Szanowni Państwo, Członkowie Grupy roboczej wspierającej prace nad Regionalnym Programem Operacyjnym na lata 2021-2027,

21 grudnia br. odbyło się spotkanie Członków Grupy roboczej wspierającej prace nad Regionalnym Programem Operacyjnym na lata 2021-2027 za pośrednictwem platformy zoom, podczas którego omówiono zakresy wsparcia oraz planowane kierunki interwencji w Celu Polityki 2 wybranych celów szczegółowych tj. gospodarki wodno-ściekowej oraz mobilności miejskiej i aglomeracyjnej. Spotkanie dotyczyło również CP3 – Zrównoważonego transportu i CP4 – Infrastruktury społecznej.

W obszarze gospodarki wodno-ściekowej, w celu szczegółowym Wspieranie dostępu do wody oraz zrównoważonej gospodarki wodnej (v) członkowie Grupy nie wskazali żadnych uwag.

Padło tutaj natomiast pytanie odnośnie innego celu szczegółowego i dotyczyło braku zapisu działań dla gospodarki o obiegu zamkniętym (GOZ). Przedstawiciel UMWD wyjaśnił, że w obecnej perspektywie finansowej projekty dotyczące gospodarki odpadami nie cieszyły się dużą popularnością (poza ZZO). Ponadto Wojewódzki Plan Gospodarki Odpadami wymaga aktualizacji, natomiast Ministerstwo na chwilę obecną nie wskazało dokładnych wytycznych, w jaki sposób ma wyglądać jego aktualizacja. W związku z tym projekty w tym zakresie byłyby czasochłonne i ich realizacja byłaby możliwa dopiero po zatwierdzeniu WPGO, stąd podejście i decyzja UMWD.

Została jednocześnie przekazana informacja, która zakłada obecny poziom wsparcia na poziomie regionalnym, czyli że wsparcie będą mogły uzyskać projekty z zakresu gospodarki ściekowej i wodnej w ramach aglomeracji wskazanych w KPOŚK od 2 – 10 tyś RLM niespełniających wymogów dyrektywy ściekowej, w tym m.in. oczyszczalnie ścieków komunalnych, sieć kanalizacji sanitarnej, zagospodarowanie osadów ściekowych, monitoring.

W obszarze mobilności miejskiej i aglomeracyjnej, w celu szczegółowym Wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej (viii) członkowie Grupy wskazali na:

- brak sporządzania Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP-ów) jako czynników obligatoryjnych, powinny być one jedynie dodatkowo premiowane. Przedstawiciel UMWD uważa, że SUMP-y są jedynie konieczne dla większych miast i ma nadzieję, że dla mniejszych gmin tworzenie tego typu dokumentacji nie będzie konieczne. Dla dużych miast tworzenie SUMP-ów będzie raczej obligatoryjne. Kwestia ta zależy od wyniku negocjacji ostatecznego kształtu UP.

- uspójnienie sieci rowerowej, w taki sposób, aby trasy były ciągłe. Oprócz cyklostrady, środki powinny być przeznaczane na inwestycje, które będą kontynuowały obecne inwestycje. Przedstawiciel UMWD odniósł się do tej wypowiedzi stwierdzając, że koncepcja cyklostrady ma być spójna i ścieżki rowerowe mają stanowić jedną wspólną całość, jednak na ten moment nie jest znany dokładny model wdrażania projektu Cyklostrady.

- w obszarze multimodalnej mobilności miejskiej powinny być realizowane zwłaszcza zadania, których głównym celem będzie mobilność miejska. Należy inwestować w działania, które bezpośrednio będą przynosiły wymierne efekty dla środowiska i społeczeństwa np. infrastruktura do przechowywania rowerów elektrycznych, park&ride i infrastruktura ta powinna służyć przez wiele lat.

- padła również opinia, że SUMP-y prawidłowo kierują rozdysponowywanie środków np. uspokajają ruch miejski oraz że patrzeć kompleksowo na rozwiązywanie problemów mobilnościowych.

- zamiast środków na tabor, znacznie bardziej efektywna byłaby alokacja i przeznaczenie środków na pozostałe działania, ponieważ tabor jest bardzo drogi i może przynieść mniejsze wymierne pozytywne efekty, aniżeli inne działania infrastrukturalne np. stacja ładowania pojazdów, park&ride i inne. Przedstawiciel UMWD odniósł się do powyższej opinii w ten sposób, że W opinii UMWD przyjęta alokacja i kierunek działania wynika m.in. z faktu, że zakup taboru jest szybszym sposobem na wydatkowanie środków, ponieważ musimy mieć na uwadze, że zawsze obowiązuje nas zasada n+2 i należy pamiętać, że rezygnacja ze środków na zakup taboru będzie wymuszała pewne przyspieszenia w projektach infrastrukturalnych.

W obszarze zrównoważonego transportu Celu Polityki 3, w celu szczegółowym Rozwój i udoskonalanie zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej i intermodalnej mobilności na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawę dostępu do TEN-Y oraz mobilności transgranicznej (ii) członkowie Grupy wskazali na:

- konieczność zwiększenia alokacji dla projektów linii kolejowych, przynajmniej do stosunku 50/50% - alokacja drogi/kolej.

W obszarze rozwoju opieki zdrowotnej Celu Polityki 4, w celu szczegółowym Zapewnianie równego dostępu do opieki zdrowotnej i wspieranie odporności systemów opieki zdrowotnej, w tym podstawowej opieki zdrowotnej, oraz wspieranie przechodzenia od opieki instytucjonalnej do opieki rodzinnej i środowiskowej (v) członkowie Grupy wskazali na:

- jeden z członków grupy zapytał, czy będzie możliwość realizowania projektu w zakresie domów opieki rehabilitacji, na co Przedstawiciel UMWD wyjaśnił, że nie jest przewidziane tego typu wsparcie, ale możliwe są działania dla jednostek, które świadczą usługi w ramach NFZ.

W obszarze zrównoważonej turystyki i kultury Celu Polityki 4, w celu szczegółowym Wzmacnianie roli kultury i zrównoważonej turystyki w rozwoju gospodarczym, włączeniu społecznym i innowacjach społecznych (vi) członkowie Grupy wskazali na:

- środki powinny zostać przeznaczone na szeroko rozumiane dziedzictwo kulturowe (na zagospodarowanie zabytków), a są jedynie środki na instytucje kultury samorządu województwa.