

Załącznik nr 3 Zestawienie (w formie tabelarycznej) uwag zgłoszonych w trakcie opiniowania oraz uzgadniania projektu programu Interreg Czechy — Polska 2021–2027

Lp.	Komórka organizacyjna	Część Programu	Strona	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Sposób uwzględnienia uwagi
1.	Ministerstwo Infrastruktury  Departament Kolejnictwa	Całość opracowania		Uwagi generalne	<p>Polska jest zainteresowana realizacją wszystkich projektów, które prowadzą do rozwoju polsko – czeskiego kolejowego ruchu transgranicznego. Temu służą m.in. realizowane obecnie, a także kolejne planowane, prace modernizacyjne na poszczególnych liniach kolejowych prowadzących do przejść granicznych, jak również na samych odcinkach transgranicznych.</p> <p>Z analizy całości dokumentu wynika, że w zakresie Priorytetu 3 „Transport” główny nacisk ma być położony na modernizację lokalnych linii transgranicznych, niewchodzących w skład sieci TEN-T. Należy zatem podkreślić, że w tym przypadku kluczową rolę i znaczenie będą miały lokalne jednostki samorządu terytorialnego (Urzędy Marszałkowskie poszczególnych województw) będące organizatorami kolejowych przewozów o charakterze regionalnym, ponieważ od nich zależy dalszy rozwój transportu kolejowego w ramach realizacji programu Interreg.</p> <p>Należałoby także rozpatrywać wdrożenie programu po obu stronach granicy, tak aby uzgodnić wspólne priorytety dla poszczególnych regionów granicznych w Polsce i Republice Czeskiej, a w dalszej perspektywie zsynchronizować realizację ewentualnych projektów dla uzyskania zakładanych efektów programu.</p>	<p>Uwzględniona</p> <p>Wyjaśnienie:</p> <p>Program Interreg Czechy — Polska ma charakter transgraniczny. Oznacza to, że jest wdrażany po obu stronach granicy. Każdy projekt regularny, który będzie finansowany ze środków programu musi mieć współpracujących ze sobą partnerów z Polski i Czech. Nie trzeba więc tego podkreślać w treści programu. Ponadto nie ma konieczności podkreślenia w treści programu roli jednostek samorządu terytorialnego jako organizatorów kolejowych przewozów o charakterze regionalnym.</p>
2.	Ministerstwo Infrastruktury  Departament Kolejnictwa	1.2.2	11	Zastrzeżenie do zapisu: „Ponadprzeciętna dynamika wymiany handlowej w 2018 r. pozwoliła umocnić pozycję Republiki Czeskiej jako drugiego największego odbiorcy polskich produktów.”	Należałoby zaktualizować, w całym opracowaniu, stosowne dane, tak żeby nie powoływać się na dane z 2017 r. czy 2018 r.	<p>Nieuwzględniona</p> <p>Dane są zaczerpnięte z analizy społeczno-gospodarczej wykonanej na potrzeby opracowania programu Interreg Czechy — Polska 2021–2027. Analiza została przygotowana w 2019 roku. Dane zawarte w programie opisują więc zastaną w momencie głównych prac nad treścią nowego programu.</p> <p>Prace nad treścią dokumentu rozpoczęliśmy w 2019 roku, a w 2021 r. prace te finalizowaliśmy, aby przekazać dokument do konsultacji zewnętrznych i opiniowania oraz uzgodnień. Brak</p>

						aktualizacji danych nie wpływa na cele programu (priorytety), typy działań i założone rezultaty tych działań. Aktualizacja danych statystycznych nie jest także warunkiem do przedłożenia programu do Komisji Europejskiej.
3.	Ministerstwo Infrastruktury Departament Kolejnictwa	1.2.2	19	Uwaga do zdania: „Są to przejścia: Petrovice koło Karviny/Zebrzydowice, przez które przechodzi większość dalekobieżnego transportu osobowego.”	Zapis ten powinien zostać zaktualizowany, gdyż obecnie praktycznie cały ruch pasażerski realizowany jest przez przejście graniczne Chałupki - Bohumin	Uwzględniona
4.	Ministerstwo Infrastruktury Departament Kolejnictwa	1.2.2	19	Potrzeba uzupełnienia pkt pt. „Główne wyzwania”	Zasadna byłaby także analiza potrzeby i możliwości wznowienia funkcjonowania kolejnych kolejowych przejść granicznych w omawianym obszarze	Nieuwzględniona  Główne wyzwania sformułowała czesko-polska Grupa Robocza (GR) na podstawie analizy społeczno-gospodarczej wykonanej na potrzeby opracowania programu Interreg Czechy — Polska 2021–2027. Dotyczą one tylko wybranych, najważniejszych w ocenie GR wyzwań, którymi może zająć się program.  Analiza potrzeby i możliwości wznowienia funkcjonowania kolejowych połączeń granicznych może powstać w ramach np. celu szczegółowego Interreg b). W tym celu szczegółowym (priorytet 4 programu) mogą być finansowane przedsięwzięcia polegające na wzajemnej współpracy administracji publicznej, aby rozwiązywać konkretne problemy dotyczące m.in. publicznej infrastruktury.
5.	Ministerstwo Infrastruktury Departament Kolejnictwa	1.2.2	24	Uzupełnienie informacji o współpracy w ramach euroregionów.	Poza kwestiami niskiej prędkości pociągów, jednotorowości linii czy brak elektryfikacji należy podkreślić kwestię stworzenia oferty przewozowej, która zachęci pasażerów do wybrania kolei jako środka transportu transgranicznego dzięki zwiększeniu ilości połączeń oraz skomunikowaniu pociągów regionalnych z pociągami dalekobieżnymi. Dobrym przykładem omawianej sytuacji jest (oferowany na części omawianego obszaru) bilet zintegrowany EURO-NYSA-TICKET, dzięki któremu w łatwy i komfortowy sposób można zwiedzić wiele ciekawych miejsc, takich jak np. Jelenia Góra, Liberec itp. Zasadne byłoby nie tylko dalsze rozszerzenie zakresu jego obowiązywania (m.in. o Ceską Lipę), jak i wprowadzanie analogicznych ofert w pozostałych częściach omawianego obszaru, np. Rybnik	Uwzględniona

					– Ostrawa czy Opole – Głuchołazy – Jeseník	
6.	Ministerstwo Infrastruktury Departament Kolejnictwa	1.2.3	25	Komentarz do zapisu: „Wsparcie regionalnej i lokalnej transgranicznej infrastruktury transportowej z programu czesko-polskiego w latach 2021 - 2027 nawiązuje w sposób uzupełniający po stronie czeskiej do wsparcia obejmującego międzynarodową bazową infrastrukturę drogową i kolejową z innych programów. Efektem synergicznym będzie płynniejszy ruch w podstawowym układzie sieci drogowej i lokalnej infrastrukturze drogowej.”	Wsparcie powinno obejmować kolejowe projekty inwestycyjne zarówno po stronie czeskiej, jak i polskiej, tak aby zapewnić spójny rozwój obszaru transgranicznego po obydwu stronach granicy	Nieuwzględniona  Opis odnosi się ogólnie do komplementarności programu Interreg Czechy — Polska do innych programów czeskich. Odniesienie do programów polskich jest opisane w dalszej części tego opisu, m.in. odniesienie do Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021–2027 (w dokumencie jest podany Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko).
7.	Ministerstwo Infrastruktury Departament Kolejnictwa	1.3	37	Komentarz do zapisu: „Wspieranie transgranicznego transportu kolejowego stworzy odpowiednią alternatywę dla dotychczas preferowanego transportu drogowego, na niektórych obszarach, szczególnie tych eksponowanych turystycznie, może doprowadzić do znaczącego zmniejszenia obciążenia transportem drogowym.”	Inwestycje dotyczące infrastruktury kolejowej na tego typu obszarach powinny mieć na celu znaczną poprawę konkurencyjności względem transportu drogowego, tak aby kolej stała się preferowanym środkiem transportu dotarcia do wielu miejsc atrakcyjnych turystycznie	Uwzględniona
8.	Ministerstwo Infrastruktury Departament Kolejnictwa	2.3.2	67	Komentarz do działania: <ul style="list-style-type: none"><li>Przebudowa (modernizacja) transgranicznych linii</li></ul>	Działania powinny obejmować nie tylko odcinki bezpośrednio przechodzące przez granice, ale również różne fragmenty linii kolejowych prowadzących do granicy (np. Kłodzko – Bystrzyca Kłodzka – Międzylesie). Projekty mogłyby dotyczyć również takich kwestii jak	Nieuwzględniona  Program Interreg Czechy — Polska jest programem transgranicznym. Oznacza to, że każdy projekt musi oddziaływać na obie strony granicy. Linia kolejowa prowadząca do granicy może być przedmiotem projektu jeżeli np. zwiększy przewozy

				<p>kolejowych</p> <p>Działanie dotyczy lokalnych transgranicznych linii kolejowych, poza korytarzami TEN-T. Trasy te nie tylko łączą aglomeracje miejskie, ale często także udostępniają atrakcje turystyczne. Modernizacja linii kolejowych pozwoli na większe wykorzystanie danego połączenia kolejowego.</p>	<p>ewentualne wznowienie funkcjonowania kolejnych kolejowych przejść granicznych w omawianym obszarze</p>	<p>osób przez granicę. Jeżeli modernizacja miałaby dotyczyć tylko jednej strony granicy i przynosić korzyści tylko po stronie polskiej, to taki projekt nie spełni podstawowego kryterium transgraniczności.</p>
9.	<p>Ministerstwo Infrastruktury</p> <p>Departament Kolejnictwa</p>	2.3.7.	73	<p>Zastrzeżenie do kwoty 15 446 344 na modernizację linii kolejowych</p>	<p>W Tabeli 2 (Wskaźniki produktu) wskazano, że do 2029 roku powinno zostać przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych o łącznej długości 20 km. Mając na względzie powyższe uwarunkowania – przewidywana wysokość nakładów interwencyjnych nie przekraczająca 15,5 mln Euro może okazać się dalece niewystarczająca, aby osiągnąć wspomniany cel. Ponadto wskazana kwota jest w dalszym ciągu znacząco mniejsza niż wartość nakładów planowanych do przeznaczenia w zakresie inwestycji drogowych</p>	<p>Częściowo uwzględniona</p> <p>Zredukowaliśmy wartość wskaźnika produktu RCO50 Długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych –poza TEN-T do 15 km. Alokację pozostawiamy na niezmiennym poziomie, gdyż program Interreg Czechy – Polska nie służy realizacji dużych, kapitałochłonnych inwestycji, które powinny być podejmowane na poziomie programów krajowych lub regionalnych.</p> <p>W trakcie prac przygotowawczych nowy program wraz z czeskimi partnerami przeprowadziliśmy dyskusję fokusową na temat potrzeb transportowych polsko-czeskiego pogranicza. W jej trakcie ustalono, że program może finansować tylko działania częściowe ze względu na ograniczony budżet oraz charakter programu. Mogłyby to być projekty takie jak np. nowy przystanek kolejowy, czy mijanka,</p>
10.	<p>Ministerstwo Infrastruktury</p> <p>Departament Dróg Publicznych</p>	Transport. Drogi.	18	<p>Propozycja korekty zdania „Sytuacja powinna się poprawić po otwarciu nowego przejścia autostradowego do Polski (D11) w regionie Trutnova w połowie kolejnej dekady.” na: „Sytuacja powinna się poprawić po otwarciu nowego transgranicznego</p>	<p>Korekta i uzupełnienie informacji o budowie przygranicznego ciągu drogowego S3-D11.</p>	<p>Uwzględniona</p>

				połączenia autostradowego (S3-D11) w regionie Trutnova i Kamiennej Góry w połowie bieżącej dekady.”		
11.	MF - Departament Instytucji Płatniczej (IP)	Uwaga ogólna	Str.95 i następne	W punkcie 3.2 "Łączne środki finansowe w podziale na poszczególne fundusze oraz współfinansowanie krajowe", w tabeli finansowej brak jest informacji o środkach zaplanowanych w ramach współfinansowania krajowego z budżetu państwa. Jest tylko podział wkładu krajowego na publiczny oraz prywatny.	Brak informacji o środkach zaplanowanych w ramach współfinansowania krajowego z budżetu państwa, zgodnie z pismem IP3.9711.59.2021 z 11.06.2021 r. o konieczności informowania i uzgadniania z MF kwot wynikających z montażu finansowego programów przed konsultacjami na Radzie Ministrów.	Nieuwzględniona  Krajowe współfinansowanie publiczne i prywatne jest szacunkowym wkładem ponoszonym przez publicznych i prywatnych partnerów projektów, które będą realizowane w ramach programu. Wkład ten dotyczy części nier refundowanej wydatków kwalifikowalnych. W celu pokrycia wkładu publicznego ze środków budżetu państwa będą mogli korzystać, w całym okresie obowiązywania programu, uprawnieni beneficjenci w ramach limitów wydatków obejmujących wydatki ujęte w części budżetowej dysponenta, jak również w rezerwie celowej budżetu państwa. W sytuacji braku środków w limicie (co może się zdarzyć z uwagi na wczesne planowanie budżetu na rok kolejny) uprawniony beneficjent będzie mógł ubiegać się o środki z rezerwy celowej na zasadach określonych corocznie w "Procedurze uruchamiania oraz przyznawania zapewnienia finansowania lub dofinansowania przedsięwzięcia ze środków rezerwy celowej budżetu państwa i budżetu środków europejskich dla programów i projektów realizowanych z udziałem środków pochodzących z budżetu Unii Europejskiej, nieuwjętych w budżecie środków europejskich".  Wzór programu stanowi załącznik do ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2021/1059 z dnia 24 czerwca 2021 r. (rozporządzenie Interreg). Wzoru programu (w tym tabel finansowych) nie można modyfikować.
12.	MF KAS – Departament Audytu Środków Publicznych (DAS)	Uwagi ogólne	Str.115	W kolumnie Nazwa instytucji po "Szef Krajowej Administracji Skarbowej" należy wykreślić "Departament Audytu Środków Publicznych Ministerstwo Finansów Rzeczpospolita Polska". Pozostaje "Szef Krajowej Administracji Skarbowej". W kolumnie Imię i nazwisko	Zmiany doprecyzowujące	Uwzględniona

				osoby do kontaktów oraz w kolumnie adres e-mail należy wprowadzić dane osoby do kontaktu, tj. Pani Katarzyna Kwiecińska-Gruszka, naczelnik wydziału, Departament Audytu Środków Publicznych Ministerstwo Finansów RP, e-mail Katarzyna.Kwiecinska-Gruszka@mf.gov.pl		
13.	Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi	1.2.1 Kontekst programu w okresie 2021 – 2027	8	W drugim i trzecim akapicie rozdziału zwrócić uwagę na istotne znaczenie rolnictwa dla rozwoju biogospodarki, atrakcyjności turystycznej regionu oraz zachowania bioróżnorodności.	Rolnictwo poprzez swoją działalność oddziałuje na krajobraz zwiększając atrakcyjność turystyczną regionu. Dostarcza ono również szereg produktów regionalnych, które wraz z dziedzictwem kulinarnym sprzyjają rozwojowi turystyki, która w przekazanym projekcie odgrywa istotną rolę. Rolnictwo poprzez odpowiednie działania może w istotny sposób przyczynić się do rozwoju biogospodarki i zachowania bioróżnorodności oraz wzbogacać krajobraz regionu.	Uwzględniona  Dodaliśmy w programie zdanie, że w niektórych regionach istnieje potencjał dla rozwoju agroturystyki.
14.	Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi	1.2.2 Różnice gospodarcze, społeczne i terytorialne	11	Po trzecim akapicie dodać część charakteryzującą rolnictwo, w tym zwrócić uwagę na synergię występującą między nim a turystyką i ochroną bioróżnorodności.	Uchwycenie istotnych elementów życia gospodarczego i społecznego umożliwi zobrazowanie istniejącego potencjału, który może być wykorzystany do stymulowania regionu i współpracy międzyregionalnej.	Nieuwzględniona  Zagadnienie znaczenia rolnictwa dla rozwoju biogospodarki, atrakcyjności turystycznej regionu oraz zachowania bioróżnorodności nie było szczegółowo badane na potrzeby opracowania programu Interreg Czechy — Polska 2021–2027. Jest to program transgraniczny, czyli w równym stopniu dotyczy wybranych obszarów przylegających do polskiej i czeskiej granicy. Materiałem wyjściowym do opracowania programu, w tym scharakteryzowania pogranicza (część 1.2 programu), była analiza społeczno-gospodarcza tego obszaru. Została ona wykonana w 2019 roku. Analiza tylko w sposób przekrojowy charakteryzuje pogranicze i wskazuje na potrzeby i potencjały transgranicznej współpracy.  Według analizy pod względem podstawowej struktury gospodarki obszar objęty programem charakteryzuje się wyraźnie większym udziałem sektora drugiego (przemysłu i budownictwa) w porównaniu ze średnią ogólnokrajową i znacząco niższym udziałem usług. Dotyczy to wszystkich regionów po obu stronach granicy. Udział sektora pierwszego (rolnictwo, leśnictwo i rybołówstwo) w poszczególnych

						<p>regionach różni się zależnie od konkretnych uwarunkowań. Z danych porównawczych (2011–2016) wynika, że następuje spadek znaczenia sektora pierwszego w strukturze PKB przede wszystkim po polskiej stronie granicy.</p> <p>Niemniej jednak współpraca transgraniczna dotycząca zrównoważonego rolnictwa np. promocji produktów regionalnych oraz wykorzystania obszarów wiejskich w ruchu turystycznym jest przewidziana i możliwa w programie. Tego typu projekty mogą być realizowane w ramach działań dotyczących rozwoju turystyki oraz lepszej administracji Interreg (priorytet 4 programu). Warunkiem jest zachowanie zasad kwalifikowalności wydatków oraz kwalifikowalności beneficjentów. Wszystkie działania muszą mieć charakter działań transgranicznych i oddziaływać bezpośrednio na obszar wsparcia programu.</p> <p>Turystyczne wykorzystanie atrakcyjnych obszarów pogranicza, w tym również obszarów wiejskich (np. transgranicznych produktów turystycznych wspierających agroturystykę), które stanowią znaczną część pogranicza polsko-czeskiego jest działaniem, które może ubiegać się o wsparcie, podobnie, jak transgranicznych promocja produktów i tradycji regionalnych.</p> <p>Konkretne typy wspieranych działań zostaną opisane szczegółowo w Podręczniku Wnioskodawcy.</p>
15.	Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi	1.2.2 Różnice gospodarcze, społeczne i terytorialne  Główne wyzwania:	12	<p>W sekcji główne wyzwania dodać buletę</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• „-wspieranie współpracy na rzecz rozwoju zrównoważonego rolnictwa, w tym produkcji regionalnych produktów żywnościowych oraz zachowania dziedzictwa kulturowego regionu.”</li> </ul>	Istniejący potencjał rozwojowy obszarów wiejskich regionu powinien być w pełni wykorzystywany w trakcie realizacji programu współpracy między regionami.	<p>Nieuwzględniona</p> <p>Uzasadnienie jak w sposobie uwzględnienia uwagi nr 14.</p>
16.	Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi	1.2.2 Różnice gospodarcze,	19	Przed sekcją „Rynek pracy i Turystyka” dodać sekcję „Rolnictwo i przetwórstwo	Ujęcie potencjału sektora rolno-spożywczego jest bardzo istotne dla rozwoju regionu i właściwego kształtowania współpracy między regionami.	<p>Nieuwzględniona</p> <p>Uzasadnienie jak w sposobie uwzględnienia uwagi nr 14.</p>

		społeczne i terytorialne		rolno-spożywcze”		
17.	Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi	Współpraca transgraniczna na obszarze programu	23-25	Uzupełnić sekcję o możliwe formy współpracy w zakresie zrównoważonego rolnictwa oraz wytwarzania i promocji produktów regionalnych.	Sektor rolny ma duży potencjał rozwojowy i poprzez efekt synergii może przyczynić się do lepszego rozwoju turystyk, transformacji gospodarki w kierunku zeroemisyjnej, bazującej na zasobach odnawialnych oraz zachowania bioróżnorodności.	Nieuwzględniona Uzasadnienie jak w sposobie uwzględnienia uwagi nr 14.
18.	MKIŚ IOŚ-PIB	<b>Priorytet 3 – Transport</b>	Cały dokument  od str. 66 rozdział 2. Priorytety; podrozdział 2.3. <b>Priorytet 3 – Transport</b>	Dokument odnosi się do zrównoważonej infrastruktury drogowej, niestety w całości pomija kwestię infrastruktury dla paliw alternatywnych – niezbędnej do zintensyfikowania zeroemisyjnego transportu między krajami. Niezbędne jest wprowadzenie do dokumentu informacji o budowie stacji ładowania pojazdów elektrycznych (szybkich) i stacji tankowania wodoru.	Wszystkie państwa członkowskie zobowiązane są – <b>m.in. na mocy dyrektywy 2014/94/EU</b> do stworzenia bazowej infrastruktury paliw alternatywnych ułatwiającą mobilność w ramach UE. Analogiczne zobowiązania zawiera m.in. Zielony Ład i Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności.  Włączenie ew. przekazanej uwagi np. jako dodatkowego punktu w treści całego programu Interreg CZ-PL będzie wiązało się z przebudową kolejnych części dokumentu, w tym m.in. <b>części 2.3.2</b> i innych (Powiązane rodzaje działań oraz ich oczekiwany wkład w realizację wspomnianych celów szczegółowych oraz, w stosownych przypadkach, strategii makroregionalnych i strategii na rzecz basenu morskiego).	Nieuwzględniona  Celem programów transgranicznych Interreg jest ułatwienie współpracy pomiędzy obszarami dzielącymi wspólną granicę. W tej współpracy należy dążyć do przewyższania wspólnie zidentyfikowanych wyzwań, rozwijania interakcji transgranicznych oraz do zrealizowania niewykorzystanego potencjału wzrostu w obszarach przygranicznych.  W ramach Interreg obie strony, tj. w tym przypadku polska i czeska wspólnie ustalają priorytety współpracy transgranicznej oraz główne działania, tj. ustalają logikę interwencji programu. Są one oparte na informacjach wynikających z: analizy społeczno-gospodarczej obszaru pogranicza, analizy SWOT, badania zdolności absorpcyjnej potencjalnych wnioskodawców, spotkań fokusowych na temat wszystkich celów polityki spójności pod kątem wyzwań i potencjału polsko-czeskiego pogranicza oraz dokumentu KE Border Orientation Paper (warianty i kierunki programowania kolejnego programu Interreg na granicy Czechy — Polska). Na tej podstawie strony ustaliły, że w programie w priorytecie 3. Transport, proekologiczne rozwiązania w ruchu transportowym będą realizowane głównie poprzez działania związane z modernizacją transgranicznych linii kolejowych oraz cyfryzację w transporcie drogowym i kolejowym. Aspekt budowy stacji ładowania pojazdów elektrycznych (szybkich) i stacji tankowania wodoru nie został wskazany jako potencjalne działania wspólne/transgraniczne we wskazanych przez nas analizach i dokumentach. Tym nie mniej w projektach w priorytecie 3. Transport oraz w projektach realizowanych w ramach Funduszu



						<p>Małych Projektów mogą być prowadzone działania polegające na budowie stacji ładowania pojazdów elektrycznych. W programie są przedstawione tylko przykładowe typy działań.</p> <p>Ponadto polsko-czeska Grupa Robocza określając typy działań w tym priorytecie wzięła pod uwagę także ograniczone środki finansowe w dyspozycji programu.</p> <p>Dlatego zaproponowane inwestycje mogłyby być ewentualnie określone i realizowane w ramach programów krajowych lub regionalnych.</p>
19.	MKiŚ	Cały dokument		Proponuje się zastąpienie sformułowania „zmiana klimatu” oraz „zmiany klimatyczne” na „zmiany klimatu” w całym dokumencie wraz z odpowiednią odmianą.	Propozycja zmiany brzmienia w celu zapewnienia spójnego stosowania sformułowania „zmiany klimatu”.	Uwzględniona
20.	MKiŚ	1.2.2	13	Propozycja wykreślenia sformułowania „niewłaściwej gospodarki leśnej”	Zastosowane określenie jest mało precyzyjne i pejoratywne w kontekście polskiego modelu gospodarki leśnej. PGL Lasy Państwowe – instytucja o blisko 100-letniej tradycji, zarządza zasobami leśnymi zgodnie z zasadami zrównoważonej gospodarki leśnej, dbając o utrzymanie trwałości lasów i wysokiego potencjału przyrodniczego. Od kilkudziesięciu lat zauważa się poprawę stanu zasobów leśnych. W akapicie nie zostało doprecyzowane, czy niewłaściwa gospodarka leśna odnosi się do strony polskiej czy czeskiej, ani jej perspektywy czasowej (czy oceniane są praktyki aktualne lub historyczne). Pominięto jednocześnie istotne czynniki wpływające na stan zadrzewień takich jak m.in. pożary, gwałtowne zjawiska atmosferyczne, czy gradacje owadów w formacjach leśnych.	Uwzględniona
21.	MKiŚ	1.2.3	26	Sugeruje się doprecyzowanie brzmienia akapitu: <i>Efekt synergiczny będzie polegał na poprawie przystosowania się do zmiany klimatu, zmniejszeniu zanieczyszczenia, poprawie zarządzania obiegu i poprawie różnorodności biologicznej, zarówno na</i>	Propozycje zmian mają na celu doprecyzowanie i uspoźnienie z pozostałym tekstem.	Uwzględniona

				<p>poziomie krajowym, jak i transgranicznym.</p> <p>w sposób następujący:</p> <p>Efekt synergiczny będzie polegał na poprawie przystosowania się do <u>zmiany klimatu</u>, zmniejszeniu zanieczyszczenia <u>powietrza</u>, <u>poprawie zarządzania obiegowego udoskonaleniu zarządzania gospodarką o obiegu zamkniętym</u> i <u>poprawie oraz wzbogaceniu różnorodności biologicznej i wzmocnieniu jej ochrony</u>, zarówno na poziomie krajowym, jak i transgranicznym.</p>		
22.	MKiŚ	1.2.3	27	<p>Propozycja zmiany nazwy programu:</p> <p><i>Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko</i></p>	Zgodnie z projektem UP oraz projektem programu krajowego będącego następcą POIiŚ nowy program będzie miał nazwę <i>Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko</i> (FEnIKS).	Uwzględniona
23.	MKiŚ	<p>1. Wspólna strategia programu: główne wyzwania w zakresie rozwoju oraz działania podejmowane w ramach polityki</p> <p>1.1. Obszar objęty programem</p>	7 lub 27	<p>[Nowy dolny akapit]</p> <p><b>Program Interreg Czechi - Polska 2021-2027 wpisuje się między innymi w umowę międzynarodową, tj.: Układ między Rzeczpospolitą Polską a Czeską i Słowacką Republiką Federacyjną o dobrym sąsiedztwie, solidarności i przyjaźniowskiej współpracy z dnia 6</b></p>	<p>Wydaje się wskazane szczególnie w części <b>1. Wspólna strategia programu odniesienie do umowy międzynarodowej</b>, tj.: Układu między Rzeczpospolitą Polską a Czeską i Słowacką Republiką Federacyjną o dobrym sąsiedztwie, solidarności i przyjaźniowskiej współpracy z dnia 6 października 1991 r. (Dz.U. 1992 Nr 59, poz. 296).</p> <p>W dokumencie m.in. przyjęto w artykule 7., że: <i>1. Umawiające się Strony będą popierać współpracę na szczeblu Republiki Czeskiej i Republiki Słowackiej, jak również między regionami, województwami, powiatami, miastami i gminami.</i></p>	<p>Nieuwzględniona</p> <p>Program Interreg Czechi — Polska jest realizowany na podstawie rozporządzeń (UE):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r. w sprawie wspólnych przepisów,</li> <li>• 2021/1059 z dnia 24 czerwca 2021 r. w sprawie przepisów szczegółowych dotyczących celu „Europejska współpraca terytorialna” (Interreg) oraz</li> <li>• 2021/1058 z dnia 24 czerwca 2021 r. w sprawie</li> </ul>

				<p>października 1991 r. (Dz.U. 1992 Nr 59, poz. 296).</p> <p>Alternatywnie w części 1.2.3 po zdaniu „Efekt synergiczny będzie polegał na poprawie przystosowania się do zmiany klimatu, zmniejszeniu zanieczyszczenia, poprawie zarządzania obiegu i poprawie różnorodności biologicznej, zarówno na poziomie krajowym, jak i transgranicznym.” warto dodać zdanie: „Działania takie są zgodne z zapisami art. 12 ust. 1 Układu między Rzeczpospolitą Polską a Czeską i Słowacką Republiką Federacyjną o dobrym sąsiedztwie, solidarności i przyjacielskiej współpracy sporządzonego w Krakowie dnia 6 października 1991 r. (Dz. U. z 1992 r. poz. 296).”.</p>	<p>2. Umawiające się Strony dążyć będą do szerokiego i skutecznego uspołecznienia wzajemnych stosunków. Stwarzać będą również niezbędne warunki dla rozszerzenia bezpośrednich kontaktów partii i ruchów politycznych, związków zawodowych, kościołów i związków wyznaniowych, fundacji oraz innych stowarzyszeń i organizacji.</p> <p>3. Umawiające się Strony, ze względu na szczególną rolę młodego pokolenia w kształtowaniu wzajemnych stosunków, stworzą możliwości wszechstronnej współpracy i wymiany młodzieży obu Państw.</p> <p>Są to zobowiązania zgodne z priorytetami programu Interreg Czechy-Polska 2021-2027.</p>	<p>Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności.</p> <p>W naszej ocenie nie jest konieczne podawanie w opisie programu dodatkowych aktów prawnych, na mocy których współpraca transgraniczna jest realizowana i w jakich tematach.</p>
24.	MKiŚ	<p>1. Wspólna strategia programu: główne wyzwania w zakresie rozwoju oraz działania podejmowane w ramach polityki</p> <p>1.1. Obszar objęty programem</p> <p>1.2.3. Komplementarność i synergia z innymi formami wsparcia</p>	27	<p>Między programami transgranicznymi, krajowymi i regionalnymi będzie zapewniona wymiana informacji. W Komitecie Monitorującym programu Interreg Czechy-Polska będą reprezentanci także z tych z- [MB – błąd zapisu w tekście oryginalnym] -programów oraz z innych formatów. Zapewniony będzie więc przepływ wiedzy i informacji o planowanych i realizowanych działaniach, w tym także przepływ</p>	<p>Uzasadnienie dla zgłoszonej propozycji uzupełnienia: Strategia Karpacka jako dokument łączący od początku lat 2000 Polskę i Czechy, czyli kraje, których dotyczy Interreg 2021-2027, może być bardzo istotną bazą wspólnych doświadczeń, projektów i działań, wyznaczeniem kierunku dla realizowanych inicjatyw w programie z racji podobieństwa również geograficznego. Strategia Karpacka stanowi przykład wieloletniej współpracy Polski i Czech, które poza regionem Karpat łączy również region Sudetów.</p> <p>Wypracowano zakresy współpracy krajów (PL-CZ) w dokumencie Ramowa Konwencja O Ochronie i Zrównoważonym Rozwoju Karpat, które mogą stanowić elementy, o które zostanie rozbudowany program Interreg Czechy-Polska 2021-2027. W decyzjach Konwencji Karpackiej wspiera się np. takie</p>	<p>Nieuwzględniona</p> <p>O koordynacji w programie piszemy tylko na poziomie krajowym (Komitet do spraw Umowy Partnerstwa), a nie unijnym. W części 1.2.3 dodaliśmy zdanie o koordynacji strategicznej w Polsce zarówno na etapie przygotowania, jak i realizacji programów finansowanych ze środków unijnych.</p>

				<p>informacji z instytucjami i organami Unii Europejskiej, w szczególności z Komitetem Regionów, którego członkiem są Polska i Czechy, oraz w ramach którego prowadzone są działania o charakterze ponadregionalnym, jak np. Międzyregionalna Grupa Karpat.</p>	<p>obszary, jak: Współpraca z innymi konwencjami i organami międzynarodowymi czy: System ocen oddziaływania na środowisko i informowania o stanie środowiska, monitoring i wczesne ostrzeżenie, czy: Planowanie przestrzenne, czy: Przemysł i energia. <b>Są to prawie takie same zakresy, jak działania uwzględnione w programie Interreg CZ-PL.</b></p> <p>W ostatnich dniach obradował Komitet Wdrażający Konwencji Karpackiej (Członkowie Komitetu Wdrażającego: Czechy, Słowacja, Węgry, Rumunia i Ukraina) z Polską, która do 2023 r. sprawuje prezydencję w pracach Konwencji.</p> <p>Natomiast zgodnie z trzema priorytetami politycznymi <b>Komitetu Regionów UE</b> na lata 2020-2025 wszystkie decyzje podjęte na szczeblu UE związane z głównymi przemianami społecznymi na <u>wsi, w miastach i regionach</u>, takie jak globalna pandemia, <u>transformacja ekologiczna i cyfrowa</u>, wyzwania demograficzne i przepływy migracyjne, muszą być podejmowane jak najbliżej obywateli, zgodnie z <b>zasadą pomocniczości</b>. Dlatego w opisach poszczególnych działań można odnieść się do tych priorytetów (podrozdziały <i>Wskazanie konkretnych terytoriów objętych wsparciem, z uwzględnieniem planowanego wykorzystania zintegrowanych inwestycji terytorialnych, rozwoju lokalnego kierowanego przez społeczność lub innych narzędzi terytorialnych</i>) lub/ w części <b>2.4. Priorytet 4 - Współpraca instytucji i mieszkańców.</b></p>	
25.	MKiŚ	1. Wspólna strategia programu: główne wyzwania w zakresie rozwoju oraz działania podejmowane	30	<p><b>Rozważenia wymaga zmiana opisu o wpływie programu Interreg Czechy-Polska 2021-2027 na Strategię Dunaju</b></p>	<p><u>Sposób sformułowania treści całej części 1.2.5. Strategie makroregionalne wymaga uspołnieniam:</u></p> <p><i>Wkład programu Interreg Czechy- Polska w <u>strategie makroregionalną Bałtyku i Dunaju nie jest znaczący, ponieważ każda część obszaru objętego programem podlega innej strategii makroregionalnej (Bałtyk,</u></i></p>	<p>Częściowo uwzględniona</p> <p>Wprowadziliśmy korektę językową wyrażenia strategia makroregionalna. Pozostawiliśmy jednak zapis w pierwotnym brzmieniu. O tym, że program Interreg Czechy — Polska na lata 2021–2027 ma ograniczony potencjał, aby jednocześnie</p>

		<p>w ramach polityki</p> <p><b>1.2.</b> Wspólna strategia programu: Podsumowanie głównych wspólnych wyzwań z uwzględnieniem różnic i nierówności gospodarczych, społecznych i terytorialnych, a także wspólnych potrzeb inwestycyjnych i komplementarności oraz synergii z innymi programami i instrumentami finansowania, wniosków z dotychczasowych doświadczeń oraz strategii makroregionalnych i strategii na rzecz basenu morskiego, w przypadku gdy obszar objęty programem w całości lub w części jest objęty co <b>najmniej</b> jedną strategią</p> <p><b>1.2.5.</b> Strategie makroregionalne</p>		<p><i>Dunaj) i w obu przypadkach są one peryferyjne w stosunku do tych strategii.</i></p> <p>Uwaga: to są dwie różne strategie: Strategia Dunaju i Strategia Bałtyku. Dlatego już z tego powodu podkreślony fragment odnoszący się do jednej strategii (liczba pojedyncza) nie jest właściwy.</p> <p>Poza tym potraktowanie marginalne Strategii Dunaju w tej części tekstu jest tym bardziej wątpliwe, że Czechy są jednym z głównych beneficjentów obok Polski tej strategii. Dla obu krajów oraz dla obu dokumentów (program i strategia) ważny jest TEN-T. Program Interreg CZ-PL i Strategia Dunaju są powiązane pod bardzo wieloma względami, również geograficznie, obszarowo i kontekstowo. Tym bardziej niejasne jest takie zapisanie tej części <b>1.2.5. Jak również z tego powodu</b>, że w kolejnych podrozdziałach pojawia się nawiązanie (w priorytecie transportowym) do „strategii na rzecz basenu morskiego” (str. 66) chociażby.</p> <p>Priorytety wykazane w Planie działania z 2020 r. Strategii Dunaju są w kilku punktach zbieżne z priorytetami oraz działaniami (szczególnie dla priorytetu 3) programu Interreg CZ-PL, wobec czego konieczna jest modyfikacja fragmentu cytowanego powyżej. Ponieważ tworzenie transportu intermodalnego i transgranicznego nie może być „odcinkowe”, wobec tego należy te dwa dokumenty (program i strategię Dunaju) wyraźnie wypunktować jako zbieżne.</p> <p>Na podstawie: [<a href="http://publications.europa.eu/resource/cellar/403dc577-0744-4ffa-b8c5-d6592a5ae594.0018.02/DOC_3">http://publications.europa.eu/resource/cellar/403dc577-0744-4ffa-b8c5-d6592a5ae594.0018.02/DOC_3</a>]</p>	<p>przyczynić się do realizacji obu strategii, napisała KE w dokumencie Border Orientation Paper (warianty i kierunki programowania kolejnego programu Interreg na granicy Czechy — Polska).</p> <p>Wyjaśniamy także, że nawiązanie do „strategii na rzecz basenu morskiego” w części 1.2.5 pojawia się w tytule tej części. Tytuł jest sformułowany we wzorze programu, który stanowi załącznik do rozporządzenia Interreg i nie możemy go zmienić. Ponadto nawiązanie do „strategii na rzecz basenu morskiego” jest poprzedzone wyrażeniem „w stosownych przypadkach”.</p>	
26.	MKIŚ- IETU	Priorytet 1 – Zintegrowany system ratownictwa i środowisko	43	<p>Błąd literowy:</p> <p><u>zamiast:</u> <i>skuteczną transgraniczną interwencję</i></p> <p><u>powinno być:</u> <i>skuteczną transgraniczną interwencję</i></p>		Uwzględniona
27.	MKIŚ- IETU	Priorytet 1 – Zintegrowany system ratownictwa i	43	<p>Błąd stylistyczny:</p> <p><u>proponuję modyfikację zdania o treści:</u></p>		Uwzględniona

		środowisko		<p><i>Dofinansowanie będą mogły otrzymać także wspólne ćwiczenia i doskonalenia umiejętności lub wymienne staże dla personelu służb ratowniczych i bezpieczeństwa oraz zarządzania kryzysowego z obu stron granicy.</i></p> <p><u>na zdanie o treści:</u>  <i>Dofinansowanie będą mogły otrzymać także wspólne ćwiczenia i <b>działania z zakresu</b> doskonalenia umiejętności lub wymienne staże dla personelu służb ratowniczych i bezpieczeństwa oraz zarządzania kryzysowego z obu stron granicy.</i></p>		
28.	MKiŚ-PIG PIB	<p>2.1.9 Powiązane rodzaje działań oraz ich oczekiwany wkład w realizację wspomnianych celów szczegółowych oraz, w stosownych przypadkach, strategii makroregionalnych i strategii na rzecz basenu morskiego</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Tworzenie sieci współpracy, koordynacja, monitorowanie</b></li> </ul>	52	<p>Jak wynika z treści <i>Priorytetu 1 – Zintegrowany system ratownictwa i środowisko</i> pomimo deklaracji kompleksowego podejścia do zagadnienia środowiska z uwzględnieniem podejścia ekosystemowego, treść zapisów Programu jest traktowana dosłownie i rzadko pamięta się o tym, iż termin środowisko obejmuje także nie tylko przyrodę ożywioną, ale także nieożywioną, a środowisko gruntowo-wodne i wód podziemnych wywiera istotny wpływ na całość ekosystemu.</p> <p>Proponowana treść tekstu:          (...) Dlatego obszar działań</p>	<p>Celem wsparcia działań w obszarze bioróżnorodności i zielonej infrastruktury jest wzmocnienie skoordynowanego podejścia do ochrony środowiska. W związku z czym należy uszczegółwić w treści Programu, iż termin środowisko odnosi się również do środowiska gruntowo-wodnego oraz środowiska wód podziemnych, które stanowią nierozdzielalną część ekosystemu.</p>	<p>Nieuwzględniona</p> <p>Termin przyroda obejmuje przyrodę ożywioną i nieożywioną, czyli nie ma konieczności rozszerzania zapisu o środowisko gruntowo-wodne i wody podziemne.</p>

				<p>koncentruje się na budowaniu relacji współpracy między odpowiednimi podmiotami na obszarze wsparcia, w tym tworzeniu wspólnego podejścia i koncepcji dbania o środowisko, w tym <b>środowisko gruntowo-wodne i wód podziemnych.</b> (...)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>wymiana doświadczeń dotyczących wszystkich obszarów ochrony środowiska, w tym <b>środowiska gruntowo-wodnego i wód podziemnych.</b></li> </ul>		
29.	MKiŚ-PIG PIB	<p>2.1.9 Powiązane rodzaje działań oraz ich oczekiwany wkład w realizację wspomnianych celów szczegółowych oraz, w stosownych przypadkach, strategii makroregionalnych i strategii na rzecz basenu morskiego</p> <p><b>Działania terenowe</b></p>	53	<p>W nazwie priorytetu wskazano ograniczanie wszelkich zanieczyszczeń, ale w opisie typów działań, które będą wspierane, brak jest działania dotyczącego ograniczania wszelkich rodzajów zanieczyszczeń środowiska, w tym środowiska gruntowo-wodnego i wód podziemnych, oraz likwidacji już istniejących zanieczyszczeń.</p> <p>Proponowana treść tekstu:</p> <p>działania na rzecz poprawy środowiska, w tym <b>środowiska gruntowo-wodnego i wód podziemnych,</b> i eliminacji wszelkich źródeł jego zanieczyszczeń</p>	<p>Zanieczyszczenie powietrza na obszarze wsparcia stanowi istotny problem, któremu należy przeciwdziałać np. poprzez eliminację źródeł zanieczyszczeń. W wodzie i gruncie na pograniczu Czech i Polski nadal znajdują się pozostałości poprzedniego systemu politycznego w postaci różnego rodzaju zanieczyszczeń. W związku z tym w celu ochrony i zachowania przyrody należy nadal w ramach Programu wspierać działania na rzecz poprawy środowiska, w tym środowiska gruntowo-wodnego i wód podziemnych, i eliminacji wszelkich źródeł jego zanieczyszczeń.</p>	<p>Nieuwzględniona</p> <p>Uzasadnienie jak w sposobie uwzględnienia uwagi nr 28.</p>
30.	MKiŚ	2.1.11 Główne grupy docelowe	55	Brak w Głównych grupach docelowych organizacji np.	Jeżeli wymieniane są we wskaźnikach organizacje to będą one także głównymi grupami docelowymi.	Nieuwzględniona

				pozarządowych		Wyjaśniamy: <ul style="list-style-type: none"> <li>Wskaźniki nie wyróżniają typów organizacji i dotyczą beneficjentów, którzy będą realizowali projekty.</li> <li>Pojęcie „grupy docelowe” oznacza beneficjentów końcowych, czyli odbiorców projektów i ich produktów. Nie są to wnioskodawcy/beneficjenci projektów.</li> </ul>
31.	MKiŚ	2.2.2 Powiązane rodzaje działań oraz ich oczekiwany wkład w realizację wspomnianych celów szczegółowych oraz, w stosownych przypadkach, strategii makroregionalnych i strategii na rzecz basenu morskiego Wsparcie działań towarzyszących związanych z rozwojem turystyki	59	Proponowane uzupełnienie: Ważne są działania związane ze złagodzeniem negatywnych skutków turystyki nie tylko dla obszarów chronionych i terenów znajdujących się w bezpośrednim sąsiedztwie obszarów chronionych, ale także dla mieszkańców pogranicza żyjących w eksponowanych turystycznie lokalizacjach.	Istotne jest uwzględnienie w działaniach związanych ze złagodzeniem negatywnych skutków turystyki nie tylko samych obszarów chronionych, ale także terenów w bezpośrednim sąsiedztwie terenów obszarów chronionych.	Uwzględniona
32.	MKiŚ	2.3.2 Powiązane rodzaje działań oraz ich oczekiwany wkład w realizację wspomnianych celów szczegółowych oraz, w stosownych przypadkach, strategii makroregionalnych i strategii na rzecz basenu morskiego	67	Nie uwzględniono w typach działań, rozwoju związanego z powstawaniem organizacji współpracujących ponad granicami wymienionymi w tabeli ze wskaźnikami do danego kryterium.	Niezbędne jest uwzględnienie działań w powiązaniu ze wskaźnikami.	Nieuwzględniona  Wskaźnik RCO87 Organizacje współpracujące ponad granicami jest wskaźnikiem dla programów Interreg. Według definicji Komisji Europejskiej oznacza organizacje, które formalnie współpracują w projekcie w roli jego partnerów. Wskaźnikowi temu odpowiada działanie „cyfryzacja w transgranicznym transporcie drogowym i kolejowym”.
33.	MKiŚ	2.3.4 Główne grupy docelowe	72	Brak w Głównych grupach docelowych organizacji pozarządowych	Jeżeli wymieniane są we wskaźnikach organizacje pozarządowe to będą one także głównymi grupami docelowymi	Nieuwzględniona  Uzasadnienie jak w sposobie uwzględnienia uwagi nr 30.