględnie do osiągnięcia do 2026 r. Zmniejszenie wartości wskaźnika pociąga za sobą konieczność zmniejszenia alokacji. Refinansowanie zakupu w ramach KPO jest obecnie rozważane.  Formuła finansowania:  Potwierdzamy, że dla beneficjentów inwestycja tramwajowa finansowana jest  w formule bezzwrotnej dotacji, zgodnie  z aktualnym Rozporządzeniem Ministra Funduszy i Polityki Regionalnej z dnia 17 listopada 2022 r. w sprawie wykazu inwestycji w ramach Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności kwalifikujących się do objęcia wsparciem  o charakterze bezzwrotnym oraz  w ramach, których wsparcie zwrotne przyznawane w formie pożyczki może podlegać umorzeniu. |
|  | Unia Metropolii Polskich | E2.2.1 Inwestycje w bezpieczeństwo transportu | Zmiana zapisów KPO uwzględniająca możliwość realizacji inwestycji również  przez samorządy.  Np. w ramach inwestycji E2.2.1. Inwestycje w bezpieczeństwo transportu:  - rozszerzenie katalogu beneficjentów o JST (obecnie przeznaczone wyłącznie dla sektora rządowego);  Rozszerzenie katalogu możliwych beneficjentów wsparcia w inwestycji E2.2.1 umożliwiłoby realizację przez samorządy inwestycji poprawiajacych bezpieczeństwo transportu w newralgicznych, niebezpiecznych punktach komunikacyjnych, tj. przejazdów drogowo- kolejowych, przejść dla pieszych, kładek nad torami kolejowymi itp. |  | **WYJAŚNIENIE**  Ze względu na ograniczony horyzont czasowy instrumentu KPO, aktualny poziom zaawansowania przedsięwzięć realizowanych przez GDDKiA w Komponencie E oraz ograniczoną alokację na działania inne niż cyfrowe i klimatyczne nie jest możliwe dokonywanie ewentualnego rozszerzenia zakresu inwestycji E2.2.1 o proponowane dofinansowanie realizacji zadań poprawiających bezpieczeństwo ruchu pieszego i rowerowego na drogach należących do jednostek samorządu terytorialnego. Środki obecnie przyznane  w tej inwestycji zostały już rozdysponowane. |
|  | Unia Metropolii Polskich | Ogólna | Wprowadzenie możliwości refinansowania projektów, które zostały zakończone, ale wpisują się w okres realizacji przedsięwzięć określony dla KPO, tj. poniesienia wydatków od 01.02.2020 roku. |  | **WYJAŚNIENIE**  Co do zasady w KPO istnieje możliwość włączania do KPO inwestycji już zakończonych. Jednakże wszystkie inwestycje muszą spełniać przyjęte dla danej inwestycji zasady i kryteria wyboru projektów, w tym muszą mieścić się okresie kwalifikowalności wydatków. Projekty muszą też być zgodne z zasadami pomocy publicznej o ile ma ona zastosowanie do danej inwestycji. |
|  | Unia Metropolii Polskich | Ogólna | Wprowadzenie możliwości kontraktowania projektów do współfinansowania z KPO do 2026 r. oraz wydłużenie terminu zakończenia realizacji projektów przynajmniej do końca 2030 r. |  | **WYJAŚNIENIE**  Nie ma możliwości wydłużenia terminu realizacji inwestycji poza 2026 r., ponieważ termin ten określony jest w rozporządzeniu ustanawiającym Instrument na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności. Jednakże w ramach KPO występują inwestycje wdrażanie w formie instrumentów finansowych i projekty realizowane w ramach tych inwestycji mogą być realizowane po 2026 r. |
|  | Gmina Miasto Częstochowa | Komponent E | Naszym zdaniem najważniejsze kwestie w zakresie zmian jakie powinno objąć KPO dotyczą: Wydłużenia terminu realizacji KPO o minimum 2 lata. Mając na uwadze obecne opóźnienia we wdrażaniu KPO wiele inwestycji, które nawet się już zaczęły mogą napotkać problemy z zakończeniem i pełnym rozliczeniem do końca 2026 r. W zmianach KPO zaproponowanych przez Ministerstwo dobrym kierunkiem jest zmiana „Opisu kamienia milowego lub wskaźnika” np. w nr inwestycji E1.1.2 i E2.1.1. wskaźnik E14G, E20G gdzie wprowadzone zostały zapisy rozszerzające dostarczenie nowego taboru o tabor w produkcji, potwierdzonych zawartymi kontraktami z wykonawcami. Da to szansę na szybsze osiągnięcie kamieni milowych, jednakże nadal budzi wątpliwości co do dotrzymania terminów realizacji/dostawy zakupów z uwagi na długie terminy oczekiwania na nowy niskoemisyjny tabor. Pamiętajmy także, że działania podejmowane przez wszystkich Beneficjentów w jednym czasie i przy ograniczonych ramach terminowych mogą skutkować znaczącym wzrostem cen jednostkowych zakupywanego taboru. Dotyczy to nie tylko komponentu transportowego.  Dodatkowo: Przy zapisie w E1.21. E4L dopisek: lub produkcja nowych tramwajów nasuwa pytanie jaki dokument będzie wymagany na potwierdzenie faktu, że tabor tramwajowy znajduje się w produkcji (nie uszczegółowiono zapisu tak jak to miało miejsce przy autobusach i taborze kolejowym z powołaniem się na zawarte umowy; można ujednolicić zapisy w tej kwestii ). |  | **WYJAŚNIENIE**  Zgodnie z obowiązującymi obecnie przepisami rozporządzenia ustanawiającego RRF nie istnieje taka możliwość. Zmiana rozporządzenia w tym zakresie wymagałaby zgody wszystkich państw członkowskich.  Dlatego też mając na uwadze wskazane okoliczności, zaproponowano przeformułowanie opisu kamienia milowego, poprzez dodanie taboru będącego w produkcji. Na etapie negocjacji zmian do KPO okaże się, czy KE wyrazi zgodę na taką zmianę w kontekście nie tylko taboru tramwajowego, ale też taboru  w ramach innych inwestycji.  Jednocześnie informujemy, że doprecyzowanie sposobu potwierdzenia osiągnięcia wskaźnika zostanie dokonane po uzgodnieniu zmian do KPO z KE na etapie tzw. ustaleń operacyjnych. |
|  | Gmina Miasto Częstochowa | Komponent E | Naszym zdaniem najważniejsze kwestie w zakresie zmian jakie powinno objąć KPO dotyczą: KPO w katalogu podmiotów, które mogą realizować inwestycje powinien uwzględnić jednostki samorządu terytorialnego (jst). Z uwagi na bardzo ograniczone środki finansowania lub ich zupełny brak w innych programach na zaspokojenie potrzeb w podstawowej infrastrukturze jst, która ma za zadanie stworzyć bezpieczne i dogodne warunki mobilności dla najmniej chronionych użytkowników ruchu (piesi, rowerzyści) katalog podmiotów mogących realizować zadania z KPO powinien być rozszerzony o te jednostki. To właśnie w miastach i mniejszych gminach występuje kumulacja ruchu pieszego (także rowerowego) z uwagi na funkcje ośrodków miejskich/gminnych jakie pełnią w codziennym życiu mieszkańców. W ramach zielonej, inteligentnej mobilności miejskiej te ośrodki powinny być wsparte po pierwsze: w zakresie możliwości budowy lub przebudowy ścieżek rowerowych; chodników; przystanków autobusowych; kładek dla pieszych i rowerzystów; bezpiecznych przejść dla pieszych. Po drugie bardzo ważnym aspektem nie tylko zrównoważonej mobilności, ale przede wszystkim szeroko rozumianej dostępności jest możliwość budowy lub przebudowy przez jst w ramach KPO konkretnych odcinków dróg publicznych; skrzyżowań. Niestety nadal niezauważalnym aspektem w budowie spójnej mobilności i zarazem dostępności pozostaje fakt: a) autobusy niskoemisyjne lub inne pojazdy niskoemisyjne nadal muszą korzystać z dróg, a w wielu przypadkach drogi takie są w bardzo złym stanie lub ich po prostu nie ma gdyż zarówno wiele miast jak i mniejszych gmin boryka się z dużą liczbą tzw. gruntówek zwłaszcza w obrębie poszczególnych dzielnic; b) pkt a ma bezpośrednie przełożenie na dostępność m.in. do komunikacji publicznej, gdyż z uwagi na zły stan dróg (w tym brak chodników ścieżek), brak infrastruktury przystankowej, niewystarczającej geometrii skrzyżowań powoduje, że komunikacja zbiorowa jest niedostępna dla wielu osób, w tym zwłaszcza dla osób niepełnosprawnych. Brak dojazdu m.in. komunikacji publicznej do wielu miejsc powoduje wykluczenia społeczne. Skoncentrowanie się z uwagi na założenia zielonej transformacji wyłącznie na zakupie niskoemisyjnego taboru sprawia, że umyka nam ważny aspekt działań związanych z synergią, która pozwoli na osiągnięcie kompleksowych rozwiązań jakie stawia przed nami dzisiejszy wymagający cel zrównoważonej i dostępnej mobilności. |  | **WYJAŚNIENIE**  Należy podkreślić, że wskazane w uwadze problemy znane są Ministerstwu Infrastruktury. Niemniej jednak należy wziąć pod uwagę, że w trakcie konstruowania  i negocjacji KPO konieczne było uwzględnienia zaleceń Rady (tzw. CSR) z lat 2019 i 2020, wskazanych dla każdego  z państw członkowskich. Dodatkowo inwestycje musiały wpisywać się w kwestie wsparcia zielonej i cyfrowej transformacji oraz nie mogły być sprzeczne z zasadą DNSH („nie czyń poważnych szkód”). Niestety na etapie negocjacji z punktu widzenia KE inwestycje w budowę czy modernizację dróg nie spełniały takich wymagań.  W wyniku trudnych negocjacji udało się wdrożyć rozwiązanie, polegające na wpisaniu do KPO inwestycji dotyczących poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w zakresie, jaki obecnie funkcjonuje w KPO (inwestycja E2.2.1).  Jednocześnie ze względu na ograniczony horyzont czasowy instrumentu KPO, aktualny poziom zaawansowania przedsięwzięć realizowanych w tym zakresie w Komponencie E oraz ograniczoną alokację na działania inne niż cyfrowe i klimatyczne nie jest możliwe dokonywanie ewentualnego rozszerzenia zakresu inwestycji E2.2.1 o proponowane dofinansowanie realizacji obwodnic na drogach krajowych w miastach na prawach powiatu.  Należy również wskazać, że środki obecnie przyznane w tej inwestycji zostały wykorzystane (tj. zostały zawarte umowy).  Informujemy również, że w ramach KPO dostępne są środki na przedsięwzięcia  w miastach B3.4.1 Inwestycje na rzecz zielonej transformacji miast, zarządzana przez MFiPR. |
|  | Gmina Miasto Częstochowa | Komponent E | Naszym zdaniem najważniejsze kwestie w zakresie zmian jakie powinno objąć KPO dotyczą: Ważne zagadnienie w kontekście budowania odporności na kryzysy w tym klęski żywiołowe i adaptacje do zmian klimatu, łagodzenie zmian klimatu stanowi takżepoprawa stanu lokalnej infrastruktury drogowej wraz z budową skutecznej infrastruktury odwodnieniowej w jednostkach samorządowych.  W wielu miastach stan techniczny dróg lokalnych wymaga szybkiej interwencji, co wiąże się ze znacznymi nakładami finansowymi. Środki budżetowe poszczególnych gmin są niewystarczające, by zaspokoić zgłaszane przez mieszkańców potrzeby dotyczące zarówno budowy nowych dróg lokalnych w miejscach, gdzie występuje wciąż nawierzchnia gruntowa oraz przebudowy istniejących już nawierzchni bitumicznych, których stan techniczny jest niezadawalający. Rozbudowa i modernizacja sieci dróg lokalnych wpłynie na znaczną poprawę jakości życia mieszkańców, wpływając chociażby na poprawę bezpieczeństwa jazdy, usprawniając komunikację pomiędzy miejscem zamieszkania a miejscem pracy, czy ułatwiając dojazd pomiędzy miejscem zamieszkania a miejscem opieki/nauki dzieci. W związku z powyższym uzasadnionym jest zainwestowanie środków finansowych KPO w lokalną infrastrukturę drogową, co usprawni komunikację mieszkańców miast i w sposób oczywisty przyczyni się do poprawy ich jakości życia. |  | **WYJAŚNIENIE**  Zgodnie z powyższymi odpowiedziami. |
|  | Stowarzyszenie Unia Uzdrowisk Polskich | Komponent D | Sprzeciw wobec wykreślenia części dotacyjnej możliwości finansowania inwestycji jako elementu wdrożenia kompleksowego programu restrukturyzacji, którego częścią jest finansowanie działań prorozwojowych w odniesieniu do zasobów lecznictwa uzdrowiskowego.  Ponadto UUP wyraża niepokój wobec zamiaru pozbawienia możliwości pozyskania środków finansowych z KPO na modernizację budynków szpitali uzdrowiskowo-rehabilitacyjnych.  Wnoszą o przywrócenie poprzednich zapisów KPOiZO uwzględniających możliwość finansowania inwestycji w odniesieniu do zakładów lecznictwa uzdrowiskowego, pozyskania środków na modernizację infrastruktury oraz zasobów uzdrowiskowych, w tym szpitali uzdrowiskowych i rehabilitacyjnych. | Wymienione zakłady lecznictwa uzdrowiskowego zostały zaliczone do grupy podmiotów infrastruktury o zdiagnozowanym ogromnym potencjale inwestycyjnym, które wymagają wsparcia rozwojowego, w perspektywie najbliższych lat w celu poprawy jakości usług zdrowotnych i ich konkurencyjności. | **WYJAŚNIENIE**  Uwaga nie dotyczy zakresu II Rewizji KPO.  Zgodnie z zakresem inwestycji wynegocjowanym w CID z KE, inwestycje  w D1.1.1 obejmują wyłącznie zakres działań związanych z udzielaniem świadczeń zdrowotnych finansowanych przez Narodowy Fundusz Zdrowia i nie obejmuje działalności komercyjnej. Dostosowano zapisy KPO do CID. Należy podkreślić, że cel D KPO skierowany jest na wsparcie systemu ochrony zdrowia i podmiotów leczniczych  a nie szeroko rozumianej branży uzdrowiskowej i turystycznej. Środki  w części zarezerwowanej na zdrowie powinny być przeznaczone na infrastrukturę, służącą bezpośrednio udzielaniu świadczeń opieki zdrowotnej. |
|  | Związek Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego | Komponent E Zielona, inteligentna mobilność – str. 28-44 (część dotacyjna) | Postulujemy o włączenie do Instrumentu Odbudowy i Zwiększania Odporności w Polsce w komponencie „E Zielona, inteligentna mobilność” w części dotacyjnej inwestycji w zakresie infrastruktury rowerowej. | Inwestycje dotyczące infrastruktury rowerowej są zgodne z priorytetami UE w zakresie klimatu oraz poprawy jakości życia w Polsce, w szczególności realizują cel jakim jest zrównoważona mobilność. KPO obejmuje działania mające na celu sprostanie wyzwaniom związanym ze zrównoważonym charakterem transportu, za pośrednictwem konkretnych działań służących poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego, dekarbonizacji transportu drogowego, w tym poprzez promowanie elektromobilności i transportu napędzanego wodorem, zrównoważonej mobilności miejskiej, przesunięcie międzygałęziowe w kierunku transportu kolejowego i promowanie transportu intermodalnego. W Metodyce monitorowania wydatków na cele związane z klimatem w KPO wskazano, że w przypadku infrastruktury przeznaczonej dla rowerów Współczynnik do obliczania wsparcia na cele związane ze zmianą klimatu oraz Współczynnik do obliczania wsparcia na cele środowiskowe wynosi 100%, zatem inwestycje w zakresie infrastruktury rowerowej niewątpliwie wpisują się w założenia zarówno priorytetów UE jak i samego Instrumentu Odbudowy i Zwiększania Odporności w Polsce | **WYJAŚNIENIE**  Informujemy, iż ze względu na ograniczony horyzont czasowy instrumentu KPO, aktualny poziom zaawansowania przedsięwzięć realizowanych przez GDDKiA w Komponencie E oraz ograniczoną alokację na działania inne niż cyfrowe i klimatyczne nie jest możliwe dokonywanie ewentualnego rozszerzenia zakresu inwestycji E2.2.1 o proponowane dofinansowanie realizacji zadań poprawiających bezpieczeństwo ruchu pieszego i rowerowego na drogach należących do jednostek samorządu terytorialnego. |
|  | Miasto Wrocław | Uwagi ogólne | W zakresie wskazanym przez Gminę Wrocław wprowadzenie nowych zapisów (w szczególności inwestycji), zmodyfikowanie istniejących zapisów umożliwiając w większym stopniu skorzystanie przez JST ze środków finansowych. | Zgodnie z proponowaną rewizją KPO podstawą prawną rewizji jest art. 21 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/241 z dnia 12 lutego 2021 r. ustanawiającego Instrument na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności. Na spotkaniu ze stroną pozarządową dotyczącym KPO w dniu 8.04 br. (nagranie dostępne pod adresem https://www.youtube.com/watch?v=LBJNCZVNPMg) Pan Minister Jan Szyszko (1:31:09) wyjaśnił, że przesłanką obiektywną jest np. fakt, że reformy, które miały się zakończyć nie są jeszcze rozpoczęte. Pan Minister podkreślił również, że taka sytuacja jest czytelna dla Komisji Europejskiej i najważniejsza.  Sytuacja polegająca na tym, że jakaś reforma nie została rozpoczęta wynika z oczywistego zaniechania ze strony rządu państwa członkowskiego jest to więc z całą pewnością sytuacja zawiniona. Jeżeli jednak kwestia, w tym konkretnym przypadku, zaniechania ze strony państwa członkowskiego nie ma wpływu na „obiektywność przesłanki” to równie dobrze jako przesłankę obiektywną należy potraktować nie wprowadzenie pewnych zapisów (reform lub inwestycji) do KPO ponieważ również wynika to z zaniechania rządu państwa członkowskiego.  Odrzucanie zatem przez stronę rządową a priori propozycji zmian w ramach zapisów KPO motywując to nie występowaniem obiektywnej przesłanki należy uznać za nieuzasadnione. | **UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA**  Zakres rewizji jest ograniczony do najważniejszych problemów związanych wdrażaniem reform i inwestycji. Ze względu na krótki okres pozostający do zakończenia okresu kwalifikowalności wprowadzanie na tym etapie nowych inwestycji (co musiałoby się wiązać z jednoczesnym usunięciem innych) nie jest co do zasady możliwe. Do końca sierpnia 2026 r. wszystkie kamienie milowe i wskaźniki muszą być zrealizowane, a więc muszą nastąpić konkretne efekty. |
|  | Miasto Wrocław | Uwagi ogólne | Wnosimy o to, aby dla każdej zaplanowanej w ramach KPO inwestycji podana została alokacja, która została przeznaczona na ten cel analogicznie, jak było to w pierwotnej wersji Programu. | Podanie alokacji dla każdej z inwestycji w ramach KPO da wnioskodawcom czytelną informację odnoszącą się do tego, czy pozostały jeszcze środki na ten cel, czy planowane jest ogłoszenie kolejnych naborów. Pozwoli to wnioskodawcom na przygotowanie się do potencjalnych naborów, a przede wszystkim na przygotowanie inwestycji o skali, wielkości i wartości możliwych do sfinansowania w ramach Programu. | **WYJAŚNIENIE**  W ramach Addendum prezentowane są tylko zmiany, jakie wynikają z rewizji. Kwoty poszczególnych konkursów są ogłaszane przez instytucje organizujące nabory. |
|  | Miasto Wrocław | Uwagi ogólne | Umożliwienie finasowania inwestycji już zakończonych, mieszczących się o okresie kwalifikowalności wydatków w ramach KPO. | Możliwość zaaplikowania projektów, które zostały zakończone na dzień aplikacji, umożliwiłoby JST refundację kosztów poniesionych po 1.02.2020 r., tym samym wpłynęłoby na poprawę sytuacji finansowej JST, ale także pozwoliło na bardzo szybkie wydatkowanie środków KPO oraz osiągnięcie zakładanych wskaźników (np. w ramach programu MALUCH+) | **WYJAŚNIENIE**  Co do zasady w KPO istnieje możliwość włączania do KPO inwestycji już zakończonych. Jednakże wszystkie inwestycje muszą spełniać przyjęte dla danej inwestycji zasady i kryteria wyboru projektów, w tym muszą mieścić się okresie kwalifikowalności wydatków. Projekty muszą też być zgodne z zasadami pomocy publicznej o ile ma ona zastosowanie do danej inwestycji. |
|  | Miasto Wrocław | Uwagi ogólne | Inwestycje z części pożyczkowej przeznaczone dla samorządów powinny mieć formę dotacji, a nie pożyczki. | Spadek dochodów z tytułu podatku PIT, pandemia COVID-19, wojna w Ukrainie i kryzys uchodźczy, inflacja i wysokie ceny energii - wszystkie te elementy w znaczący sposób przełożyły się na pogorszenie kondycji finansowej jednostek samorządów, niejednokrotnie doprowadzając do utraty wypracowanej nadwyżki budżetowej. Wszystkie niekorzystne wydarzenia i zmiany złożyły się na fakt, że aktualnie wiele z miast - nawet tych najbogatszych ma ujemne saldo i zaplanowało swoje budżety z dużym deficytem. W praktyce oznacza to, że jst były zmuszone z rezygnacji z wielu przedsięwzięć na rzecz realizacji wyłacznie tych które mają kluczowe znaczenie dla rozwoju społeczno - gospodarczego.  Możliwość ubiegania się o dotację a nie o pożyczkę na realizację np. inwestycji wymienionych w instrumencie ""Zielona transformacja miast"" stanowiłaby istotną zachętę dla jst po sięgnięcie po środki np. związane z rozwojem obszarów zielonych, które są inwestycjami ważnymi dla zrównoważonego rozwoju miasta, ale nie priorytetowymi i z racji deficytu budżetowego często odkładanymi na później. Argumentem wartym podkreślenia jest również fakt, że inwestycje dedykowane jst w części pożyczkowej w ogromnej większosci są inwestycjami służącymi zaspokojeniu zbiorowych potrzeb wspólnoty, nie generującymi dochód, a wiążącymi się z koniecznością zapewnienia środków nie tylko na realizację, ale także późniejsze utrzymanie. Realizacja tych inwestycji nie stwarza możliwości uzyskania dochodu, który można byłoby przeznaczyć na spłatę pozyczki, dlatego też powinny być finansowane z dotacji. | **WYJAŚNIENIE**  Fakt ujęcia danej inwestycji w części pożyczkowej KPO nie oznacza automatycznie, że beneficjenci w każdym przypadku będą korzystali z pożyczki. Dla wielu inwestycji ujętych w części pożyczkowej np. w zakresie zakupu tramwajów, zielonej transformacji miast zakłada się w całości lub części finansowanie bezzwrotne lub podlegające umorzeniu. Lista inwestycji z części pożyczkowej finansowanych z budżetu państwa określona jest w ROZPORZĄDZENIU MINISTRA FUNDUSZY I POLITYKI REGIONALNEJ z dnia 17 listopada 2022 r.  w sprawie wykazu inwestycji w ramach Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności kwalifikujących się do objęcia wsparciem o charakterze bezzwrotnym oraz w ramach, których wsparcie zwrotne przyznawane w formie pożyczki może podlegać umorzeniu. |
|  | Miasto Wrocław | Uwagi ogólne | Umożliwienie wyboru projektów w trybie niekonkurencyjnym poprzez wcześniejsze zidentyfikowanie całych grup zakończonych projektów zrealizowanych przez JST w ramach czasowych obowiązywania programu, tj. od 01.02.2020 roku do 30.06.2020 r. | Zidentyfikowanie i umieszczenie na liście indykatywnej np. zakończonych projektów drogowych ze szczególnym uwzględnieniem obwodnic miejskich i śródmiejskich umożliwiłoby JST dostęp do środków KPO na inwestycje już zrealizowane lub będące w trakcie realizacji z perspektywą ich ukończenia i rozliczenia do czerwca 2026 roku.  Nie można zgodzić się ze stwierdzeniem wyrażonym w dniu 8.04 br. przez stronę rządową jakoby w ramach inwestycji wdrażanych w ramach KPO wymagany był w pełni konkurencyjny dostęp do środków z KPO.  Zgodnie z zapisami KPO z czerwca 2022 roku wielokrotnie dopuszczony został tryb pozakonkursowy i tak:  1) „B2.2.3 Budowa infrastruktury terminalowej offshore (…) Wdrażanie (Implementation): Projekt będzie realizowany przez predefiniowanego beneficjenta, stąd przeprowadzenie konkursu na wykonawcę projektu nie jest wymagane”.  2) „B2.3.1. Budowa morskich farm wiatrowych (…) Wdrażanie (Implementation): Z uwagi na wąski zakres wiązki planowane jest wykorzystanie alokacji poprzez wsparcie projektów strategicznych wpisanych na listę projektów indykatywnych”.  3) „C2.1.1. E-usługi publiczne, rozwiązania IT usprawniające funkcjonowanie administracji i sektorów gospodarki oraz technologie przełomowe w sektorze publicznym, gospodarce i społeczeństwie (…) Wdrażanie (Implementation): W obszarze e-administracji realizacja inwestycji polega na wdrożeniu określonej liczby projektów inwestycyjnych (zsynchronizowanym w czasie z wdrażaniem reform) - opisanych, z policzonymi produktami kontrybuującymi do wskaźników reformy, z określonym budżetem i czasem trwania oraz momentem dostarczenia produktów. Zostanie utworzona indykatywna lista projektów na poziomie promotora oraz przewiduje się wyłanianie projektów w trybie konkursowym”.  4) „C2.1.2. Wyrównanie poziomu wyposażenia szkół w przenośne urządzenia multimedialne – inwestycje związane ze spełnieniem minimalnych standardów sprzętowych (…) Wdrażanie (Implementation): Wsparcie w ramach interwencji udzielane będzie w postaci bezzwrotnego dofinansowania bądź bezpośredniego finansowania działań instytucji uczestniczących we wdrażaniu inwestycji. Nie przewiduje się trybu konkursowego ani projektów indykatywnych. Inwestycje sprzętowe będą realizowane w trybie centralnych zakupów sprzętu i oprogramowania (np. centralnych zakupów sprzętu, obsługiwanych przez jednostki administracji rządowej) albo w systemie grantowym (udostępniania środków na przeprowadzenie indywidualnych zakupów poszczególnych organom prowadzącym placówki oświatowe)”.  5) „C2.1.1. E-usługi publiczne, rozwiązania IT usprawniające funkcjonowanie administracji i sektorów gospodarki oraz technologie przełomowe w sektorze publicznym, gospodarce i społeczeństwie (…) Wdrażanie (Implementation): W obszarze e-administracji realizacja inwestycji polega na wdrożeniu określonej liczby projektów inwestycyjnych (zsynchronizowanym w czasie z wdrażaniem reform) - opisanych, z policzonymi produktami kontrybuującymi do wskaźników reformy, z określonym budżetem i czasem trwania oraz momentem dostarczenia produktów. Zostanie utworzona indykatywna lista projektów na poziomie promotora oraz przewiduje się wyłanianie projektów w trybie konkursowym.  6) „C2.1.3. E-kompetencje (…) Wdrażanie (Implementation): Przewiduje się realizację projektów konkursowych i pozakonkursowych. Podmiotem odpowiedzialnym za wdrożenie inwestycji jest KPRM”.  7) „C3.1.1. Cyberbezpieczeństwo – CyberPL, infrastruktura przetwarzania danych oraz optymalizacja (…) infrastruktury służb państwowych odpowiedzialnych za bezpieczeństwo Interwencja składa się z 4 indykatywnych projektów realizowanych przez służby państwowe odpowiedzialne za bezpieczeństwo publiczne podległe MSWiA (Straż Pożarną, Policję, Straż Graniczną i Służbę Ochrony Państwa).  Każdy z tych projektów rozpoczyna się i kończy na różnych etapach realizacji Programu”  8) „D1.1.1. Rozwój i modernizacja infrastruktury centrów opieki wysokospecjalistycznej i innych podmiotów leczniczych (…) Sposób realizacji inwestycji: nabór projektów w trybie pozakonkursowym i/lub konkursowym”  9) „D1.1.2. Przyspieszenie procesów transformacji cyfrowej ochrony zdrowia poprzez dalszy rozwój usług cyfrowych w ochronie zdrowia (…) Sposób realizacji inwestycji: nabór projektów w trybie pozakonkursowym i/lub konkursowym”.  10) „D3.1.1. Kompleksowy rozwój badań w zakresie nauk medycznych i nauk o zdrowiu (…) Sposób realizacji inwestycji: Nabór projektów w trybie indywidualnym/pozakonkursowym i/lub konkursowym”  11) „E2.2.1. Inwestycje w bezpieczeństwo transportu (…) Projekty inwestycyjne wybierane i nadzorowane będą przez Ministerstwo Infrastruktury. Zadania realizowane będą przez GDDKiA na sieci dróg będących w zarządzie tego podmiotu oraz przez GITD”. | **WYJAŚNIENIE**  Tryb wyboru projektów określa minister odpowiedzialny za daną inwestycję. Większość inwestycji realizowana jest  w trybie konkurencyjnym, o ile nie zostało to wyraźnie zastrzeżone. Na tym etapie realizacji Planu nie ma możliwości zmiany zawartych w KPO schematów realizacji inwestycji bez wyraźnego uzasadnienia opartego o tzw. obiektywne okoliczności. |
|  | Miasto Wrocław | Uwagi ogólne | Rozważenie realizacji niektórych inwestycji w formie podobnej do realizacji projektów grantowych (Realizator projektu (nie będący JST) - grantobiorca JST ). Taka forma finansowania przyspieszyłaby wykorzystanie środków z KPO przez JST | Realizacja projektów w takiej formule mogłaby być skorelowana z realizacją (refundacją już zrealizowanych - po 1.02.2020 r) projektów przez JST, które zostały zidentyfikowane w ramach danej inwestycji. | **Uwaga niezrozumiała** |
|  | Miasto Wrocław | Uwagi ogólne | Przyjęcie rozwiązania polegającego na zakontraktowaniu (podpisaniu wszystkich umów przewidzianych w ramach projektu obejmujących zarówno dostawy, jak i roboty budowlane) wydatku do daty granicznej 31.08.2026 z możliwością dostarczenia zakontraktowanego produktu/realizacji inwestycji po tym terminie | Wprowadzenie takiego rozwiązania w części dotacyjnej i pożyczkowej KPO de facto umożliwiłoby przedłużenie realizacji inwestycji w ramach KPO poza obecnie przyjęty okres realizacji, umożliwiłoby lepsze wykorzystanie środków, a przede wszystkim realizację inwestycji o skali i zakresie adekwatnym do zdiagnozowanych potrzeb (np. zakup 100 a nie 20 szt. autobusów).  Strona rządowa na wysłuchaniu z dnia 08.04 przedstawiła stanowisko, iż zastosowanie takiego rozwiązania jest możliwe wyłącznie w komponencie pożyczkowym. Przeczy to jednak zapisom aktualnie przeprowadzanej rewizji KPO, która zakłada zastosowanie takiego rozwiązania w ramach inwestycji E1.1.2 Zeroemisyjny i niskoemisyjny transport zbiorowy (autobusy), która znajduje się w katalogu inwestycji finansowanych z bezzwrotnego wsparcia finansowego, cyt. ”na zamówieniu 372 sztuk do 30 czerwca 2026 r.” | **WYJAŚNIENIE**  Realizacja inwestycji po 2026 r. z ich kontraktacją do sierpnia 2026 r. jest możliwa w ramach inwestycji realizowanych w formie instrumentów finansowych. Kwestia zmiany rozumienia kamienia milowego w ramach inwestycji E1.1.2 jest obecnie przedmiotem negocjacji z KE, nie ma gwarancji, iż w tym zakresie negocjacje zakończa się sukcesem. Celem rewizji jest wprowadzenie rozwiązań umożliwiających jak najbardziej skuteczne wdrażanie inwestycji w ramach KPO, tam gdzie to jest uzasadnione obiektywnymi okolicznościami podejmowane są próby zmiany metodyki oceny realizacji kamieni milowych. |
|  | Miasto Wrocław | Uwagi ogólne | Zapewnienie równego dostępu wszystkim wnioskodawcom do środków z KPO m.in. poprzez ograniczenie preferencji na rzecz małych i średnich miast tracących funkcje społeczno-gospodarcze. | Kryzys gospodarczy wywołany pandemią COVID 19 dotknął zarówno małe, średnie i duże miasta. To właśnie duże miasta są motorem napędowym do tworzenia innowacji i kreują zmiany gospodarcze w całych regionach. Odcięcie ich od możliwości pozyskania środków na zwalczanie skutków pandemii może spowodować spowolnienie całego regionu. Duże miasta zapewniają dostęp do usług publicznych oraz pracę dla mieszkańców małych i średnich miast. W przypadku braku środków na odbudowę gospodarki w dużych miasta koniecznie będzie zamykanie fabryk/przedsiębiorstw a co za tym idzie zwiększenie bezrobocia w regionie. W związku z powyższym mocno zagrożona jest realizacja celu strategicznego KPO, jakim jest „zwiększenie produktywności gospodarki, która będzie zdolna do tworzenia wysokiej jakości miejsc pracy, dostępnych dla większej liczby osób”. Konsekwencją tych działań będą coraz niższe wpływy do budżetów samorządów oraz pogłębiające się ich zadłużenie. | **WYJAŚNIENIE**  Ostatecznym odbiorcą wsparcia w ramach Inwestycji B3.4.1 Inwestycje na rzecz zielonej transformacji miast są m.in.: Jednostki samorządu terytorialnego (miasta i obszary funkcjonalne, porozumienia międzygminne, stowarzyszenia gmin, powiatów oraz gmin i powiatów). Strategia Inwestycyjna Instrumentu Zielonej Transformacji Miast zakłada, że ostateczni odbiorcy wsparcia zostaną wyłonieni  w otwartym naborze trwającym do wyczerpania dostępnych środków. Warunki naboru nie przewidują preferencji  w dostępie do pożyczek dla żadnej kategorii miast. Rozkład przedsięwzięć na poszczególne kategorie miast, który został wskazany w Strategii Inwestycyjnej jest wyłącznie indykatywny – rzeczywisty rozkład będzie zależny wyłącznie od potencjału projektowego zgłaszanego przez poszczególne samorządy oraz od tego, czy wnioski o pożyczkę spełnią wymogi formalne i merytoryczne. |
|  | Miasto Wrocław | Uwagi ogólne | W części dotacyjnej KPO rozszerzenie zakresu inwestycji o działania związane z rewitalizacją budynków, przestrzeni miejskich etc. | W ramach KPO przewidziano finansowanie działań związanych wyłącznie z przygotowaniem dokumentu - Gminnego Programu Rewitalizacji, tymczasem nie przewidziano środków na dofinansowanie działań stricte związanych z rewitalizacją budynków, przestrzeni miejskich, etc. wymienionych i wynikających z przedmiotowego planu. | Wprowadzenie poszerzonego zakresu wsparcia byłoby de facto rozszerzeniem zakresu inwestycji w ramach KPO, na co nie ma zgody ze strony KE. Biorąc pod uwagę okres kwalifikowalności KPO wprowadzenie tego typu inwestycji wiązałoby się z ryzykiem utraty lub niepełnego wykorzystania zaalokowanych na nią środków. |
|  | Miasto Wrocław | Komponent A | Modyfikacja zapisów Podkomponentu A 4 – Zwiększenie dopasowania strukturalnego, efektywności i odporności kryzysowej rynku pracy (A4.2.1 Wsparcie placówek opieki nad dziećmi w wieku do trzech lat (żłobki, kluby dziecięce) w ramach programu MALUCH+) – polegająca rozszerzeniu inwestycji o infrastrukturę przedszkolną i szkolną w tym placówki przeznaczone dla dzieci o specjalnych potrzebach. Z zagwarantowaną możliwością aplikacji projektów zakończonych w dniu aplikacji. | Rozbudowa infrastruktury opieki nad dziećmi w wieku żłobkowym oraz przedszkolnym i szkolnym (szkoła podstawowa) z uwzględnieniem placówek przeznaczonych dla dzieci o specjalnych potrzebach (ośrodki szkolno-wychowawcze) ma bezpośrednie przełożenie na możliwość powrotu rodziców na rynek pracy, co w sposób bezpośredni przekłada się na rozwój gospodarki (Komponent A, (vi) wzrost współczynnika aktywności zawodowej, (vii) poprawa dostępu do opieki nad dziećmi i jej jakości). Dodatkowo możliwość aplikacji projektów zakończonych na dzień aplikacji umożliwiłaby na bardzo szybkie wydatkowanie środków KPO oraz osiągnięcie zakładanych wskaźników. | **WYJAŚNIENIE**  Uwaga nie dotyczy bezpośrednio tej części KPO, która aktualnie podlega rewizji.  Odnośnie kwestii dostosowania infrastruktury opieki nad dziećmi do lat 3 do potrzeb dzieci ze specjalnymi potrzebami należy wskazać, że wszystkie nowe miejsca tworzone w ramach programu muszą uwzględniać rozwiązania związane  z uniwersalnym projektowaniem bądź zasadami racjonalnych usprawnień, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 19 lipca 2019 r.  o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami. Ponadto,  w ramach Programu można sięgnąć po środki nie tylko na budowę nowych miejsc zgodnie z ww. zasadami, ale również na dostosowanie budynków lub pomieszczeń do potrzeb dzieci z niepełnosprawnością. Natomiast przedszkola i szkoły znajdują się w systemie oświaty, zatem inwestycja A.4.2.1 ich nie dotyczy.  Jednocześnie należy wskazać, że wsparcie na rozwój infrastruktury przedszkolnej  i szkolnej, a także środki na tworzenie nowych miejsc przedszkolnych dostępne są w ramach Regionalnych Programów.  W zakresie momentu w jakim instytucje mogą ubiegać się o dofinansowanie: uwaga wykracza poza obszar konsultacji; kwestia dotyczy warunków Programu MALUCH+. |
|  | Miasto Wrocław | A4.2.1 Wsparcie placówek opieki nad dziećmi w wieku do trzech lat (żłobki, kluby dziecięce)  w ramach programu MALUCH+ | Modyfikacja finansowanego w ramach KPO zapisów Programu MALUCH+, które mówią o tym, że wpis instytucji opieki do rejestru żłobków i klubów dziecięcych nie może nastąpić przed ogłoszeniem Programu Maluch+. | Zapis Programu MALUCH+ wymagający, aby wpis do rejestru żłobków był dokonany dopiero po ogłoszeniu Programu pomimo faktu, że sama inwestycja mogła zostać zrealizowana wcześniej w sposób istotny ograniczył dostęp do możliwości finansowania tego rodzaju przedsięwzięć w szczególności te Gminy, które jak Gmina Wrocław ukończyły budowę / modernizację żłobków po 1.02.2020 roku, ale przed ogłoszeniem Programu. Wprowadzenie postulowanej zmiany pozwoliłoby na bardzo szybkie wydatkowanie środków KPO oraz osiągnięcie zakładanych wskaźników. Wartym podkreślenia jest tutaj fakt, że wymóg ten był znany dopiero w momencie ogłoszenia naboru. Gdyby informacja ta znalazła się w pierwotnej wersji Programu, jst miałaby możliwość zaplanowania inwestycji nie tylko w wyznaczonych ramach czasowych, ale także dostosowanie jej do wymogów określonych Regulaminem Konkursu. | **WYJAŚNIENIE**  Uwaga wykracza poza obszar konsultacji. Kwestia dotyczy warunków Programu MALUCH. |
|  | Miasto Wrocław | A4.2.1 Wsparcie placówek opieki nad dziećmi w wieku do trzech lat (żłobki, kluby dziecięce)  w ramach programu MALUCH+ | Program MALUCH+: zwiększenie miesięcznej kwoty funkcjonowania 1 nowoutworzonego miejsca opieki nad dziećmi do lat 3. W ramach ogłoszonego naboru wynosiła ona 837 zł, tymczasem aktualne analizy pokazują, dla dużego miasta jest ona niewystarczająca i powinna wynosić około 1400 zł. | Kwota przeznaczona- z programu FERS dla miejsc opieki utworzonych w ramach KPO - nie pokrywa faktycznych kosztów utrzymania, co powoduje konieczność uruchomienia środków własnych Gminy. Równocześnie nowa formuła programu, w której będą preferowane gminy uboższe (nie posiadające żłobków i klubów dziecięcych), spowoduje ograniczenie dużych miast w dostępie do środków. Wielokrotnie mieszkańcy mniejszych miejscowości ościennych pracują w dużych miasta i w związku z tym dowożą dzieci do żłobków, znajdujących się blisko ich miejsca pracy. Oznacza to, że duże miejscowości potrzebują więcej miejsc opieki nad dziećmi do lat 3, a tym samym większych nakładów finansowych na ich utworzenie i utrzymanie w celu zabezpieczenia potrzeb społecznych. | **WYJAŚNIENIE**  Uwaga nie dotyczy bezpośrednio tej części KPO, która aktualnie podlega rewizji.  Odnosząc się do zgłaszanych wątpliwości, uprzejmie informujemy, że na obecnym etapie nie zakłada się, aby całkowita kwota przeznaczona na dofinansowanie do funkcjonowania miejsc opieki ze środków Europejskiego Funduszu Społecznego Plus  w ramach Programu Fundusze Europejskiego dla Rozwoju Społecznego (FERS) uległa zmianie (zwiększeniu). Dodatkowo kwota, która przeznaczona była na ten cel z FERS, została przed uruchomieniem Programu MALUCH+ 2022-2029, zwanego dalej Programem, podzielona w równym stopniu na wszystkie planowane do utworzenia w ramach Programu miejsca opieki. Jednocześnie należy mieć na uwadze, iż Ministerstwo Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej prowadzi intensywne prace nad zmianami  w systemie opieki nad dziećmi w wieku do lat 3, których efektem będzie m.in. ustawa wprowadzająca do systemu prawnego trzy świadczenia „aktywny rodzic” - komponent „aktywnie w żłobku” zastąpi obecnie funkcjonujące i zdecydowanie mniej korzystne dofinansowanie obniżenia opłaty za pobyt dziecka w instytucji opieki, które przysługuje w wysokości do maksymalnie 400 zł miesięcznie. "Aktywnie w żłobku” będzie wypłacane, co do zasady,  w wysokości 1500 zł na dziecko lub 1900 zł na dziecko z niepełnosprawnością miesięcznie, ale nie więcej niż kwota ponoszonej opłaty za pobyt dziecka  w instytucji opieki. Świadczenie to nie będzie trafiać do rodziców, tylko ZUS będzie wypłacał je bezpośrednio podmiotowi prowadzącemu instytucję opieki  z przeznaczeniem na obniżenie opłat za pobyt dzieci ponoszonych przez rodziców.  Odpowiadając na drugą wątpliwość należy dodać, że w ramach Programu pierwszeństwo w uzyskaniu środków spośród wszystkich adresatów mają gminy. Priorytetowo traktowane są gminy, na terenie których na dzień składania wniosku nie funkcjonuje żadna instytucja opieki nad dziećmi do lat 3 (tzw. „białe plamy”). Co należy podkreślić, budżet Programu wynosi aż 5,5 mld zł, a dodatkowo zwiększony zostanie o 1 mld zł w ramach zakończonej pierwszej rewizji KPO. Tak wysoki budżet Programu zapewni wsparcie na odpowiednim poziomie dla wszystkich gmin, niezależnie od ich rodzaju.  Na początku Programu każda gmina miała zagwarantowane środki z KPO i / lub FERS, które zostały jej przydzielone według algorytmu. Jednocześnie gmina na wniosku mogła i w ramach kolejnych naborów nadal może również zgłosić realne dla niej zapotrzebowanie na dowolną kwotę środków, przy zachowaniu wysokości dofinansowania na utworzenie 1 miejsca opieki. W przypadku, gdy zgłoszone zapotrzebowanie będzie przekraczało posiadane środki, Minister wskazany  w Programie uwzględnia przy podziale następujące kryteria:  • liczba miejsc opieki w gminie w stosunku do liczby dzieci w wieku 1-2 lata  • dochód gminy per capita wg danych  z Banku Danych Lokalnych GUS.  Zatem biorąc pod uwagę ww. warunki oraz budżet Programu, duże gminy miejskie nie zostają wykluczone z uzyskania środków. Mimo premiowania tzw. „białych plam”, wciąż do wsparcia pierwszeństwo mają wszystkie gminy. Ponadto kwota dofinansowania utworzenia 1 miejsca opieki została ustalona bez różnicowania na rodzaj gminy. |
|  | Miasto Wrocław | B1.1.2 Wymiana źródeł ciepła i poprawa efektywności energetycznej w budynkach  mieszkalnych | W ramach Inwestycji B1.1.2. Wymiana źródeł ciepła i poprawa efektywności energetycznej w budynkach mieszkalnych wskazane jest rozszerzenie zakresu wsparcia polegające na refundacji wydatków poniesionych z budżetu JST na wymianę źródeł ogrzewania w budynkach mieszkalnych (zasobie komunalnym). Celowe jest również finansowanie (nawet częściowe) wydatków ponoszonych przez JST w perspektywie do czerwca 2026 roku. | "Gmina Wrocław w ramach prowadzonych we własnym zakresie działań do 2025 roku na wymianę źródeł ciepła wyda ok. 200 mln. zł (w kwocie tej znajdują się zarówno wydatki już poniesione jak i planowane do poniesienia). Finansowanie, ale przede wszystkim refinansowanie (nawet częściowe) wydatków już poniesionych przez JST umożliwiłoby szybkie wydatkowanie środków oraz osiągnięcie zaplanowanych wskaźników.  Podstawą proponowanej zmiany jest przesłanka obiektywna polegającej na uniemożliwieniu dostępu do tej inwestycji dla JST poprzez selektywne wsparcie w ramach programu „Czyste Powietrze” tylko i wyłącznie odbiorców indywidualnych" | **WYJAŚNIENIE**  Wprowadzenie proponowanej zmiany rozszerzyłoby znacząco zakres inwestycji B1.1.2, co przy pozostawieniu alokacji na obecnie proponowanym poziomie, miałoby negatywny wpływ na dotychczasową grupę beneficjentów. Dodatkowo nie została przedstawione uzasadnienie mogące być uznane za obiektywną okoliczność w rozumieniu rozporządzenia RRF. |
|  | Miasto Wrocław | B1.1.3 Termomodernizacja szkół | W ramach Inwestycji B1.1.3. Wymiana źródeł ciepła i poprawa efektywności energetycznej szkół rozszerzenie katalogu możliwych inwestycji o budowę nowych budynków spełniających odpowiednie normy oszczędności energii | Rozszerzenie katalogu inwestycji o nowe obiekty placówek oświatowych, które zostały wybudowane w ramach czasowych KPO, tj. po 1.02.2020 r. i które spełniają standardy i zasady energooszczędności umożliwiłoby bardzo szybkie wydatkowanie środków KPO oraz osiągnięcie zakładanych wskaźników. | **UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA**  Brak zgody na rozszerzenie wsparcia  w ramach Inwestycji B1.1.3. Uzgodniony  w czasie negocjacji pomiędzy Polska a KE zakres wsparcia oraz katalog uprawnionych wnioskodawców dotyczy termomodernizacji istniejących placówek. |
|  | Miasto Wrocław | B.3.5.1 Inwestycje w energooszczędne mieszkania dla gospodarstw domowych o niskich  i średnich dochodach | "Wnioskujemy o przeniesienie inwestycji B3.5.1. energooszczędne budownictwo mieszkaniowe dla gospodarstw domowych o niskich i średnich dochodach przeniesienie do części dotacyjnej KPO lub umorzenie dla JST pożyczki w 100%  Wnioskujemy również o możliwość zaaplikowania projektów zakończonych na dzień aplikacji zrealizowanych w okresie kwalifikowalności wydatków. " | Realizacja zadań, których dotyczy inwestycja należy do zadań własnych Gminy. Skierowanie inwestycji do gospodarstw domowych o niskich i średnich dochodach powoduje, że utrzymanie uzyskanych efektóe inwestcji będzie obciążało budżet Gminy tym samym obciążenie będzie podwójne (spłata pozyczki, utrzymanie lokali) Dodatkowo możliwość aplikacji projektów zakończonych na dzień aplikacji umożłiwiłaby na bardzo szybkie wydatkowanie środków KPO oraz osiągnięcie zakładnych wskaźników. | **WYJAŚNIENIE**  Uwaga dotyczy inwestycji, która była objęta rewizją KPO w 2023 r. Aktualnie inwestycja B3.5.1. nie jest zgłoszona do rewizji. Zgodnie z zasadami ogólnymi, podstawą rewizji musiałyby być zmiany, które zaszły od grudnia 2023 r. (przyjęcie poprzedniej rewizji) do daty wnoszenia nowej rewizji. Wniesione uwagi nie stanowią takiej podstawy.  Inwestycja B3.5.1 jest finansowana z części pożyczkowej bezzwrotnej KPO. Finansowe wsparcie udzielane w ramach inwestycji jest bezzwrotne. Zgodnie z rozporządzeniem MFiPR z dnia 17 listopada 2022 r. w sprawie wykazu inwestycji w ramach Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności kwalifikujących się do objęcia wsparciem  o charakterze bezzwrotnym oraz w ramach których wsparcie zwrotne przyznawane  w formie pożyczki może podlegać umorzeniu (Dz. U. poz. 2413), inwestycja B3.5.1 znajduje się w wykazie inwestycji kwalifikujących się do objęcia wsparciem,  o którym mowa w art. 14ll ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (wsparcia  o charakterze bezzwrotnym, na zasadach określonych w ustawie z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz.U.  z 2023 r. poz. 1270, z późn. zm.), do wysokości określonej w ustawie budżetowej na dany rok).  W przypadku przedsięwzięć zakończonych nie ma możliwości aplikowania o środki zarówno ze środków krajowych, jak i z KPO w ramach inwestycji B3.5.1. Zmiana wymagałaby interwencji legislacyjnej ustawy z dnia 8 grudnia 2006 r.  o finansowym wsparciu niektórych przedsięwzięć mieszkaniowych, zgodnie  z którą finansowe wsparcie nie może być udzielone na realizację przedsięwzięcia, które zostało zakończone przed dniem złożenia do Banku Gospodarstwa Krajowego wniosku o finansowe wsparcie (art. 16 ust. 1 tej ustawy). Przepisy te stosowane są także w przypadku inwestycji B3.5.1 (art. 22c zgodnie z którym BGK sprawdza czy przedsięwzięcie jest zgodne m.in. z art. 16 ustawy). |
|  | Miasto Wrocław | KOMPONENT D: „EFEKTYWNOŚĆ, DOSTĘPNOŚĆ I JAKOŚĆ SYSTEMU OCHRONY  ZDROWIA” | Modyfikacja Komponentu D: „EFEKTYWNOŚĆ, DOSTĘPNOŚĆ I JAKOŚĆ SYSTEMU OCHRONY ZDROWIA” w taki sposób, aby możliwe było wsparcie polegające na budowie /rozbudowie Specjalistycznych Ośrodków Opieki Zdrowotnej w szczególności w zakresie neuropsychiatrii dziecięcej | Rozbudowa Specjalistycznych Ośrodków Opieki Zdrowotnej wpisuje się w racjonalizację piramidy opieki zdrowotnej (przesunięcie niektórych świadczeń zdrowotnych ze szpitali na niższe poziomy opieki). Specjalistyczne Ośrodki w szczególności zajmujące się m.in. neuropsychiatrią dziecięcą odgrywają olbrzymią rolę w kształtowaniu zdrowia (również psychicznego) społeczności. Powszechna jest wiedza na temat złej psychicznej kondycji szczególnie dzieci i młodzieży, na którą istotnie negatywny wpływ miała pandemia. To uzasadnienie wpisuje się w podwaliny powstania KPO. Dodatkowo możliwość aplikacji projektów zakończonych na dzień aplikacji umożliwiałaby na bardzo szybkie wydatkowanie środków KPO oraz osiągnięcie zakładanych wskaźników. | **WYJAŚNIENIE**  Ostatecznymi odbiorcami wsparcia inwestycji w ramach komponentu D mają być podmioty lecznicze prowadzące szpital lub szpitale w rozumieniu ustawy z dnia  15 kwietnia 2011 r. o działalności leczniczej udzielające świadczeń opieki zdrowotnej ze środków publicznych. Szczegółowy zakres działań będzie określony w ramach poszczególnych naborów. Jeżeli zatem wskazane specjalistyczne ośrodki opieki będą funkcjonować w ramach tych podmiotów, a planowane działania będą wpisywać się w zakres naboru, będzie możliwość aplikowania o środki. |
|  | Miasto Wrocław | KOMPONENT D: „EFEKTYWNOŚĆ, DOSTĘPNOŚĆ I JAKOŚĆ SYSTEMU OCHRONY  ZDROWIA” | Wnosimy o rozszerzenie zakresu inwestycji przewidzianych do realizacji w ramach komponentu D również o politykę senioralną, opiekę długoterminową oraz politykę społeczną i przeciwdziałanie bezdomności. | Projekty w infrastrukturę domów pomocy społecznej, dziennej opieki oraz opieki długoterminowej są niezbędne z uwagi na konieczność zapewnienia wsparcia osobom niesamodzielnym, w szczególności osobom starszym. Dzięki takim inwestycjom zapewnia się kompleksową opiekę świadcząca pomoc całodobową lub dzienną osobom, które zależne są od wsparcia opiekunów. Realizowane działania skierowane są na wsparcie w czynnościach bytowych, higienicznych i pielęgnacyjnych, ale również prowadzone są w formie zajęć terapeutycznych i aktywizujących mających wpływ na sprawność ruchową i intelektualną.  W ramach takich placówek realizowane są świadczenia zapewniające usługi opiekuńcze, wspierające oraz aktywizujące społecznie, fizycznie i intelektualnie. Podejmowane działania w skupiają się na poprawie kondycji fizycznej i psychicznej osób z nich korzystających z usług świadczonych w placówkach.  Zapewnienie opieki dla osób niesamodzielnych - jednocześnie bezpośrednio wpływa również na aktywizację społeczną i zawodową ich opiekunów. Bowiem nieprzerwana opieka nad bliskimi bardzo często wyklucza opiekunów z życia społecznego i zawodowego. Wsparcie ze strony placówek opiekuńczych pozwala im na powrót lub zintensyfikowanie własnych aktywności.  Polityka społeczna i przeciwdziałanie bezdomności (projekty housingowe)  Osoby bezdomne zaliczane są do grup doświadczających wielokrotnego wykluczenia. Stanowią jedną z najtrudniejszych grup pod względem aktywizacji społeczno –zawodowej, dlatego wymagają kompleksowego wsparcia. Realizacja inwestycji umożliwiających przeciwdziałaniu bezdomności daje możliwość takiego wsparcia, z uwagi na możliwość realizacji w dedykowanym miejscu szerokiego wachlarza świadczeń. Wsparcie takie skierowane jest w dużej mierze na naukę samodzielnego funkcjonowania w społeczeństwie i na rynku pracy. | **UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA**  Postulat wykracza poza ramy rewizji KPO. |
|  | Miasto Wrocław | E1.1. Wzrost wykorzystania transportu przyjaznego dla środowiska (reformy) | Zapisy w KPO pokrywają się z zapisami, które były w pierwszej wersji ustawy o elektromobilności (dot. % udziału transportu zeroemisyjnego). W wyniku konsultacji, zapisy w ustawie o elektromobilności zostały zmienione natomiast zapisy w KPO pozostały i obecnie w tym zakresie występuje rozbieżność:  jest w rewizji KPO: W ustawie zostanie ustanowiony obowiązek od 2026r. zakupu przez operatorów oraz organizatorów publicznego transportu zbiorowego w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców autobusów zeroemisyjnych (elektrycznych i wodorowych) w ilości 90 % nabywanych autobusów.  Proponowana zmiana zapisu w KPO zgodną z zapisami ustawy o elektromobilności - art. 68 a ust. 1 ppkt. 3 zakup, leasing, najem, usługa - zamówienia PZP:  W ustawie zostanie ustanowiony obowiązek zakupu przez operatorów oraz organizatorów publicznego transportu zbiorowego w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców autobusów zeroemisyjnych (elektrycznych i wodorowych) w których suma zamówień PZP u jednego Zamawiającego w okresie 25.08.2021 - 31.12.2025 wynosi co najmniej 32 % , a w okresie 01.01.2026 - 31.12.2030 - 46 % paliw alternatywnych, przy czym połowa powinna być zeroemisyjna.  Decyduje data udzielenia zamówienia wykonawcy - podpisania umowy. | Zapisy w KPO zostały zatwierdzone w momencie, kiedy była również procedowana zmiana ustawy o elektromobilności. W efekcie szeregu konsultacji, dojrzałości rynku pojazdów paliw alternatywnych - zapisy ustawy zostały zweryfikowane i ostatecznie zmienione z końcem 2021r., co ma potwierdzenie m.in. w art. 68 a ust. 1 ppkt. 3.  Wymagania te zostały także przedstawione w KPO jednakże przedstawione rozwiązania znacznie odbiegają od tych już ustanowionych w ustawie o elektromobilności - ich nie aktualizowano i nie zmieniano. W związku z rozbieżnością, proponujemy ujednolicenie wymagań i urealnienie zamierzeń do obecnego rynku taborowego, ich dostępności. Wymogi z ustawy o elektromobilności i tak są dużym wyzwaniem dla samorzadów i operatorów usług transportowych.  Wprowadzane zmiany wymagają dużego nakładu czasu dla producentów pojazdów na przygotowanie się do realizacji zadania a przede wszystkim znacznego zabezpieczenia środków w budżetach jednostek na zakup tak dużych taborów zeroemisyjnych. | **Odpowiedź w trakcie przygotowania** |
|  | Miasto Wrocław | E1.2 Zwiększenie udziału transportu zeroemisyjnego i niskoemisyjnego, zapobieganie problemowi negatywnego wpływu transportu na środowisko  i jego ograniczenie | "W naszej ocenie należy uspójnić zapisy z obowiązującą ustawą o elektromobilności.  jest w rewizji KPO: W akcie prawnym ustanowiony zostanie od I kw. 2026 r. obowiązek tworzenia stref transportu niskoemisyjnego w miastach powyżej 100 000 mieszkańców, w których występuje przekroczenie poziomów szkodliwych substancji w stosunku do unijnych progów zanieczyszczenia powietrza, oraz przewidziane zostanie rozszerzenie możliwości ich wprowadzania na wszystkie obszary miejskie, niezależnie od liczby mieszkańców. Do stref będą mogły wjeżdżać wyłącznie „niskoemisyjne” pojazdy osobowe. W ciągu 9 miesięcy od daty otrzymania informacji o przekroczeniu poziomu stężenia zanieczyszczeń powietrza miasta utworzą na swoim terenie strefy czystego transportu. Okres 9 miesięcy ma umożliwić samorządom terytorialnym przygotowanie terenu, na którym ma być zlokalizowana strefa czystego transportu, pod kątem wprowadzenia planowanych ograniczeń.  Proponuje się w KPO doszczegółowić zapisy zgodną z zapisami ustawy o elektromobilności - art. 39 i 40:  Do stref będą mogły wjeżdżać wyłącznie „niskoemisyjne” pojazdy osobowe oraz pojazdy, które na mocy uchwały Rady gminy moga stanowić wyłączenia wjazdu do tej strefy.  zapis ""W ciągu 9 miesięcy od daty otrzymania informacji o przekroczeniu poziomu stężenia zanieczyszczeń powietrza miasta utworzą na swoim terenie strefy czystego transportu. Okres 9 miesięcy ma umożliwić samorządom terytorialnym przygotowanie terenu, na którym ma być zlokalizowana strefa czystego transportu, pod kątem wprowadzenia planowanych ograniczeń" może być zamieniony ""SCT może być również utworzona w innych miastach lub innym terminie, jeżeli zostanie ujęte w Planie Ochrony Powietrza dla danego obszaru"". | "Strefy czystego transportu zostały powierzone radom gmin, które mogą ustanowić wyjątki od ograniczeń w strefach. Zapisy w KPO odbieraja jakąkolwiek możliwośc wpływu na kreowanie stref czystego transportu w mieście, nie przewidują żanych wyjątków dla pojazdów które mogą wjechać do takiej strefy, wprowadzają ramy czasowe na utworzenie strefy czystego transportu liczone od informacji o przekroczeniu stężenia zanieczyszczeń w mieście (jest to zadanie czasochłonne i wymagające odpowiednich środków finansowych). Po doświadczeniach - zmieniono przepisy prawa, w których oprócz pojazdów zeroemisyjnych ustawodawca dopuszcza inne wyłączenia, które wprowadzi dana gmina - art. 39 i 40 ustawy eipa:  ""Rada gminy, w uchwale ustanawiającej strefę czystego transportu, może ustanowić wyłączenia od ograniczenia wjazdu do tej strefy inne niż określone w ust. 3.""  "" Strefę czystego transportu ustanawia, w drodze uchwały, rada gminy"". (np. pojazdy osób z niepełnosprawnosciami, osób starszych zamieszkały w strefie lub innych pojazdów specjalnych).  Po konsultacjach ustawy eipa, wycofano się także z zapisów, które pozostały w KPO, czyli 9 m-cy od informacji o przeroczeniach"". Proponuje się wykreslenie tego zapisu, a także otworzenie ""furki dla miast"", w których nie ma przekroczeń a chcielii by utworzyć taką strefę." | **Odpowiedź w trakcie przygotowania** |
|  | Miasto Wrocław | E1.2.1 Zeroemisyjny transport publiczny w miastach (tramwaje) | Wnosimy o wprowadzenie w ramach komponentu E dodatkowej inwestycji, tj. E1.2.2 zeroemisyjny transport zbiorowy w miastach (infrastruktura szynowa) | "Działaniem kluczowym w kontekście rozwoju niskoemisyjnego transportu zbiorowego w miastach oprócz zakupu nowego taboru jest również realizacja inwestycji instrastukturalnych związanych z budową nowych tras tramwajowych tudzież wymianą/rozbudową/modernizacją istniejących torowisk. Możliwość finansowania w ramach KPO również infrastruktury szynowej znajduje uzasadnienie w następujących aspektach:  a) funkcjonalnym - budowa nowych tras i zakup taboru tramwajowego stanowią wzajemnie uzupełniające się inwestycje i realizowane łącznie przyczynią się do wygenerowania większych efektów środowiskowych, społecznych, etc.  b) technicznym - istniejące torowiska nie rzadko są w złym stanie technicznym i bardzo często nie nadają się do tego, aby przemieszczał się po nich nowoczesny tabor tramwajowy (który jest większy, cięższy etc). Grozi to wykolejeniami i obniża bezpieczeństwo podróżujących,  c) środowiskowym - wymiana torowisk na nowe po których będzie mógł przemieszczać się nowoczesny tabor w znaczącym stopniu przyczyni się do ochrony środowiska - zmniejszy emisję szkodliwych substancji do powietrza atmosferycznego, a przede wszystkim przyczyni się do poprawy warunków akustycznych poprzez znaczące obniżenie poziomu hałasu." | **WYJAŚNIENIE**  Zakres rewizji nie obejmuje zwiększenia alokacji dla tej inwestycji, jej obecna wartość wynika z ustaleń z KE co do jej kształtu i wartości. Wysokość alokacji nie pozwala też na poszerzenie zakresu  o zadania infrastrukturalne. |
|  | Miasto Wrocław | E1.2.1 Zeroemisyjny transport publiczny w miastach (tramwaje) | Wnioskujemy o zwiększenie liczby pojazdów tramwajowych, które mogą zostać zakupione w ramach inwestycji. | Zgodnie z zapisami rewizji KPO do 30 czerwca 2026 r., 88 tramwajów powinno być dostarczonych lub w trakcie produkcji. O ile korekta zapisu w zakresie terminu osiągnięcia kamienia milowego nie budzi zastrzeżeń i oceniamy ją pozytywnie, o tyle liczba 88 szt. tramwajów wydaje się być niewystarczająca w skali całego kraju i niedekwatna do zdiagnzowanych potrzeb. Sama Gmina Wrocław byłaby w stanie zgłosić do refinansowania 67 szt. tramwajów, co stanowi ok. 76% liczy tramwajów planowanych do zrealizowania w ramach KPO. | **WYJAŚNIENIE**  Wskazana wartość wynika z przyjętych wyliczeń dotyczących kosztów jednostkowych, przy założonej alokacji KPO na tą inwestycję. MI analizuje obecnie możliwość refinansowania zakupionego taboru, z uwzględnieniem zasad kwalifikowalności w ramach KPO. |
|  | Miasto Wrocław | E2.2.1 Inwestycje w bezpieczeństwo transportu | Wnosimy o rozszerzenie zakresu inwestycji drogowych możliwych do zrealizowania w ramach komponentu E o te obejmujące budowę kluczowych ciągów komunikacyjnych na terenie miasta mających znaczenie dla usprawnienia ruchu na terenie miasta oraz pomiędzy miastem i gminami ościennymi, ale również mających wpływ na poprawę szeroko rozumianego bezpieczeństwa | Gmina Wrocław wnosi o możliwość rozszerzenia zakresu inwestycji o budowę infrastruktury liniowej (dróg) zlokalizowanych na terenie miasta, które stanowią kluczowy element w układzie transportowym miasta, przyczyniają się do zmniejszenia negatywnego wpływu kongesti na otoczenie oraz wpływają na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego.  Przykładem takiej inwestycji jest ""Budowa Alei Wielkiej Wyspy we Wrocławiu"", która w roku 2020 została zgłoszona do MFiPR jako jedna z priorytetowych inwestycji Wrocławia w obszarze transportu drogowego, która docelowo miała zostać sfinansowana ze środków KPO. O jej ogromnym znaczeniu dla systemu transportowego miasta i regionu świadczą następujące aspekty:  a) stanowi kluczowy element systemu komunikacji transportu w mieście i regionie  Budowa Alei Wielkiej Wyspy jest inwestycją o charakterze strategicznym i mającą ponadlokalne znaczenie dla rozwoju możliwości transportowych miasta Wrocławia oraz regionu Dolnego Śląska. Stanowi jedną z największych inwestycji komunikacyjnych Wrocławia XXI wieku pod względem poniesionych na jej realizację nakładów finansowych oraz pod względem ilości i długości wybudowanej infrastruktury, ze szczególnym uwzględnieniem powstałych w jej ciągu obiektów inżynierskich nad dwoma rzekami: Odrą i Oławą oraz zastosowanymi nowoczesnymi rozwiązaniami techniczno-technologicznymi, w szczególności obejmującymi rozwiązania związane z ochroną środowiska.  Głównym jej zadaniem jest odciążenie centrum Wrocławia od nadmiernego ruchu drogowego i usprawnienie układu drogowego wschodniej części miasta Wrocławia poprzez budowę nowego połączenia ulic Krakowskiej (przedłużenie DK94) i Mickiewicza (droga wojewódzka nr 455) wraz z mostami przez Odrę i Oławę. Droga pozwoli odciążyć z ruchu zabytkowy most Zwierzyniecki i przebiegającą przez środek Parku Szczytnickiego, będący enklawą zieleni, ulicę Mickiewicza. Funkcjonowanie sprawnej sieci dróg pozwoli na połączenie najważniejszego ośrodka gospodarczego Dolnego Śląska, jakim jest Wrocław z gminami ościennymi, ale przede wszystkim będzie stanowiło infrastrukturę niezbędną do zapewnienia niezakłóconego przepływu towarów czy łańcucha dostaw, co miało ogromne znaczenie w dobie pandemii COVID - 19.  b) funkcjonalność inwestycji  Jednym z najważniejszych przewidywanych efektów realizacji planowanej inwestycji jest poprawa warunków życia mieszkańców Wielkiej Wyspy oraz mieszkańców zespołów dzielnicowych Śródmieście i Krzyki. Projekt realizuje podstawowy cel polityki transportowej Wrocławia, czyli tworzy warunki zapewniających sprawne, bezpieczne i efektywne ekonomicznie przemieszczanie się osób oraz towarów, przy spełnieniu wymogu ograniczenia uciążliwości transportu dla środowiska.  Jest to również inwestycja ważna z punktu widzenia rozwoju komunikacji regionalnej oraz ponadregionalnej ściśle związanej z łańcuchami dostaw czy turystyką lokalną i regionalną, bowiem zwiększa przepustowość oraz dostępność komunikacyjną atrakcji przyrodniczo – kulturowych Wielkiej Wyspy, umożliwiając jednocześnie dalszy rozwój całego Śródmieścia w kierunku turystycznym, kulturalnym i rekreacyjnym, podczas gdy narastające obecnie zjawisko kongestii transportowej prowadzi nie tylko do obniżania się komfortu życia mieszkańców, ale również do zahamowania rozwoju tej części miasta oraz degradacji jej walorów przyrodniczych i kulturowych.  c) poprawa bezpieczeństwa i pozytywny wpływ na poprawę środowiska naturalnego  Realizacja projektu wpłynie również na poziom bezpieczeństwa publicznego, jako że Wielka Wyspa skupia duże ośrodki kulturalne i rekreacyjne, takie jak Hala Stulecia, Stadion Olimpijski, Ogród Zoologiczny, Muzeum Sztuki Współczesnej, Pola Marsowe, rejon Morskiego Oka, oferujące z roku na rok coraz bogatszy wachlarz imprez i wydarzeń. Aleja Wielkiej Wyspy będzie zatem spełniała funkcję trasy umożliwiającej bezpieczną ewakuację uczestników imprez masowych, odbywających się w tym rejonie. Nowa trasa pomoże również zapewnić większe bezpieczeństwo mieszkańcom Wielkiej Wyspy, przede wszystkim w przypadku katastrofalnych wezbrań na Odrze. Efektem pozytywnym dla ogółu mieszkańców Wrocławia będzie także poprawa stanu środowiska naturalnego wynikająca ze zmniejszenia emisji toksycznych składników spalin samochodowych, osiągnięta poprzez wybudowanie dodatkowej przeprawy przez naturalną barierę jakimi są rzeki Odra i Oława, co pozwoli na zmniejszenie obciążenia ruchem istniejących ulic i da nową alternatywę podróżującym. Ponadto inwestycja zwiększy dostępność i możliwość wykorzystania istniejącej sieci dróg rowerowych poprzez ich połączenie i tym samym skrócenie czasu przejazdu z północo-wschodnich osiedli na południe Wrocławia przy wykorzystaniu w pełni ekologicznego środka transportu jakim jest rower. Ważnym efektem będzie również zwiększenie dostępności i komfortu korzystania z infrastruktury drogowej przez osoby z niepełnosprawnościami, a także osoby w podeszłym wieku poprzez pełne przystosowanie inwestycji do ich potrzeb realizowane poprzez wykonanie m.in. obniżonych krawężników na przejściach dla pieszych, odpowiedniej kolorystyki nawierzchni, montażu płytek ""stop"" czy płytek prowadzących. | **WYJAŚNIENIE**  W trakcie konstruowania i negocjacji KPO konieczne było uwzględnienie zaleceń Rady (tzw. CSR) z lat 2019 i 2020, wskazanych dla każdego z państw członkowskich. Dodatkowo inwestycje musiały wpisywać się w kwestie wsparcia zielonej i cyfrowej transformacji oraz nie mogły być sprzeczne z zasadą DNSH („nie czyń poważnych szkód”). Niestety na etapie negocjacji  z punktu widzenia KE inwestycje w budowę czy modernizację dróg nie spełniały takich wymagań. W wyniku trudnych negocjacji udało się wdrożyć rozwiązanie, polegające na wpisaniu do KPO inwestycji dotyczących poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w zakresie, jaki obecnie funkcjonuje w KPO (inwestycja E2.2.1).  Jednocześnie ze względu na ograniczony horyzont czasowy instrumentu KPO, aktualny poziom zaawansowania przedsięwzięć realizowanych w tym zakresie w Komponencie E oraz ograniczoną alokację na działania inne niż cyfrowe i klimatyczne nie jest możliwe dokonywanie ewentualnego rozszerzenia zakresu inwestycji E2.2.1 o proponowane dofinansowanie realizacji obwodnic na drogach krajowych w miastach na prawach powiatu.  Należy również wskazać, że środki obecnie przyznane w tej inwestycji zostały wykorzystane (tj. zostały zawarte umowy). |
|  | Miasto Wrocław | E2.2.1 Inwestycje w bezpieczeństwo transportu | Wnosimy o rozszerzenie katalogu beneficjentów inwestycji 3.2.1 również o jednostki samorządu terytorialnego w szczególności miasta na prawach powiatu, które zarządzają drogami krajowymi i wojewódzkimi zlokalizowanymi na tarenie miasta | Ograniczenie grupy adresatów wsparcia wyłącznie do GDDKiA przeczy zasadzie równego dostępu wnioskodawców do wsparcia. Zmiana priorytetów polityki unijnej i ograniczenie zakresu wspracia inwestycji z zakresu infrastruktury drogowej spowodowało, że obecnie samorządy mają bardzo ograniczoną możliwość pozyskania dodatkowych środków na dofinansowanie kluczowych i priorytetowych inwestycji. Bardzo często są to inwestycje o bardzo dużym zakresie, szerokiej skali i kosztach, które przekraczają możliwości budżetowe samorządów. Ograniczenie dostępu do środków na infrastrukturę drogową odbywa się niemal na każdym poziomie polityki spójności:  a. regionalnym - w woj. dolnośląskim w Programie FEDS 2021 - 2027 działanie związane z rozbudową infrastruktry drogowej w regionie dedykowane jest dla samorządu województwa a same projekty będą wybierane w trybie pozakonkursowym - zostały wpisane do Kontraktu Programowego,  b. krajowym - w programie FEnIKS 2021 - 2021 wsparcie ukierunowane jest przede wszystkim na rozwój połączeń drogowych na rozbudowę sieci TEN - T (FS), a w przypadku budowy dróg poza siecią TEN - T (EFRR) będących obwodnicami w miastach na prawach powiatu -warunkiem uzyskania wsparcia jest wpisanie inwestycji do Kontraktu Programowego a zgodnie z opinią strony rządowej wyrażoną w Stanowisku Negocjacyjnym woj. Dolnośląskiego, cyt. ""Inwestycje drogowe w miastach na prawach powiatu mogą być finansowane wyłącznie w wyjątkowych sytuacjach"". W praktyce oznacza to, że ze środków FEnIKS 2021 - 2027 aktualnie dofinasowane mają zostać wyłącznie 2 inwestycje z całego kraju.  W przypadku KPO dystrybucja środków na infrastrukturę drogową został ograniczona wyłącznie do jednego podmiotu: GDDKiA.  Wszystkie ww. aspekty w znaczącym stopniu ograniczają dostęp samorządów do środków na infrastrukturę drogową, tym samym wnioskujemy nie tylko o rozszerzenie katalogu inwestycji mogących być sfinansowanych w ramach KPO, ale również umożliwienie skorzystania z tych środków przez samorządy. | **WYJAŚNIENIE**  W trakcie konstruowania i negocjacji KPO konieczne było uwzględnienia zaleceń Rady (tzw. CSR) z lat 2019 i 2020, wskazanych dla każdego z państw członkowskich. Dodatkowo inwestycje musiały wpisywać się w kwestie wsparcia zielonej i cyfrowej transformacji oraz nie mogły być sprzeczne z zasadą DNSH („nie czyń poważnych szkód”). Niestety na etapie negocjacji  z punktu widzenia KE inwestycje w budowę czy modernizację dróg nie spełniały takich wymagań. W wyniku trudnych negocjacji udało się wdrożyć rozwiązanie, polegające na wpisaniu do KPO inwestycji dotyczących poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w zakresie, jaki obecnie funkcjonuje w KPO (inwestycja E2.2.1).  Jednocześnie ze względu na ograniczony horyzont czasowy instrumentu KPO, aktualny poziom zaawansowania przedsięwzięć realizowanych w tym zakresie w Komponencie E oraz ograniczoną alokację na działania inne niż cyfrowe i klimatyczne nie jest możliwe dokonywanie ewentualnego rozszerzenia zakresu inwestycji E2.2.1 o proponowane dofinansowanie realizacji obwodnic na drogach krajowych w miastach na prawach powiatu.  Należy również wskazać, że środki obecnie przyznane w tej inwestycji zostały wykorzystane (tj. zostały zawarte umowy). |
|  | Miasto Wrocław | G1.3.2 Zeroemisyjny transport zbiorowy (autobusy) | Wnosimy o zwiększenie alokacji na działanie związane z zakupem autobusów zeroemisyjnych na terenach miejskich. | Zgodnie z zapisami Programu środki z KPO będą przeznaczone na sfinansowanie projektów dot. zakupu autobusów złożonych w ramach I i II oraz kolejnych naborów programu priorytetowego Zielony Transport Publiczny (NFOŚiGW). Aktualnie dwa nabory zostały już rozstrzygnięte, a III nabór jest w trakcie oceny. Z przeprowadzonej analizy wynika, że pozytywne rozstrzygnięcie III naboru spowoduje w pełni wykorzystanie alokacji przeznaczinej na inwestycję i zostanie osiągnięty wskaźnik odnoszący się do liczby zakupionych autobusów.  Mając na uwadze powyższe oraz fakt, że zapisy ustawy o elektromobilności obligują miasta pow. 100 tys. mieszkańców do zwiększenia ilości floty zeroemisyjnej w ściśle wyznaczonych ramach czasowych wnioskujemy o:  - zwiększenie alokacji na działanie związane z zakupem taboru zeromisyjnego w miastach,  - ogłoszenie kolejnego naboru na warunkach analogicznych dla wszystkich wnioskodawców (w przypadku II naboru dof. dla dużego miasta wynosiło 25%),  - o zastosowanie zapisów analogicznych, jak w przypadku transportu pozamiejskiego – zamówienie, a nie dostarczenie taboru do 30.06.2026 roku.  Spełnienie ww. postulatów i stworzenie możliwości dofinansowania zakupu zeroemisyjnej floty autobusowej ma znaczenie również w kontekście tego, iż aktualnie jest to jedyne źródło dofinansowania, z którego można pozyskać dodatkowe środki na ten cel. W przypadku Programu FEDS 2021- 2027 środki przeznaczone na transport publiczny zostały przekazane dla ZIT WrOF i są niewystarczające, aby zrealizować projekty z zakresu zakupu taboru w formule projektu zintegrowanego. Natomiast na poziomie krajowym w Programie FEnIKS 2021 -2027 cyt. kontynuacja wymiany taboru autobusowego ze środków spójności będzie możliwa po wyczerpaniu środków KPO. | **UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA**  Mając na uwadze ograniczone środki KPO, nie ma obecnie możliwości zwiększenia alokacji na tą inwestycję. Kluczowym jest obecnie zakończenie procesu podpisywania umów w ramach rozstrzygniętego naboru, co pozwoli osiągnąć wyznaczony w KPO wskaźnik. |
|  | Miasto Kraków | A1.3.1. Wdrożenie reformy planowania i zagospodarowania przestrzennego (str. 1-3) | Pozostawienie wersji aktualnej, mierzącej odsetek gmin, które przyjęły ogólne plany zagospodarowania przestrzennego, a jeżeli prognozuje się, że nie będzie możliwe osiągnięcie zakładanego wcześniej wskaźnika, wówczas proponuje się zmniejszenie wartości docelowej dot. procentu gmin, które przygotowały i przyjęły plan ogólny. | Przygotowanie i opublikowanie w Biuletynie Informacji Publicznej projektu planu ogólnego gminy nie daje gwarancji, że plan ogólny danej gminy zostanie uchwalony, a zatem pozostaje bez realnego wpływu na wdrożenie reformy planowania i zagospodarowania przestrzennego.  Po etapie udostępnienia w BIP projektu planu następuje szereg czynności proceduralnych, takich jak m.in.: uzyskanie opinii i uzgodnień organów i instytucji, przeprowadzenie konsultacji społecznych, wprowadzanie zmian i ich uzgodnienie, mogących znaczne wydłużyć procedurę uchwalenia planu ogólnego.  Ponadto część gmin jest na etapie przygotowywania strategii rozwoju gminy, której chcą poświęcić większą uwagę, jako dokumentu, na którym opierać będzie się plan ogólny, a dopiero w kolejnym etapie zająć się procedurą sporządzania planu ogólnego, która również będzie czasochłonna. | **WYJAŚNIENIE**  Wskaźnik przyjęcia co najmniej 10% planów ogólnych gminy przez gminy w Polsce do końca IV kwartału 2024 r oraz co najmniej 80% planów ogólnych do końca II kwartału 2026 r. dotyczy uchwalonych i ogłoszonych planów ogólnych gminy. Zmniejszenie odsetka gmin, które sporządziły i uchwaliły plan ogólny gminy wiąże się ze zmniejszeniem ogólnej kwoty alokacji przeznaczonej na ten wskaźnik. Trwają rozmowy z KE nt optymalizacji realizacji tej inwestycji przy założeniu utrzymania jak największej alokacji finansowej. |
|  | Miasto Kraków | D1.1.1 Rozwój i modernizacja infrastruktury centrów opieki wysokospecjalistycznej i innych podmiotów leczniczych (str. 10) | Zmiana terminu końcowego inwestycji infrastrukturalnych z 31.08.2026 r. na co najmniej 31.12.2027 r. | Obecny termin zakończenia inwestycji praktycznie uniemożliwia realizację zadań polegajacych na budowie lub rozbudowie infrastruktury podmiotów leczniczych. Według zaproponowanych zmian, nabór wniosków dla szpitali w tym zakresie rozpocznie się w III kwartale 2024 r., a podpisanie umów pomiędzy szpitalami a Ministerstwem Zdrowia przewidziano na I kwartał 2025 r.  W takim przypadku inwestycje, które nawet będą posiadać pozwolenie na budowę w momencie zawarcia umów na dofinansowanie, będą mogły rozpocząć się najwcześniej w III kwartale 2025 r. (należy przewidziec co najmniej 3 m-ce na przeprowadzenie procedury przetargowej zgodnie z PZP). Wówczas na realizację robót budowalnych, wyposażenie, odbiór, uzyskanie niezbędnych zezwoleń na użytkowanie i rozliczenie dofinansowania pozostanie ok 12 miesięcy. Taki termin jest nierealny z punktu widzenia rzetelnego przeprowadzenia inwestycji. | **UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA**  Realizacja projektów finansowanych  w ramach KPO po 31 sierpnia 2026 r, jest niemożliwa. Wynika to bezpośrednio  z terminów określonych w Rozporządzeniu 241/2021 ustanawiającym Instrument na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności. Jednocześnie mając świadomość, że przedsięwzięcia ze wskazanego obszaru charakteryzują się czasochłonnością oraz że są one projektami złożonymi, założenia naborów zostaną opracowane w taki sposób, aby w ramach dofinansowanych projektów zrealizować określony etap prac. |
|  | Miasto Kraków | D1.1.1 Rozwój i modernizacja infrastruktury centrów opieki  wysokospecjalistycznej i innych podmiotów leczniczych (str. 9-10) | Do czasu opublikowania projektów ustaw, projektów ich nowelizacji oraz aktów wykonawczych w zakresie modernizacji i poprawy efektywności szpitali opiniowanie rewizji KPO w zakresie Komponentu D Efektywność, dostępność i jakość systemu ochrony zdrowia powinna zostać odroczona. | Zmieniona wersja rewizji KPO zakłada modyfikację w zakresie planowanego pierwotnie kamienia milowego D9G na 3 niezależne podkamienie wraz ze zmianą terminów realizacji tj.:  1) D9Ga  Wejście w życie aktu prawnego w sprawie wykazu dokładnych kryteriów kwalifikujących szpitale do poszczególnych poziomów zabezpieczenia opieki onkologicznej Krajowej Sieci Onkologicznej  Termin realizacji: II kw. 2024r.  2) D9Gb  Wejście w życie ustawy o Krajowej Sieci Kardiologicznej określającej zasady funkcjonowania sieci poprzez wprowadzenie nowej struktury i nowego modelu zarządzania opieką kardiologiczną w Polsce  Termin realizacji: IV kw. 2024r.  3) D9Gc  Wejście w życie pakietu legislacyjnego mającego na celu modernizację i poprawę efektywności szpitali  Termin realizacji: IV kw. 2024r.  W przedstawionym do opiniowania dokumencie zostały zgłoszone ogólne założenia m.in. dotyczące „pakietu legislacyjnego mającego na celu modernizację i poprawę efektywności szpitali”, ustawy o Krajowej Sieci Kardiologicznej, których treści projektów ustaw aktualnie nie są znane, co uniemożliwia odniesienie się do jego zapisów i opiniowania zmian wprowadzonych w rewizji do KPO. Wejście w życie „pakietu legislacyjnego” zaplanowano do IV kwartału 2024 r., natomiast projekty ustaw nie zostały przedstawione do stosownych uzgodnień i konsultacji publicznych. | **WYJAŚNIENIE**  Projekty ustaw, projekty ich nowelizacji oraz akty wykonawcze będą podlegać pełnej procedurze legislacyjnej, uwzględniającej konsultacje społeczne. |
|  | Miasto Kraków | uwaga o charakterze ogólnym | Wnosimy o przywrócenie inwestycji A.1.2.2 „Wsparcie przygotowania terenów inwestycyjnych pod potrzeby inwestycji o kluczowym znaczeniu dla gospodarki” oraz o rozszerzenie listy beneficjentów (JST, Podmioty zarządzające terenami inwestycyjnymi) poprzez dodanie do katalogu kategorii: jednostki organizacyjne JST posiadające osobowość prawną, w tym spółki należące w 100% do JST. Takie podejście, nie wymuszające angażowania operatorów Specjalnych Stref Ekonomicznych, pozwoliłoby na uproszczenie i przyśpieszenie realizacji inwestycji.  Wnioskujemy także o dopuszczenie finansowania przekształcenia terenów poprzemysłowych na cele społeczne. | "W obliczu poważnego ryzyka niewykorzystania przypisanych Polsce środków na KPO w pozostałym do dyspozycji czasie oraz w rezultacie redukcji tego typu wsparcia w programach Polityki Spójności, nie będzie możliwe osiągnięcie zakładanych celów związanych z poprawą warunków inwestowania i zwiększeniem liczby atrakcyjnych terenów inwestycyjnych. Zatem poważnym obciążeniem dla gospodarki naszego kraju może być brak inwestycji w obszarze nowych przedsięwzięć (przygotowanie terenów inwestycyjnych).  Przyjęte na etapie programowania założenia dotyczące demarkacji pomiędzy programami Polityki Spójności a KPO obejmowały ustalenie, że wsparcie dla przygotowania terenów inwestycyjnych zostanie zabezpieczone w instrumencie RRF (KPO) wobec czego bardzo mocno zostały ograniczone możliwości w instrumentach Polityki Spójności (CP) - w ramach programów regionalnych w okresie 2021-2027 na kategorię interwencji „020” w 5. Celu Polityki przewidziano zaledwie 58 mln euro w skali Polski. Odpowiadająca potrzebom alokacja środków została zabezpieczona w pierwotnej, uzgodnionej z KE wersji KPO. Natomiast w ramach ubiegłorocznej rewizji KPO (2023), inwestycja A1.2.2 została całkowicie zlikwidowana, bez merytorycznego uzasadnienia. W wyniku tych zmian, obecnie nie są dostępne środki na cele związane z przygotowaniem lokalizacji pod nowe inwestycje ani w ramach KPO, ani – w praktyce – w programach Polityki Spójności 2021-2027.  Należy również przypomnieć, że w drugim półroczu 2023 roku przeprowadzono nabór w ramach VII edycji „Rozwój stref przemysłowych” tzw. „Polskiego Ładu”, w wyniku, którego środki w wysokości 4,32 mld zł przyznano 79 projektom. Wyniki naboru wskazują na znaczące zainteresowanie samorządów takimi inwestycjami. Przywrócenie w KPO typu wsparcia dotyczącego przygotowania terenów inwestycyjnych może pozwolić na „przeksięgowanie” przynajmniej niektórych projektów wybranych do dofinansowania w ramach „Polskiego Ładu” w roku 2023, co dałoby efekt w postaci wykorzystania alokacji KPO przy jednoczesnym zmniejszeniu kosztu emisji długu okołobudżetowego.  Proponujemy przywrócenie w ramach rewizji KPO 2024 możliwości finansowania inwestycji polegających na przygotowaniu terenów inwestycyjnych, ale bez konieczności angażowania w przedsięwzięcia operatorów Specjalnych Stref Ekonomicznych (co było przewidywane pierwotnie), gdyż mogłoby to ograniczyć możliwości operacyjne. Projekty tego typu są potrzebne gospodarce, ponieważ prowadzą do przyśpieszenia i ułatwienia inwestycji przedsiębiorstw, co przekłada się na korzyści społeczne. Jednocześnie, tego typu zadania, ograniczające się do podstawowej infrastruktury (bez wznoszenia obiektów kubaturowych), są możliwe do przeprowadzenia w okresie 2 lat od decyzji o finansowaniu.  Na obszarze projektu strategicznego „Kraków - Nowa Huta Przyszłości” w północno – wschodniej części Krakowa, na wschód od obecnego terenu huty stali należącej do ArcelorMittal Poland S.A., zostały zidentyfikowane działania, które są przygotowane do realizacji w czasie pozwalającym na ich rozliczenie w ramach KPO.  „Kraków - Nowa Huta Przyszłości” - to projekt strategiczny Gminy Miejskiej Kraków i Województwa Małopolskiego polegający na przywróceniu terenów, które przestały być wykorzystywane przez hutę do ponownego wykorzystania na cele gospodarcze i społeczne. Cały program obejmuje obszar ok. 760 ha. Wykonawcą tego zadania jest należąca w 100% do dwóch ww. jednostek samorządu spółka (Kraków Nowa Huta Przyszłości S.A.), która koordynuje, przygotowuje i realizuje kolejne inwestycje składające się na cały program przekształcenia poprzemysłowego, zdewastowanego terenu, w prężnie rozwijający się obszar Krakowa. Tereny w większości należą do Skarbu Państwa.  Przy założeniu, że decyzja o możliwości finansowania zostałaby podjęta do końca II kwartału 2024 roku, istnieje możliwość zainwestowania środków KPO w następujące projekty:   1. Układ drogowy „Kraków - Nowa Huta Przyszłości”   Projekt polegający na budowie nowego ciągu drogowego, odpowiedniego do przenoszenia ruchu ciężarowego, otwierającego obszary Centrum Logistyczno-Przemysłowego „Ruszczy” (komponent projektu strategicznego „Kraków – Nowa Huta Przyszłości”). Ciąg drogowy o długości 2,6 km wraz z odwodnieniem terenu, ścieżkami rowerowymi i ciągami pieszymi, oświetleniem, przebudową kolidujących urządzeń i infrastruktury podziemnej otworzy dostęp do 300 ha terenów przeznaczonych w planie miejscowym pod zabudowę przemysłowo-usługową. Droga posiada koncepcję oraz decyzję środowiskową. Szacowany koszt to: 103 mln zł.  Realizatorem tego zadania byłaby Gmina Miejska Kraków (Zarząd Dróg Miasta Krakowa), zaś wszystkich pozostałych, niżej wymienionych zadań: Kraków Nowa Huta Przyszłości S.A.   1. Uzbrojenie terenów inwestycyjnych w podstawową infrastrukturę   Projekt polega na przygotowaniu dla przedsiębiorstw kolejnych terenów inwestycyjnych, w bezpośrednim sąsiedztwie wcześniej urządzonej strefy aktywności gospodarczej (jej przygotowanie zostało zakończone w 2023 roku, a ok. 70% parcel inwestycyjnych już zostało skomercjalizowanych). W dostępnym czasie możliwe jest przygotowanie 42 ha nowych terenów inwestycyjnych (w tym 35 ha po północnej stronie ul. Igołomskiej i 7 ha po stronie południowej), polegające na usunięciu poprzemysłowej infrastruktury różnego typu, odwodnieniu i niwelacji terenu, doprowadzeniu dróg wewnętrznych, kanalizacji deszczowej, kanalizacji sanitarnej, sieci wodociągowej oraz przygotowanie kanalizacji teletechnicznej. Szacowany koszt to: 150 mln zł.  W przypadku rozszerzenia zakresu wsparcia w KPO poprzez dopuszczenie finansowania przekształcenia terenów poprzemysłowych również na cele społeczne, możliwe byłoby dodatkowo przeprowadzenie inwestycji w ofertę dla mieszkańców przewidzianych jako składowe komponentów projektu strategicznego „Kraków – Nowa Huta Przyszłości”:   1. Park Rzeczny „Przylasek Rusiecki”   Przedsięwzięcie polega na utworzeniu na terenie poprzemysłowym (dawna kopalnia żwiru) o powierzchni ok. 103,6 ha (w większości zajętym przez zbiorniki wodne), miejskiego parku rzecznego poprzez stworzenie atrakcyjnego obszaru wypoczynku z poszanowaniem cennych zasobów przyrodniczych i ekologicznych. W ramach realizacji przedsięwzięcia zakłada się minimalną ingerencję w zastaną strukturę otoczenia i wpasowanie nowoprojektowanych elementów w istniejący krajobraz. Planowane jest zorganizowanie miejskiej przestrzeni zielonej pełniącej funkcje wypoczynkowe. W parku rzecznym przewidziano zorganizowanie ścieżek pieszych i rowerowych (tras spacerowych i rowerowych), w tym ścieżek zdrowia, ścieżek edukacyjnych dostosowanych również dla osób z niepełnosprawnościami, jak również obiektów małej architektury. Ponadto przewiduje się m.in.: skablowanie biegnących przez teren sieci wysokiego napięcia, wykonanie systemu inteligentnego, energooszczędnego oświetlenia, uporządkowanie gospodarki ściekowej w celu ochrony fauny i flory przed zanieczyszczeniami bytowymi, rozwiązania w zakresie komunikacji (budowa chodnika, parkingu, wydzielenie stref parkowania), wydzielenie strefy wędkowania i połączenie jej z innymi funkcjami tego obszaru, budowę pomostów w celu ochrony przybrzeżnej strefy wód, w tym pomostów obserwacyjnych, wykonanie infrastruktury do obserwacji ptaków/zwierząt i punktów widokowych/obserwacyjnych dla obserwacji zwierząt, modernizację (lub budowę) i adaptację budynku w celu utworzenia ośrodka edukacji ekologicznej, rozbiórkę nieużywanych i zbędnych obiektów/budynków.  Projekt posiada Program Funkcjonalno-Użytkowy (na ukończeniu). Szacowany koszt: 60 mln zł.   1. Park Edukacyjny „Branice”   Budowa infrastruktury Parku Edukacyjnego „Branice” to zadanie inwestycyjne przygotowywane od 2019 roku. Projekt służyć ma ochronie dziedzictwa kulturowego regionu, w tym przede wszystkim, zmniejszającego się bezpowrotnie, zasobu drewnianej zabudowy wiejskiej, stanowiącego spuściznę kultury lokalnej, związanej z grupą etnograficzną Krakowiaków Zachodnich.  Celem inwestycji jest stworzenie atrakcyjnego obszaru edukacji i rekreacji z wykorzystaniem zabytkowych budynków podkrakowskich wsi, bogatych zasobów przyrodniczych, obejmujących istniejącą zieleń oraz ciekawego ukształtowania terenu. Docelowo na terenie Parku Edukacyjnego „Branice” powstanie skansen składający się z kilkunastu translokowanych z terenu Krakowa i wsi podkrakowskich, obiektów architektury drewnianej (zagród, kościoła, karczmy). Skansen będzie eksponował charakterystyczne, unikatowe i cenne kulturowo elementy krajobrazu wsi podkrakowskiej oraz zabytki architektury drewnianej, a jednocześnie pozwoli na zachowanie dla przyszłych pokoleń najcenniejszych obiektów architektury drewnianej regionu. Ponadto, główne wejście do Parku znajdzie się w nowoczesnym budynku wystawienniczo-edukacyjnym. Projekt zakłada nawiązanie do okolicznych zabudowań poprzez kształt połączonych chat wykonany jednak już w nowoczesnym stylu. Odwiedzający będą mogli skorzystać tam z szatni, sklepiku z pamiątkami i wydawnictwami o polskiej wsi, dwóch sal konferencyjnych, części wystawowej i toalet. Dodatkowo będą tam też pomieszczenia magazynowe, techniczne oraz administracyjne. Całość kompleksu Parku uzupełni parking na prawie 50 samochodów, stacja ładowania samochodów elektrycznych i odnawialne źródła energii w postaci pomp ciepła i paneli fotowoltaicznych.  Projekt posiada złożony wniosek o pozwolenie na budowę w zakresie budynku wystawienniczego i zagospodarowania terenu wraz z infrastrukturą techniczną. Szacowany koszt: 59,5 mln zł.   1. Skablowanie linii wysokiego napięcia   Obszar projektu strategicznego „Kraków - Nowa Huta Przyszłości” jest obarczony utrudnieniem w postaci linii wysokiego napięcia. Przecinają one zarówno tereny przeznaczone pod funkcje rekreacyjne i kulturalne (jednym z komponentów tego projektu jest Centrum Wielkoskalowych Plenerowych Wydarzeń Kulturalnych „Błonia 2.0”), jak i tereny przeznaczone pod zabudowę mieszkaniową. Z punktu widzenia wprowadzenia nowych funkcji tych obszarów (rekreacyjnych, kulturalnych oraz mieszkaniowych) zasadne jest skablowanie linii energetycznych na odcinku 4,5 km.  Projekt posiada warunki wydane przez gestora sieci przesyłowej. Szacowany koszt: 35 mln zł." | **WYJAŚNIENIE**  W odniesieniu do przesłanych uwag  w ramach konsultacji Rewizji KPO, dotyczących przywrócenia inwestycji A.1.2.2 Wsparcie przygotowania terenów inwestycyjnych pod potrzeby inwestycji  o kluczowym znaczeniu dla gospodarki  w ramach KPO informujemy, że MRiT podtrzymuje dotychczasowe stanowisko  w sprawie rezygnacji z realizacji powyższej inwestycji. Planowana inwestycja od początku związana była nierozerwalnie (wymóg Komisji Europejskiej) z kolejnym etapem reformy Polskiej Strefy Inwestycji, umożliwiającej realizację nowych inwestycji w dowolnie wybranych obszarach kraju.  W programie promowane miały być duże tereny inwestycyjne (powyżej 100 ha), na których możliwa była realizacja inwestycji przez dużych i strategicznych przedsiębiorców. Prace nad zakresem inwestycji uwzględniały istnienie linii demarkacyjnej pomiędzy programami wspieranymi z Polityki Spójności i KPO. W związku z upływem czasu od przygotowania założeń inwestycji, przeanalizowano możliwość zrealizowania inwestycji we wskazanych w KPO zakresie  i terminach. Zgłoszona zmiana w postaci usunięcia inwestycji z KPO jest wynikiem przede wszystkim pokrywania się obszaru wsparcia inwestycji 1.2.2. z Programem Inwestycji Strategicznych realizowanym  w ramach Rządowego Funduszu Polski Ład. W 2022 r. i 2023 r. przeprowadzono dwa nabory pt. Rozwój Stref Przemysłowych. Nabory te skierowane były do jednostek samorządu terytorialnego oraz związków jednostek samorządu terytorialnego.  W pierwszym z nich - 5 edycja w ramach Programu Inwestycji Strategicznych – wsparcie otrzymało 51 inwestycji na kwotę blisko 5 mld PLN, a budżet tego naboru przewyższył znacząco wartość zaplanowanych inwestycji w ramach środków RRF. W drugim z nich - 7 edycja  w ramach Programu Inwestycji Strategicznych – wsparcie otrzymało 79 inwestycji na kwotę ponad 4,3 mld PLN,  a budżet tego naboru również przewyższył znacząco wartość zaplanowanych inwestycji w ramach środków RRF. Tak więc ponad 100 projektów przygotowujących duże tereny inwestycyjne zostanie w najbliższej perspektywie zrealizowane w ramach dofinansowania krajowego. MRiT przeanalizował inwestycje, które uzyskały wsparcie w ramach środków krajowych  z Polskiego Ładu. Część z tych projektów pokrywało się z inwestycjami, które we wstępnym audycie przeprowadzonym przez MRiT i SSE zostały wskazane jako potencjalnie możliwe do realizacji (potencjalnie, gdyż wybór projektów do dofinansowania ze środków RRF odbywałby się w drodze naboru konkursowego). Bardzo istotny był również fakt, że  w naborach wniosków o dofinansowanie  w ramach Rządowego Funduszu Polski Ład wysokość dofinansowania wynosiła do 98% wartości inwestycji (minimum 2% udziału własnego) – w inwestycji A1.2.2 było to maksymalnie 50%. Co niemniej ważne, projekty, które uzyskały wsparcie są lub  w najbliższym czasie będą realizowane  i w perspektywie 2-3 lat mogą zostać zaoferowane potencjalnym inwestorom, co wydaje się niemożliwe w ramach środków RRF (ze względu na długość procesu inwestycyjnego i konieczność dotrzymania terminów w KPO).  Dodatkowo, nie bez znaczenia dla inwestycji A.1.2.2. pozostał wpływ sytuacji geopolitycznej i gospodarczej na świecie oraz w Polsce na skłonność do inwestowania. Przedsiębiorcy z coraz większą ostrożnością planują swoje inwestycje. Wysoka inflacja powodująca wzrost cen gruntów, rosnące koszty uzbrojenia terenu, a także niedobory siły roboczej powodują, że koszty przygotowania terenów inwestycyjnych znacząco przekraczałyby wstępne szacunki  i ostateczna cena terenów inwestycyjnych mogłaby być nieakceptowana przez rynek. Wobec powyższego, Ministerstwo zidentyfikowało ryzyko na niedopuszczalnym poziomie braku zainteresowania potencjalnych odbiorców końcowych inwestycji A.1.2.2, a tym samym niewywiązania się z obowiązków wynikających z KPO, w tym kamienia milowego w postaci gotowych terenów inwestycyjnych przygotowanych do połowy 2026 r.Należy podkreślić, że inwestycje realizowane w ramach KPO powinny zakończyć się do końca sierpnia 2026 r., a KE nie wyrażała zgody na wydłużenie terminów KPO.  Odnosząc się do wskazanych w uwadze możliwych do realizacji przedsięwzieć  w ramach inwestycj A.1.2.2 wskazać należy, że założeniem inwestycji było przeznaczenie terenów na potrzeby rozwoju przemysłu i biznesu. Proponowane działania wpisują się natomiast we wsparcie oferowane  w ramach polityki spójności 2021-2027 na poziomie regionalnym w ramach celu polityki 5 (CP5) -Europa bliżej obywateli, który ma zwięszyć wpływ lokalnych działań nakierowanych na rozwój terytorialny. Zakres interwencji w ramach CP5 obejmuje m.in.: ochronę, rozwój i promowanie publicznych zasobów turystycznych  i powiązanych usług turystycznych; ochronę, rozwój i promowanie dziedzictwa kulturowego i usług w dziedzinie kultury; ochronę, rozwój i promowanie dziedzictwa naturalnego i ekoturystyki (innych niż obszary Natura 2000); fizyczną regenerację  i bezpieczeństwo przestrzeni publicznych. |
|  | Miasto Kraków | uwaga o charakterze ogólnym | Postulat doprecyzowania zapisów Krajowego Planu Odbudowy (Inwestycja D1.1.1) | Prosimy o doprecyzowanie:  1. Czy szpital, który jest tworzony przez Miasto Kraków (miasto na prawach powiatu) jest wg zasad KPO "szpitalem powiatowym" i podlega zasadom opisanym w KPO?  2. Czy dopuszczalny będzie tryb: "zaprojektuj i wybuduj” | **WYJAŚNIENIE**  Ad1. W ramach inwestycji D1.1.1 ostatecznymi odbiorcami wsparcia będą mogły być m.in. również szpitale znajdujące się w miastach na prawach powiatu. Możliwość otrzymania wsparcia w ramach inwestycji D1.1.1 Rozwój i modernizacja infrastruktury centrów opieki wysokospecjalistycznej i innych podmiotów leczniczych dedykowane będzie wyłącznie dla wnioskodawców, będących podmiotem leczniczym w rozumieniu art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 15 kwietnia 2011 r.  o działalności leczniczej, który udziela świadczeń opieki zdrowotnej, finansowanych przez Narodowy Fundusz Zdrowia – nie obejmie działalności komercyjnej.  Ad2. Uwaga odnosi się do kwestii, która nie jest przedmiotem bieżącej rewizji w ramach komponentu D KPO i nie podlega procesowi konsultacji publicznych. Tryb oraz zakres inwestycji zostanie określony  w dokumentacji konkursowej.  Należy również wziąć pod uwagę okres kwalifikowalności dla inwestycji realizowanych w KPO, który upływa II kw. 2026, należy zwrócić uwagę na wykonalność tego typu przedsięwzięcia. |
|  | Miasto Kraków | uwaga o charakterze ogólnym | Postulat uwzględnienia w Krajowym Planie Odbudowy medycyny ratunkowej | Całkowite pominięcie w Krajowym Planie Odbudowy medycyny ratunkowej, a więc brak uzyskania środków przez wiele podmiotów na zwiększenie efektywności, dostępności i jakości systemu w tym zakresie. | **UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA**  Postulat wykracza poza ramy rewizji KPO. Przyjęcie go i zaplanowanie nowej inwestycji w tym zakresie nie jest możliwe biorąc pod uwagę czas pozostały do zakończenia realizacji KPO, jak również stanowisko KE w ramach obecnej rewizji - brak zgody na programowanie nowych działań. |
|  | Miasto Kraków | uwaga o charakterze ogólnym | Uwaga do inwestycji A.1.3.1 w odniesieniu do reform C2.1. i inwestycji C.2.1.1  Wsparcie rozwoju narzędzi informatycznych umożliwiających rozwój instytucjonalny samorządów w zakresie wdrażania i realizacji Strategii Rozwoju, z systemami realizacji zapewniającymi integracji komponentów: programowego, finansowego (budżet, WPF, środki innych podmiotów publicznych i prywatnych) i terytorialnego (powiązanie działań miasta z danymi przestrzennymi, Obszarami Strategicznej Interwencji, Planem ogólnym). | Wdrożony w Krakowie System STRADOM (STRAtegia Dużego Obszaru Miejskiego) zapewnia integrację komponentu programowego, finansowego i terytorialnego Strategii Rozwoju. System powstał w ramach innowacyjnego, partnerskiego projektu "Monitorowanie jakości usług publicznych jako element zintegrowanego systemu zarządzania JST" w latach 2011 - 2015. System był rozwijany przez miasto Kraków i jest obecnie podstawą dla realizacji Strategii Rozwoju oraz przygotowania Raportu o Stanie Gminy. Rozwiązanie wypracowanie w Krakowie, dzięki wsparciu środków z KPO może być następnie implementowane i wykorzystane przez inne gminy. | **WYJAŚNIENIE**  Wsparcie w ramach Inwestycji C2.1.1 nie jest przewidziane do jednostek samorządu terytorialnego. Skierowane jest do jednostek administracji rządowej, podmiotów podległych administracji rządowej lub przez nie nadzorowanych. Celem Inwestycji jest budowa nowych lub modernizacja istniejących e-usług publicznych ze szczególnym uwzględnieniem e-usług dostępnych  w ramach aplikacji mObywatel. |
|  | Miasto Kraków | uwaga o charakterze ogólnym | Rewizja KPO powinna zapewnić możliwość kontraktowania projektów w pierwszej połowie 2026 r oraz ich zakończenia do końca 2030 r. | Jest to realna perspektywa dla realizacji projektów inwestycyjnych | **WYJAŚNIENIE**  Nie ma możliwości wydłużenia terminu realizacji inwestycji poza 2026 r., ponieważ termin ten określony jest w rozporządzeniu ustanawiającym Instrument na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności. Jednakże w ramach KPO występują inwestycje wdrażanie w formie instrumentów finansowych i projekty realizowane w ramach tych inwestycji mogą być realizowane po 2026 r. |