

**RAPORT**  
**Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH**

**PROJEKTU PROGRAMU OPERACYJNEGO**  
**INFRASTRUKTURA I ŚRODOWISKO 2014 – 2020**

**Listopad 2013 r.**

# 1. Informacje ogólne

## 1.1. Podstawy prawne

Zgodnie z art. 5 ust. 1 projektu rozporządzenia ramowego<sup>1</sup>, państwa członkowskie w zakresie wykorzystania funduszy UE są zobligowane do partnerstwa z:

- a) właściwymi władzami regionalnymi, lokalnymi, miejskimi i innymi władzami publicznymi;
- b) partnerami gospodarczymi i społecznymi;
- c) zainteresowanymi innymi podmiotami reprezentującymi społeczeństwo obywatelskie, partnerów zaangażowanych w ochronę środowiska, organizacje pozarządowe oraz podmioty odpowiedzialne za popieranie równości kobiet i mężczyzn.

Zgodnie z powyższym, projekt Programu został skierowany do konsultacji społecznych.

## 1.2. Zasady konsultacji

Podczas procesu konsultacji stosowane były następujące zasady:

- ✓ kompleksowość – konsultacje miały charakter ogólnopolski, sektorowy i regionalny;
- ✓ dokumentacja – poszczególne kroki, poglądy, idee oraz spotkania zostały udokumentowane w postaci sprawozdań ze spotkań;
- ✓ ciągłość – konsultacje miały charakter ciągły, były prowadzone systematycznie i zmierzały do sformułowania społecznie legitymizowanego projektu programu operacyjnego;
- ✓ sprzężenie zwrotne – uczestnicy konsultacji mieli prawo spodziewać się publicznej reakcji w trakcie konferencji, jak i w czasie jej podsumowania. Uzyskali odpowiedzi na swoje pytania, propozycje i stanowiska;
- ✓ przejrzystość – podstawową regułą była jawność konsultacji, powszechnie dostępne były dokumenty dotyczące projektu oraz opinie wyrażane przez uczestników konsultacji;
- ✓ równość – wszyscy chętni (nie tylko partnerzy instytucjonalni) mogli brać udział w konsultacjach, z uwzględnieniem struktury polskiej administracji, adekwatności metod i możliwości organizacyjnych.

---

<sup>1</sup> Projekt rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego objętych zakresem wspólnych ram strategicznych oraz ustanawiające przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego i Funduszu Spójności oraz uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006.

## 2. Cel i obszar konsultacji

Konsultacje miały na celu wywołanie szerokiej debaty na temat strategii rozwoju społeczno-gospodarczego kraju, realizowanej przy wsparciu środków finansowych UE. Służyły one uzyskaniu opinii i uwag na temat kierunków wsparcia z funduszy europejskich w latach 2014 – 2020, określonych w projekcie Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014 – 2020 (dalej: POIiŚ). Pozwoliło to określić właściwą wizję rozwoju i dokonanie wyborów o charakterze strategicznym.

Konsultacje społeczne projektu POIiŚ były adresowane do wszystkich zainteresowanych podmiotów, w szczególności do przedstawicieli samorządów terytorialnych, partnerów społeczno-gospodarczych, administracji rządowej oraz organizacji pozarządowych.

Projekt POIiŚ został poddany konsultacjom społecznym w całości, niemniej dyskusja dotyczyła szczególnie następujących zagadnień:

- ✓ diagnoza wyzwań i potrzeb oraz sformułowane cele (główny i szczegółowe);
- ✓ wielkość i strukturę alokacji środków UE na poszczególne obszary wsparcia;
- ✓ zapisy poszczególnych osi priorytetowych oraz priorytetów inwestycyjnych;
- ✓ system wdrażania (instytucjonalny).

### 3. Przebieg konsultacji

Cykl konsultacji był przeprowadzany na poziomie krajowym w formie następujących modułów:

- ✓ spotkania dedykowanej Grupy roboczej;
- ✓ konsultacje prowadzone za pośrednictwem strony internetowej;
- ✓ konferencje konsultacyjne;
- ✓ konsultacje w ramach procedury strategicznej oceny oddziaływania na środowisko;
- ✓ inne formy.

#### 3.1. Spotkania dedykowanej Grupy roboczej

W dniu 15 stycznia 2013 r. Rada Ministrów przyjęła dokument pn. *Założenia Umowy Partnerstwa*, który wyznaczył główne kierunki oraz ramy instytucjonalne wsparcia funduszy UE w perspektywie finansowej 2014 – 2020. Umożliwiło to formalne rozpoczęcie prac nad programami operacyjnymi Polityki Spójności na lata 2014 – 2020. Jednym z kluczowych elementów tego procesu było zaangażowanie szerokiego grona partnerów i interesariuszy – resortów, samorządów, organizacji pozarządowych, zgodnie z zasadami partnerstwa oraz wielopoziomowego sprawowania rządów. Zgodnie z powyższym, w dniu 4 lutego 2013 r. *Międzyresortowy Zespół do spraw Programowania i Wdrażania Funduszy Strukturalnych i Funduszu Spójności Unii Europejskiej* podjął uchwałę nr 1/2013 w sprawie powołania Grup roboczych wspierających prace nad przygotowaniem programów operacyjnych na lata 2014 – 2020.

Zarządzeniem nr 4 z 11 lutego 2013 r. Minister Rozwoju Regionalnego powołał ww. Grupy robocze, w tym *Grupę ds. wsparcia przygotowania programu operacyjnego dotyczącego gospodarki niskoemisyjnej, ochrony środowiska, przeciwdziałania i adaptacji do zmian klimatu, transportu i bezpieczeństwa energetycznego i koordynacji celów tematycznych 4. – 7.*

Przygotowaniom do organizacji posiedzeń ww. Grupy towarzyszyły prace nad sformułowaniem przejrzystych zasad (kryteriów) doboru partnerów do prac w Grupie. Mając na uwadze Zarządzenie MRR oraz przepisy projektu rozporządzenia ramowego, uzupełnione o informacje zawarte w projekcie aktu delegowanego KE „*Code of Conduct on Partnership*” przyjęto, że głównymi kryteriami selekcji partnerów będą:

- ✓ status organizacji wchodzących w skład Grupy odpowiadający trzem głównym kategoriom partnerów, zgodnie z wytycznymi zawartymi w projekcie rozporządzenia ramowego;
- ✓ tematyczny zakres działania, mając na uwadze cele i tematyczny zakres interwencji POIiŚ;
- ✓ geograficzny (ogólnopolski) zakres działania, mając na uwadze krajowy charakter POIiŚ;
- ✓ potencjał instytucjonalny partnerów, tj. ich wiedzę i doświadczenie dające gwarancję wysokiej jakości wkładu merytorycznego, ze względu na wysoce specjalistyczną tematykę interwencji oraz konieczność zaangażowania ekspertów dziedzinowych mających doświadczenie w prowadzeniu podobnych prac. Przy doborze organizacji wzięto pod uwagę również fakt dotychczasowej współpracy w ramach Komitetu Monitorującego POIiŚ 2007 – 2013;
- ✓ cele Grupy roboczej, która (oprócz prowadzenia prac przygotowawczych projektu POIiŚ) odpowiada za koordynację celów tematycznych 4., 5., 6. oraz 7. W praktyce oznaczało to konieczność przygotowania względnie szerokiej listy interesariuszy, ponieważ zakres celów tematycznych jest szerszy od planowanego zakresu interwencji programu operacyjnego.

Kierując się ww. kryteriami, stworzona została lista parterów obejmująca:

- ✓ reprezentantów strony rządowej (ministerstwa i inne instytucje publiczne właściwe ze względu na zakres programu) oraz samorządu terytorialnego, w tym zwłaszcza miast;
- ✓ odpowiednie krajowe organizacje partnerów społecznych i gospodarczych, w szczególności główne organizacje przemysłowe i sektorowe – krajowe izby handlu i stowarzyszenia biznesu, związane z obszarami finansowania funduszy;
- ✓ instytucje społeczeństwa obywatelskiego działające w obszarach związanych z planowaną interwencją funduszy oraz odpowiadające za promocję zasad horyzontalnych.

Ostatecznie, obok reprezentantów strony rządowej, do udziału w pracach Grupy zaproszono przedstawicieli 40 podmiotów reprezentujących szeroko rozumiane grono partnerów, w tym ze strony organizacji pozarządowych, stowarzyszeń, instytucji naukowych i eksperckich, partnerów społeczno-gospodarczych (lista partnerów uczestniczących w pracach Grupy roboczej stanowi załącznik 1. do niniejszego Raportu).

Zadaniem Grupy roboczej był aktywny merytoryczny udział w przygotowaniu brzmienia projektu POLiŚ (łącznie odbyło się pięć plenarnych spotkań Grupy roboczej), który następnie został poddany szerokim konsultacjom społecznym.

W dniu 13 marca 2013 r. odbyło się **I posiedzenie** Grupy roboczej ds. opracowania założeń POLiŚ, poprzedzone cyklem spotkań resortu rozwoju regionalnego z resortami sektorowymi, bezpośrednio zaangażowanymi (tj. resortu środowiska, resortu transportu, budownictwa i gospodarki morskiej, resortu gospodarki, resortu kultury i dziedzictwa narodowego oraz resortu zdrowia) w ramach prac Zespołu zadaniowego. W trakcie spotkania omówiono kwestie związane ze sposobem organizacji posiedzeń Grupy, jej zasady działania, w tym częstotliwość spotkań oraz cele stawiane temu gremium w kontekście zasady partnerstwa oraz ww. Zarządzenia MRR. Następnie przedstawione zostały przez przedstawicieli MRR podstawowe uwarunkowania Polityki Spójności 2014 – 2020 oraz celów tematycznych 4., 5., 6. oraz 7., do których koordynacji Grupa została powołana. W kolejnej części przedstawiciele MRR przedstawili podstawowe założenia krajowego programu operacyjnego dotyczącego gospodarki niskoemisyjnej, ochrony środowiska, przeciwdziałania i adaptacji do zmian klimatu, transportu oraz bezpieczeństwa energetycznego (aktualnie POLiŚ 2014 – 2020). W trakcie posiedzenia ustalono, że spotkania Grupy będą odbywały się w miarę postępów prac nad programem.

**II posiedzenie Grupy roboczej**, które odbyło się 22 kwietnia 2013 r. poświęcone zostało przedstawieniu postępów prac programowych w zakresie celów tematycznych: CT 5: *Promowanie dostosowania do zmian klimatu, zapobiegania ryzyku i zarządzania ryzykiem*, CT 6 *Ochrona środowiska naturalnego i wspieranie efektywności wykorzystania zasobów* oraz CT 9 *Wspieranie włączenia społecznego i walka z ubóstwem*. Omówione zostały podstawowe uwarunkowania realizacji interwencji, zakładane efekty, obszary interwencji oraz planowany zakres wsparcia, z uwzględnieniem podziału kraj/region. Spotkanie miało na celu przybliżenie członkom Grupy uwarunkowań realizacyjnych dla działań planowanych w ramach przyszłego programu operacyjnego w obszarze szeroko pojętej ochrony środowiska oraz dostosowania do zmian klimatu, w tym przedstawienie kompleksowej wizji wsparcia dedykowanego w *Założeniach Umowy Partnerstwa* celom tematycznym 5. i 6., z uwzględnieniem poziomu regionalnego. Na bazie prezentacji dokonanej przez przedstawicieli Ministerstwa Środowiska rozpoczęła się dyskusja z udziałem członków Grupy roboczej, podczas której na pytania odpowiadali: Pan Adam Zdziebło, Sekretarz Stanu w MRR oraz Pani Aneta Wilmańska, Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Środowiska.

W zakresie CT 9, którego koordynacja nie należy do zadań Grupy roboczej, ale w przyszłym POIiŚ przewidziano wsparcie dla strategicznej infrastruktury ochrony zdrowia, przedstawione zostały uwarunkowania realizacyjne zakładanej interwencji w obszarze zdrowia, w tym związek ze strategią Europa 2020, diagnozę potrzeb, mechanizmy realizacyjne, wymiar terytorialny, propozycje obszarów wsparcia, w tym planowane typy projektów oraz beneficjentów. Przedstawione zostały również rozwiązania w zakresie podziału interwencji kraj/region oraz komplementarności działań.

**III posiedzenie Grupy roboczej**, które odbyło się w dniu 13 maja 2013 r. poświęcone zostało przedstawieniu postępów prac programowych w zakresie celów tematycznych: CT 4, *Wspieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach*, CT 6 *Ochrona środowiska naturalnego i wspieranie efektywności wykorzystania zasobów* (w zakresie dziedzictwa kulturowego) oraz CT7 *Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszych infrastruktur sieciowych*.

**IV posiedzenie Grupy roboczej** w dniu 10 lipca 2013 r. poświęcone zostało prezentacji projektu założeń POIiŚ 2014 – 2020. Członkowie Grupy mieli okazję zapoznać się z całościową koncepcją projektowanego programu operacyjnego oraz wziąć udział w dyskusji nad treścią dokumentu.

**V posiedzenie Grupy roboczej** w dniu 20 sierpnia 2013 r. miało na celu podsumowanie procesu konsultacji POIiŚ wśród członków Grupy oraz dotychczasowych prac nad programem. W trakcie posiedzenia przekazane zostały najważniejsze informacje na temat zgłoszonych uwag oraz przyjętego przez MRR sposobu procedowania.

Zostało zgłoszonych łącznie ok. 550 uwag pochodzących od ok. 2/5 członków Grupy roboczej. Najwięcej uwag dotyczyło zawężenia bądź rozszerzenia planowanego zakresu interwencji, w tym rozszerzenie zakresu rzeczowego, rozszerzenie katalogu potencjalnych beneficjentów, wskaźników rzeczowych, uszczegółowienia określonych zapisów lub doprecyzowania bądź korekty omyłek. Stanowisko MRR zostało wypracowane w bezpośrednim uzgodnieniu z resortami odpowiedzialnymi merytorycznie za poszczególne obszary, tj. resortem środowiska, transportu, energetyki, zdrowia i kultury (w przypadku trzech pierwszych odbyły się dedykowane bilateralne spotkania o charakterze uzgodnieniowym). Uwzględniono większość zgłoszonych uwag (51%), przy czym część z nich, będzie mogła zostać uwzględniona na etapie opracowania krajowego dokumentu uszczegóławiającego (z uwagi na zbyt dużą szczegółowość proponowanego zapisu bądź jego selektywność). W podsumowaniu spotkania stwierdzono, że prace nad POIiŚ będą kontynuowane, między innymi w celu dostosowania do wymogów KE określających wzór dokumentu (struktura, maksymalna liczba znaków i obszerność rozdziałów, sposób prezentacji wymaganych treści, w szczególności części diagnostycznej).

Nagrania z posiedzeń Grupy oraz zestawienie wraz z podjętym rozstrzygnięciem i uzasadnieniem zgłoszonych przez Grupę roboczą uwag, postulatów oraz wątpliwości znajdują się w dyspozycji MRR, możliwy jest wgląd do tych materiałów.

### **3.2. Konsultacje prowadzone za pośrednictwem strony internetowej**

Formuła konsultacji za pośrednictwem strony internetowej była podstawową/główną formą ogólnokrajowych konsultacji społecznych projektu POIiŚ. Konsultacje społeczne prowadzone były w okresie 26 sierpnia – 25 września 2013 r. za pomocą formularza *online* dostępnego na stronie internetowej administrowanej przez MRR:

[http://www.funduszeuropejskie.gov.pl/2014\\_2020/Strony/konsultacje\\_spoeczne\\_projektow\\_programow\\_2014\\_2020.aspx](http://www.funduszeuropejskie.gov.pl/2014_2020/Strony/konsultacje_spoeczne_projektow_programow_2014_2020.aspx)

W konsultacjach mogli wziąć udział wszyscy zainteresowani, w tym osoby prywatne. Łącznie zostało zgłoszonych około 1100 uwag, których większość dotyczyła sektora energetyki, środowiska

oraz transportu. Rozstrzygnięcia do zgłoszonych uwag były podejmowane w ramach uzgodnień pomiędzy MRR i resortami bezpośrednio zaangażowanymi w przygotowanie projektu POLiŚ, tj. Ministerstwem Środowiska, Ministerstwem Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Ministerstwem Gospodarki, Ministerstwem Kultury i Dziedzictwa Narodowego oraz Ministerstwem Zdrowia. W prace te zostali zaangażowani również zewnętrzni partnerzy, którzy prowadzili niezależną ekspercką ocenę POLiŚ w zakresie ewaluacji ex – ante oraz strategicznej oceny oddziaływania na środowisko.

W oparciu o zgłoszone w trakcie konsultacji uwagi, projekt POLiŚ został zmodyfikowany, w trakcie prac nad zmianą brzmienia POLiŚ wzięto także pod uwagę postulaty i uwagi, które zostały zgłoszone w terminie w innej niż *online* formule (tj. w formie pisemnej bądź pocztą elektroniczną).

Najważniejsze zgłoszone uwagi obejmowały następujące zagadnienia:

- ✓ zakres rzeczowy – w zdecydowanej większości głównym postulatem było rozszerzenie, uszczegółowienie bądź ograniczenie przewidzianych do realizacji obszarów wsparcia;
- ✓ potencjalni beneficjenci – postulat dotyczył rozszerzenia, uszczegółowienia bądź skorygowania opisu potencjalnych beneficjentów;
- ✓ wielkość alokacji UE – zgłaszano postulat zwiększenia wielkości środków UE na realizację niektórych osi priorytetowych, w tym dodatkowych środków dla województwa mazowieckiego klasyfikowanego obecnie do grupy regionów lepiej rozwiniętych;
- ✓ forma wsparcia – wskazanie konkretnej i ostatecznej formy wsparcia (zwrotna/bezzwrotna);
- ✓ wskaźniki – rozszerzenie/uszczegółowienie/zanegowanie wskaźników produktów i rezultatów, wątpliwości odnośnie do oszacowanych wartości docelowych;
- ✓ wykaz dużych projektów – postulat dotyczył rozszerzenia wykazu dużych projektów, będącego załącznikiem do POLiŚ i został zgłoszony wszystkich sektorowych osi priorytetowych;
- ✓ tryb wyboru projektów – doprecyzowanie/uszczegółowienie zasad wyboru projektów;
- ✓ diagnoza – postulat dotyczył rozszerzenia/uszczegółowienia/uzupełnienia o dodatkowe dane części diagnostycznej POLiŚ;
- ✓ inne (w tym definicje określonych pojęć, uzupełnienie o słownik skrótów i in.)

Szczegółowe odniesienia do zgłoszonych uwag znajdują się w załącznikach do niniejszego Raportu: w załączniku 2a (w zakresie sektora środowiska), załączniku 2b (w zakresie sektora transportu), załącznika 2c (w zakresie sektora energetyki), załączniku 2d (w zakresie sektora kultury), załączniku 2e (w zakresie sektora zdrowia) oraz załączniku 2f (w zakresie pozostałych uwag).

### **3.3. Konferencje konsultacyjne**

Elementem uzupełniającym proces konsultacji społecznych prowadzonych w formule *online* za pośrednictwem strony internetowej były spotkania/konferencje konsultacyjne. Łącznie odbyły się trzy konferencje odpowiednio w: Warszawie, Poznaniu i Krakowie (podsumowująca). Docelowo zostało przewidzianych 750 miejsc dla uczestników konferencji, ostatecznie udział wzięła mniejsza liczba osób (zgodnie z poniższym szczegółowym wskazaniem). Do udziału w konferencji zostali zaproszeni: reprezentatywne grono partnerów społeczno-gospodarczych (w tym członkowie Grupy roboczej) oraz władz publicznych (w tym szczególnie udział partnerów regionalnych). Dodatkowo za pośrednictwem strony internetowej w formule *online* przyjmowane były zgłoszenia wszystkich zainteresowanych podmiotów (w tym osób fizycznych).

### **Pierwsza konferencja inaugurująca rozpoczęcie konsultacji społecznych**

Data: 28 sierpnia 2013 roku w Warszawie, Hotel Sound Garden, udział wzięło 149 osób.

Podczas konferencji uczestnikom przedstawiono ogólne informacje na temat POliŚ, jak również mieli okazję zadać prowadzącym pytania dotyczące projektu Programu, na które uzyskali odpowiedzi. Konferencję otworzył Pan Adam Zdziebło, Sekretarz Stanu w Ministerstwie Rozwoju Regionalnego.

Dodatkowo uczestnikom zostały rozdane formularze, na których mogli zadać pisemne pytania dotyczące Programu. W przerwie, między jedną a drugą częścią spotkania, prelegenci (przedstawiciele resortu rozwoju regionalnego, gospodarki, środowiska, zdrowia oraz transportu, budownictwa i gospodarki morskiej) zapoznali się z treścią uwag. W drugiej części spotkania podczas dyskusji panelowej, prelegenci ustosunkowali się do zgłoszonych uwag.

### **Druga konferencja konsultacyjna projektu Programu**

Data: 18 września 2013 roku w Poznaniu, Hotel Merkury, udział wzięło 110 osób.

Konferencję otworzyła Pani Małgorzata Wierzbicka, Dyrektor Departamentu Koordynacji Programów Infrastrukturalnych w MRR. Spotkanie przebiegło w analogicznej formule, jak spotkanie w Warszawie.

### **Trzecia konferencja podsumowująca konsultacje społeczne projektu Programu**

Data: 4 października 2013 roku w Krakowie, Hotel Galaxy, udział wzięło 140 osób.

Konferencja miała charakter podsumowujący konsultacje, jakie zostały przeprowadzone w okresie 26 sierpnia – 25 września 2013 r. W trakcie spotkania przedstawiono opinie i uwagi zgłoszone w procesie konsultacji oraz wstępne rozstrzygnięcia. Również w tym spotkaniu uczestnicy mieli możliwość sformułowania pytań (na specjalnie przygotowanych formularzach oraz w trakcie dyskusji na zakończenie spotkania), przedstawiciele resortów na bieżąco udzielili odpowiedzi na wszystkie postawione w trakcie spotkania pytania.

Nagrania ze spotkań oraz formularze ze zgłoszonymi pytaniami znajdują się w dyspozycji MRR, możliwy jest wgląd do tych materiałów.

### **3.4. Konsultacje w ramach procedury strategicznej oceny oddziaływania na środowisko**

Zgodnie z art. 54 ust. 2 ustawy ooś, Minister Rozwoju Regionalnego (obecnie Minister Infrastruktury i Rozwoju) zapewnił możliwość udziału społeczeństwa w opracowywaniu dokumentów. Przygotowany projekt Prognozy oddziaływania wraz projektem Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 zostały poddane szerokim konsultacjom społecznym. Konsultacje społeczne prowadzone były w okresie od 16 października do 7 listopada 2013 r.

Szczegółowe sprawozdanie z przeprowadzonej procedury strategicznej oceny oddziaływania na środowisko (obejmującej swoim zakresem także konsultacje społeczne) zostało zamieszczone na stronach internetowych administrowanych przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju:

- na stronie dedykowanej Programowi Infrastruktura i Środowisko:  
[http://www.pois.gov.pl/2014\\_2020/Strony/glowna.aspx#strona=1&zakladka=3](http://www.pois.gov.pl/2014_2020/Strony/glowna.aspx#strona=1&zakladka=3)
- w Biuletynie Informacji Publicznej:  
[https://bip.mir.gov.pl/Dokumenty%20oficjalne/Rozwoj\\_regionalny/Ogloszenia/Strony/Info\\_przyjecie\\_przez\\_RM\\_POIS\\_i\\_mozliwosc\\_zapoznania\\_sie\\_SOOS\\_27012014.aspx](https://bip.mir.gov.pl/Dokumenty%20oficjalne/Rozwoj_regionalny/Ogloszenia/Strony/Info_przyjecie_przez_RM_POIS_i_mozliwosc_zapoznania_sie_SOOS_27012014.aspx)

### **3.5. Inne formy**

Szczególnie ważnym i docenianym przez zainteresowane podmioty elementem konsultacji były bieżąca wymiana korespondencji i liczne spotkania. Na szczególną uwagę zasługują tematyczne spotkania zorganizowane przez MRR na prośbę Polskiej Konfederacji Pracodawców Prywatnych



Lewiatan (spotkanie w zakresie sektora energetyki z 27 sierpnia 2013 r.) oraz wybranych organizacji, w tym ekologicznych (WWF Polska oraz Ogólnopolska Federacja Organizacji Pozarządowych) w zakresie zagadnień o charakterze środowiskowym (spotkanie z 23 sierpnia 2013 r.).

Zakres interwencji planowany w POLiŚ pośrednio podlegał konsultacjom prowadzonym również w zakresie Umowy Partnerstwa. Na ostateczny kształt projektu POLiŚ wpływ będą mieć także wyniki konsultacji prowadzonych/planowanych w ramach następujących gremiów:

- ✓ Międzyresortowego Zespołu do spraw Programowania i Wdrażania Funduszy Strukturalnych i Funduszu Spójności Unii Europejskiej;
- ✓ Rady Działalności Pożytku Publicznego;
- ✓ Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego oraz
- ✓ Komitetu Koordynacyjnego do spraw Polityki Rozwoju.

Ostateczny projekt POLiŚ przed przekazaniem do Komisji Europejskiej, wymagać będzie zatwierdzenia przez Radę Ministrów.

#### **4 Uczestnicy konsultacji**

Łącznie w procesie konsultacji wzięło udział ok. 400 osób, które bezpośrednio uczestniczyły podczas konferencji konsultacyjnych oraz pośrednio setki innych osób dzięki przekazowi mediów: prasy oraz internetu.

W debacie publicznej na temat POLiŚ uczestniczyło (bezpośrednio i pośrednio) szerokie grono osób reprezentujących:

- ✓ samorządy województw oraz pozostałe szczeble jednostek samorządu terytorialnego;
- ✓ środowiska eksperckie, akademickie, jednostki naukowe (placówki naukowe, szkoły wyższe, jednostki badawczo rozwojowe);
- ✓ partnerów społecznych i gospodarczych;
- ✓ przedsiębiorców;
- ✓ inne środowiska i osoby prywatne.

Stronę rządową każdorazowo reprezentowali przedstawiciele Ministra Rozwoju Regionalnego, Ministra Gospodarki, Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Ministra Środowiska, Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego oraz Ministra Zdrowia.

Jednocześnie, zgodnie z zasadą równości i otwartości, umożliwiono uczestnictwo w procesie wszystkim zainteresowanym obywatelom.

#### **5 Informacja i promocja**

Podejmowane działania informacyjno-promocyjne w zakresie projektu POLiŚ skupiały się na przekazywaniu informacji dotyczących samego dokumentu, a także procesu jego konsultacji.

Informacje na temat terminów i tematyki konferencji przekazywane były poprzez ogłoszenia w prasie ogólnopolskiej oraz za pośrednictwem strony internetowej [www.mrr.gov.pl](http://www.mrr.gov.pl). W dniu 19 sierpnia 2013 r. w Dzienniku Gazeta Prawna oraz na [www.gazetaprawna.pl/komunikaty](http://www.gazetaprawna.pl/komunikaty) ukazało się ogłoszenie informujące o rozpoczęciu konsultacji społecznych projektu POLiŚ wraz z podaniem terminów i miejsc poszczególnych konferencji konsultacyjnych.

Na potrzeby procesu konsultacji wydrukowano i udostępniono szereg materiałów, zarówno informacyjnych, jak i promocyjnych. Dodatkowo uzupełnieniem tych działań było zamieszczanie

informacji o spotkaniach i konsultowanym dokumencie na stronie internetowej MRR.

Oprócz zamieszczenia na stronach internetowych wersji elektronicznej projektu POIiŚ przygotowano i dystrybuowano broszury informacyjne o założeniach POIiŚ. Informacje te były rozdawane podczas konferencji konsultacyjnych.

## **6 Załączniki**

- ✓ Załącznik 1. - Lista Członków Grupy roboczej ds. wsparcia przygotowania programu operacyjnego dotyczącego gospodarki niskoemisyjnej, ochrony środowiska, przeciwdziałania i adaptacji do zmian klimatu, transportu i bezpieczeństwa energetycznego i koordynacji celów tematycznych 4. – 7.
- ✓ Załącznik 2a. – zestawienie (w formie tabelarycznej) wszystkich zgłoszonych *online* uwag wraz z podjętym rozstrzygnięciem i jego uzasadnieniem w sektorze środowiska
- ✓ Załącznik 2b. – zestawienie (w formie tabelarycznej) wszystkich zgłoszonych *online* uwag wraz z podjętym rozstrzygnięciem i jego uzasadnieniem w sektorze transportu
- ✓ Załącznik 2c. – zestawienie (w formie tabelarycznej) wszystkich zgłoszonych *online* uwag wraz z podjętym rozstrzygnięciem i jego uzasadnieniem w sektorze energetyki
- ✓ Załącznik 2d. – zestawienie (w formie tabelarycznej) wszystkich zgłoszonych *online* uwag wraz z podjętym rozstrzygnięciem i jego uzasadnieniem w sektorze kultury
- ✓ Załącznik 2e. – zestawienie (w formie tabelarycznej) wszystkich zgłoszonych *online* uwag wraz z podjętym rozstrzygnięciem i jego uzasadnieniem w sektorze zdrowia
- ✓ Załącznik 2f. – zestawienie (w formie tabelarycznej) wszystkich zgłoszonych *online* uwag wraz z podjętym rozstrzygnięciem i jego uzasadnieniem w pozostałym zakresie

**Lista Członków Grupy roboczej ds. wsparcia przygotowania programu operacyjnego dotyczącego gospodarki niskoemisyjnej, ochrony środowiska, przeciwdziałania i adaptacji do zmian klimatu, transportu i bezpieczeństwa energetycznego i koordynacji celów tematycznych 4. – 7.**

**Reprezentanci strony rządowej (ministerstwa i inne instytucje publiczne właściwe ze względu na zakres programu) oraz samorządu terytorialnego, w tym zwłaszcza miast:**

- ✓ Ministerstwo Finansów
- ✓ Ministerstwo Gospodarki
- ✓ Ministerstwo Środowiska
- ✓ Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej
- ✓ Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi
- ✓ Ministerstwo Zdrowia
- ✓ Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego
- ✓ Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego
- ✓ Ministerstwo Sportu i Turystyki
- ✓ Ministerstwo Spraw Wewnętrznych
- ✓ Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów
- ✓ Pełnomocnik Rządu do Spraw Równego Traktowania
- ✓ Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska
- ✓ Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej
- ✓ Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, GDDKiA
- ✓ PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
- ✓ Centrum Unijnych Projektów Transportowych
- ✓ Bank Gospodarstwa Krajowego
- ✓ Urząd Regulacji Energetyki
- ✓ Konwent Marszałków Województw RP, Marszałek Województwa Podlaskiego
- ✓ Fundacja Unia Metropolii Polskich
- ✓ Związek Miast Polskich
- ✓ Związek Powiatów Polskich

**Odpowiednie krajowe organizacje partnerów społecznych i gospodarczych, w szczególności główne organizacje przemysłowe i sektorowe – krajowe izby handlu i stowarzyszenia biznesu, związane z obszarami finansowania funduszy:**

- ✓ Konferencja Rektorów Akademickich Szkół Polskich
- ✓ Polska Izba Inżynierów Budownictwa
- ✓ Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej
- ✓ Stowarzyszenie Energii Odnawialnej
- ✓ Stowarzyszenie Polska Grupa Agencji Energetycznych
- ✓ Polskie Towarzystwo Przesyłu i Rozdziału Energii Elektrycznej
- ✓ Izba Gospodarcza Ciepłownictwo Polskie
- ✓ Izba Gospodarcza Gazownictwa
- ✓ Izba Gospodarcza Energetyki i Ochrony Środowiska
- ✓ Krajowa Agencja Poszanowania Energii S.A.
- ✓ Krajowa Rada Gospodarki Wodnej
- ✓ Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej
- ✓ Związek Banków Polskich

*Załącznik 1.*

- ✓ Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych Lewiatan
- ✓ Business Centre Club
- ✓ Komisja Krajowa NSZZ "SOLIDARNOŚĆ"
- ✓ Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych

**Instytucje społeczeństwa obywatelskiego działające w obszarach związanych z planowaną interwencją funduszy oraz odpowiadające za promocję zasad horyzontalnych:**

- ✓ Ogólnopolska Federacja Organizacji Pozarządowych
- ✓ Forum Aktywizacji Obszarów Wiejskich
- ✓ Stowarzyszenie Ekologicznego Eko – Unia
- ✓ Stowarzyszenie Gmin Polska Sieć „Energie Cités” (PNEC)
- ✓ Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki – pełniący funkcję koordynatora Koalicji Klimatycznej
- ✓ Stowarzyszenie Integracji Stołecznej Komunikacji SISKOM
- ✓ Społeczna Rada ds. Rozwoju Gospodarki Niskoemisyjnej
- ✓ Railway Business Forum
- ✓ Stowarzyszenie Inteligentne Systemy Transportowe - ITS POLSKA
- ✓ Towarzystwa Edukacji Antydyskryminacyjnej (TEA)

**Organizacje naukowe i eksperckie istotne z punktu widzenia tematyki wsparcia programu**

- ✓ Instytut Chemicznej Przeróbki Węgla
- ✓ Instytut Badawczy Dróg i Mostów
- ✓ Instytut Ekologii Terenów Uprzemysłowionych -Państwowy Instytut Badawczy
- ✓ Instytut Ochrony Środowiska – Państwowy Instytut Badawczy
- ✓ Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej - Państwowy Instytut Badawczy
- ✓ Instytut Nafty i Gazu
- ✓ Narodowe Centrum Kultur
- ✓ Narodowy Instytut Zdrowia Publicznego - Państwowy Zakład Higieny

L.p.	Nazwa Instytucji	Część dokumentu	Strona	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
1.	Biuro Koordynacji Projektu Ochrony Przeciwpowodziowej Dorzecza Odry	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 5.2	97 do 100	Opis priorytetu pomija interes administracji rządowej odpowiedzialnej w Polsce za gospodarkę wodną, a projekty z tego obszaru w faktycznie zostały zmarginalizowane (poza małą retencją)	<p>W opisie obszarów wsparcia przewiduje się inwestycje w zakresie gospodarki wodnej jednak uczynione zastrzeżenie dotyczące zgodności tych inwestycji z RDW powoduje sprzeczność z opisem celu, w którym ograniczono ochronę przed kataklizmami (powodziami) tylko do obszarów miejskich. Konieczne jest uspojnienie, tak by można realizować inwestycje w ujęciu zlewniowym. Inwestycje przeciwpowodziowe (szczególnie te dotyczące terenów miejskich) są kosztowne. Nieporozumieniem jest więc ograniczenie, że nie przewiduje się w tym priorytecie dużych projektów. Zamierzenie autorów tej części dokumentu sprowadza się zatem do rozproszenia działań i realizacji inwestycji czy przedsięwzięć o ograniczonej skuteczności (lokalnej a nie zlewniowej).</p> <p>Potwierdzeniem też tego uzasadnienia jest lista wskaźników, która skupia się tylko na zbiornikach małej retencji</p> <p>Przewidziana kwota środków na ten priorytet pomija rozpoczęte w tych obszarach programy i projekty i jest niewystarczająca na podstawowe nawet działania, które mogą lub powinny być sfinansowane w ramach priorytetu 5.2</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b></p> <p>Wprowadzone zastrzeżenie ma na celu uniknięcie problemów jakie występują w realizacji takich projektów w POIiS 2007-2013. Zgodność inwestycji wodnych z RDW nie powoduje sprzeczności z opisem celu Programu. Program uwzględnia dostosowanie w tym zakresie prawa krajowego do unijnego, które jest w toku i podlega bieżącym konsultacjom z Komisją Europejską. Brak listy dużych projektów w tym obszarze wynika z informacji otrzymanych od Ministerstwa Środowiska: resort nie zgłosił inwestycji do umieszczenia na liście dużych projektów, co wynika z braku formalnych podstaw do zgłaszania propozycji projektów. Inwestycje w infrastrukturę hydrotechniczną powinny przed objęciem ich wsparciem w ramach Priorytetu Inwestycyjnego (dalej: P.I.) 5.2 zostać ocenione w ramach Masterplanów dla dorzeczy Wisły i Odry.</p>

2.	Biuro Koordynacji Projektu Ochrony Przeciwpowodziowej Dorzecza Odry	Plan finansowy programu	149 do 150	W II osi priorytetowej przeznaczono bardzo niską kwotę na wszystkie zadania, w tym również na zadania z zakresu ochrony przeciwpowodziowej. Jest to kwota stanowczo zbyt niska na zrealizowanie nawet podstawowych przedsięwzięć gospodarki wodnej, nie wspominając o pozostałych celach czy obszarach wsparcia tej osi.	Inwestycje przeciwpowodziowe realizowane w ramach zlewni (co jest wymogiem RDW) będą opiewały na kwoty przekraczające steki mln zł. Z uwzględnieniem Programów, które są w realizacji lub przygotowaniu (Program dla Odry - 2006 - przyjęty ustawą Sejmu w 2001 r, Program dla Górnej Wisły itd), alokowane w PO IiŚ kwoty nie są wystarczające nawet na okrojony zakres zadań. Złożoność aplikowania o środki FS powinna systemowo warunkować finansowanie przede wszystkim dużych projektów, w przypadku gospodarki wodnej, kompleksowo rozwiązujących problemy w ramach zlewni czy jej części, co nie jest zapewnione.	<b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> Rozważane jest zwiększenie alokacji na PI.5.2.
3.	Zintegrowane Inwestycje Terytorialne Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 5.2	99	4) W ramach celu tematycznego 5.2 proponujemy, aby zasady wyboru projektów wpisać takie, jak w celu tematycznym 4.5, a mianowicie, że „tryb pozakonkursowy przeznaczony jest dla miast posiadających Strategię ZIT” –	Uwzględnienie tego typu możliwości będzie zachęcać gminy tworzące obszary funkcjonalne do realizacji wspólnych projektów, które w przypadku braku tego typu zachęty mogłyby zrezygnować z realizacji projektów nakierowanych na poprawę bezpieczeństwa powodziowego i przeciwdziałaniu suszy;	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> ZIT-y nie będą obejmowały swoim zakresem kwestii związanych z ochroną przeciwpowodziową.
4.	Zintegrowane Inwestycje Terytorialne Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.2	103	2) Wnioskujemy o uwzględnienie m.in. w priorytetach: 4.3, 4.5, 5.2, 6.2 - w ramach potencjalnych beneficjentów odpowiednich form tworzących obszary funkcjonalne (w przypadku Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego zostało wybrane minimum zarządzania po stronie WrOF i podpisano porozumienie celem realizacji wymagań dotyczących zinstytucjonalizowanej formy partnerstwa; toteż mając na uwadze powyższe oraz fakt, że gminy tworzące ZIT WrOF będą chciały razem realizować projekty, np. wodno-kanalizacyjne, ZIT WrOF powinien zostać uwzględniony w liście beneficjentów).	W przypadku Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego został wybrany wariant minimum zarządzania. 9 lipca br. zostało podpisane porozumienie celem realizacji wymagań dotyczących zinstytucjonalizowanej formy partnerstwa; toteż mając na uwadze powyższe oraz fakt, że gminy tworzące ZIT WrOF będą chciały razem realizować projekty, np. wodno-kanalizacyjne, ZIT WrOF powinien zostać uwzględniony w liście beneficjentów POIŚ 2014-2020.	<b>Uwaga nieuwzględniona</b> w zakresie P.I. 5.2 i 6.2 Powyższe obszary nie wchodzi w zakres ZIT.

5.	Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 5.2	97	Tabela – Wskaźnik rezultatu Dodać wskaźnik nr 2- lp. 2- Liczba zweryfikowanych pod względem wymogów prawnych oraz środowiskowych kompletnych dokumentacji technicznych dla budowy dużych zbiorników retencyjnych - Szt. (komplet dokumentacji)- 0- 2014 - Wartość docelowa dla 2023 r do ustalenia w toku ewaluacji - MRR - rocznie	W nawiązaniu do wcześniejszych uwag, m.in. dotyczących realizacji dużych projektów, proponujemy wprowadzenie wskaźnika umożliwiającego ewaluację procesu weryfikacji dużych projektów gospodarki wodnej, pod kątem ich realizacji w zgodzie z obowiązującymi procedurami środowiskowymi.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Tworzenie kompletnych dokumentacji technicznych dla projektów nie jest celem Programu, więc tego typu wskaźnik nie byłby reprezentatywny dla priorytetu inwestycyjnego. Co więcej, wskazywanie MRR jako organu odpowiedzialnego za oszacowanie wartości tego wskaźnika jest nieuzasadnione. Za stworzenie dokumentów strategicznych w tym obszarze, w których powinny być ujęte wszystkie zbiorniki retencyjne odpowiada MŚ/KZGW.
6.	Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 5.2	99	W części: „Planowane wykorzystanie dużych projektów: Nie przewiduje się realizacji dużych projektów.” zamienić na: W ramach priorytetu inwestycyjnego przewiduje się realizację dużych projektów, które w znaczący sposób przyczynią się do osiągnięcia celów szczegółowych tego priorytetu.	Uwaga jak wyżej. Ponadto, obecnie KZGW realizuje tzw. Master plany, dokumenty na okres przejściowy mające funkcjonować do zaktualizowania Planów gospodarowania wodami na obszarach dorzeczy (PGW). W Master planach, a następnie w PGW mają znaleźć się inwestycje w obszarze gospodarki wodnej, których potrzeba realizacji zostanie głęboko i rzetelnie uzasadniona nadrzędnym interesem społecznym, zgodnie z wymogami Ramowej Dyrektywy wodnej i tzw. Dyrektywy powodziowej. Zapis „Nie przewiduje się realizacji dużych projektów” może zamykać drogę realizacji niezbędnych inwestycji realizujących cele priorytetu, głównie wzmocnienia odporności na zagrożenia związane ze zmianami klimatu oraz zwiększenia możliwości zapobiegania zagrożeniom naturalnym (głównie powodziom i suszom). Należy zwrócić uwagę że ilość zretencjonowanej wody w dużych zbiornikach wynosi jedynie ok. 6 % objętości średniego rocznego odpływu z wielolecia (przy potencjalnej możliwości ok. 15%), co i tak stanowi ponad 4 mld m <sup>3</sup> , w porównaniu z ok 0,7 mld m <sup>3</sup> w ponad 30 tyś. obiektów małej retencji wodnej.	<b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> Ze względu na toczące się prace nad kształtem dokumentów strategicznych, tj. Masterplanów dla dorzeczy Wisły i Odry, nie można na obecnym etapie wskazać dużych projektów. Będzie to możliwe dopiero po przyjęciu Masterplanów. Zapis w Programie został zmodyfikowany zgodnie z uwagą resortu środowiska.

7.	Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 5.2	98	<p>W części: „Przewiduje się wsparcie następujących obszarów: ...” po zdaniu: „-projekty z zakresu małej retencji realizowane na obszarze więcej niż jednego województwa;” dopisać: - projekty z zakresu dużej retencji w tym uwzględnienie ich w dokumentach strategicznych przygotowywanych w celu wypełnienia wymogów Ramowej Dyrektywy wodnej (RDW) i tzw. Dyrektywy powodziowej.;</p>	<p>Wsparcie jedynie projektów małej retencji nie zapewni pełnej realizacji nadrzędnego celu Białej Księgi, jakim jest poprawa odporności państw członkowskich na aktualne i oczekiwane zmiany klimatu, w tym lepsze przygotowanie do ekstremalnych zjawisk klimatycznych i pogodowych oraz redukcja kosztów społeczno-ekonomicznych z tym związanych. Jak zauważają autorzy Projektu (str.17-18): „Kolejnym problemem jest niewystarczająca wielkość zasobów zmagazynowanych w sztucznych zbiornikach wodnych. Łączna objętość zmagazynowanej wody w istniejących zbiornikach retencyjnych w Polsce wynosi nieco ponad 4 mld m<sup>3</sup>, co stanowi około 6% objętości średniego rocznego odpływu z wielolecia. Istnieje więc realna potrzeba budowy urządzeń wodnych, które pozwoliłyby na zwiększenie ilości retencjonowanych zasobów wody, tak aby łagodzić skutki zmian klimatu objawiające się suszami oraz powodzią”. Dopisanie wsparcia obszaru j.w. zapewni efektywne zwiększenie odporności Państwa na zamiany klimatyczne, a przestrzeganie obowiązujących procedur środowiskowych w planowaniu i przygotowaniu procesu inwestycyjnego zapewni zgodność z prawodawstwem europejskim tj. wypełnienia wymogów Ramowej Dyrektywy wodnej i tzw. Dyrektywy powodziowej.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Możliwość realizacji projektów z zakresu dużej retencji wpisuje się w obszar wskazany w programie jako: "działania dotyczące budowy lub modernizacji urządzeń wodnych – pod warunkiem zapewnienia pełnej godności inwestycji z wymogami prawa UE, w tym uwzględnieniem ich w dokumentach strategicznych przygotowywanych w celu wypełnienia wymogów Ramowej Dyrektywy wodnej (RDW) i tzw. Dyrektywy powodziowej".</p>
----	--	--	----	--	---	--



8.	Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie	Załączniki	211	W części:11.2. Wykaz dużych projektów W części:3. Sektor gospodarka wodna Budowa zbiornika wodnego Dukla na Jasiołce Budowa zbiornika wodnego Rudawka Rymanowska na Wisłoku Budowa zbiornika wodnego Kąty-Myscowa na Wisłoce	Zadania zostały zgłoszone przez RZGW w Krakowie do umieszczenia w Masterplanie dla dorzecza Wisły, dokumentu na okres przejściowy mającego funkcjonować do zaktualizowania Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (PGW). Do tej pory zadania realizowane były w ramach rządowego Programu ochrony przed powodzią w dorzeczu górnej Wisły. Projekty, których potrzeba realizacji zostanie głęboko i rzetelnie uzasadniona nadrzędnym interesem społecznym, zgodnie z wymogami Ramowej Dyrektywy wodnej i tzw. Dyrektywy powodziowej, po umieszczeniu w dokumentach strategicznych (Master plany, PGW) i przeprowadzeniu niezbędnych procedur środowiskowych realizowałyby cel główny Programu tj.: adaptacji do zmian klimatu oraz efektywnego korzystania z zasobów, wzmocnieniu odporności systemów gospodarczych na zagrożenia związane z klimatem oraz zwiększeniu możliwości zapobiegania klęskom żywiołowym i reagowania na nie. Zadania, ochraniając przed powodzią doliny Wisłoka i Wisłoki w tym miasta Jasło i Krosno, zwiększały by pewność zaopatrzenia w wodę ludności, przemysłu i rolnictwa regionu oraz wspomnianych aglomeracji.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Ministerstwo Środowiska nie zgłosiło inwestycji do umieszczenia na liście dużych projektów, co wynika z braku formalnych podstaw do zgłaszania propozycji projektów. Inwestycje w infrastrukturę hydrotechniczną powinny przed objęciem ich wsparciem w ramach PI 5.2 zostać ocenione w ramach Masterplanów dla dorzeczy Wisły i Odry.
9.	Agencja Mienia Wojskowego	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.1	101	Akapit Potencjalni beneficjenci oraz grupy docelowe uzupełnić o kategorię beneficjentów jednostki organizacyjne podległe Ministrowi Obrony Narodowej oraz dla których jest on organem założycielskim lub organem nadzorczym.	Jak w uzasadnieniu poprzednim.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> W akapicie Potencjalni beneficjenci oraz grupy docelowe wskazano już, że w ramach PI wsparcie przewidziane jest dla m.in. administracji rządowej oraz podległych jej organów i jednostek organizacyjnych.

10.	Agencja Mienia Wojskowego	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.1	101	<p>Zdanie Przewiduje się wsparcie w szczególności następujących obszarów: uzupełnić o tiret</p> <p>- racjonalizacja odpadami i substancjami niebezpiecznymi powstającymi w skutek działalności wojska</p>	<p>W skutek dawnej i obecnej działalności sił zbrojnych wytwarzane zostają duże ilości odpadów i substancji niebezpiecznych, takich jak dodatki do paliw, zbędne środki bojowe, miny, wyposażenie itp. Ich utylizacja jest niezwykle kosztowna. Wsparcie procesów utylizacji powojkowych odpadów i substancji niebezpiecznych funduszami strukturalnymi umożliwi szybsze osiągnięcie optymalnego poziomu bezpieczeństwa ekologicznego i materialnego.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Priorytet Inwestycyjny 6.1 dedykowany jest działaniom pozwalającym przede wszystkim zrealizować zobowiązania unijne w zakresie gospodarki odpadami komunalnymi.</p>
11.	Agencja Mienia Wojskowego	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.5	106	<p>Zdanie W ramach osi priorytetowej będą realizowane zadania związane z ograniczaniem zanieczyszczeń generowanych przez przemysł, w szczególności przez instalacje wymagające uzyskania pozwolenia zintegrowanego uzupełnić o treść oraz z rekultywacją skażonych terenów poprzemysłowych i powojkowych.</p>	<p>Tereny intensywnie i długotrwale wykorzystywane do celów wojskowych, przemysłowych wymagają podjęcia szeregu działań naprawczych. Program OP IiŚ „Gospodarka odpadami i ochrona powierzchni ziemi” a może stworzyć szansę rekultywacji najsilniej przekształconych i zdegradowanych obszarów oraz przywrócenia im równowagi przyrodniczej. Na terenach zarządzanych obecnie przez jednostki organizacyjne Lasów Państwowych, Ministerstwa Obrony Narodowej lub Agencji Mienia Wojskowego lokalizowane były w przeszłości poligony wojskowe i inne obiekty aktywnie wykorzystywane przez siły zbrojne. Obiekty te bywają wyłączone z użytkowania z powodu silnej degradacji środowiska przyrodniczego oraz możliwych zagrożeń dla zdrowia i życia ludzi. Tereny popoligonowe i powojkowe wymagają kompleksowych działań rekultywacyjnych i renaturalizacyjnych, przywracających im funkcje przyrodnicze i użytkowe. Przeprowadzenie takich działań, w dłuższej perspektywie, umożliwi wdrażanie różnorodnych form zagospodarowania obiektów powojkowych (np. użytkowanie rekreacyjne, edukacyjne, zabudowa, przemysł, usługi itp.),</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Priorytet Inwestycyjny 6.5 odnosi się do poprawy środowiska miejskiego, a wskazane w propozycji działania nie są bezpośredniego powiązane z wymiarem miejskim.</p>

12.	Główny Urząd Geodezji i Kartografii	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 5.2	98	<p>Proponuję w opisie działań nakierowanych na zwiększenie możliwości zapobiegania zagrożeniom naturalnym po słowach: Odbywać się to będzie zarówno poprzez opracowanie odpowiednich dokumentów strategicznych i planistycznych jak i działania techniczne dodać aktualne dane przestrzenne. Cały akapit zyskuje brzmienie: „W ramach osi priorytetowej będą realizowane także działania nakierowane na zwiększenie możliwości zapobiegania zagrożeniom naturalnym, na które Polska jest szczególnie narażona tzn. powodzi oraz suszy i reagowaniu na nie. Odbywać się to będzie zarówno poprzez opracowanie odpowiednich dokumentów strategicznych i planistycznych jak i działania techniczne oparte o aktualne dane przestrzenne”.</p>	<p>Rola infrastruktury informacji przestrzennej jest znacząca, gdyż jak wskazują liczne badania przeprowadzone na poziomie unijnym jak i krajowym oraz zebrane doświadczenia z dotychczas wdrożonych projektów kluczowych zarówno na szczeblu centralnym, jak i samorządowym (regionalnym i lokalnym), potwierdzone zrealizowanymi projektami w ponad 70 jednostkach samorządowych w Polsce, ponad 80% decyzji podejmowanych na wszystkich szczeblach zarządzania w administracji publicznej ma związek z przestrzenią geograficzną lub z tą przestrzenią jest powiązana. Racjonalne korzystanie z przestrzeni wiąże się z koniecznością posiadania kompleksowej i jednocześnie dostatecznie szczegółowej wiedzy o tej przestrzeni, znajdujących się w niej obiektach przyrodniczych i antropogenicznych oraz ich relacjach i procesach. Wiedza oparta o aktualne dane przestrzenne jest niezbędna dla osiągnięcia jak największego stopnia efektywności dla inwestycji ukierunkowanych na konkretne rodzaje ryzyka, zapewniających odporność na klęski żywiołowe oraz stworzenie systemów zarządzania klęskami żywiołowymi.</p>	<p><b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> Opis działań w P.I. 5.2 został zmodyfikowany.</p>
-----	-------------------------------------	--	----	---	--	---

13.	Wodociąg Marecki	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.2	102, 103	brak jest wskazania systemów odprowadzania wód opadowych jako działania uzupełniającego dla ograniczenia ładunku zanieczyszczeń odprowadzanego do wód powierzchniowych (obok osadów ściekowych czy przy kompleksowych projektach działań w zakresie pozyskiwania i dystrybucji wody pitnej)	W miastach, wobec postępującego utwardzania powierzchni dróg, jakość wód opadowych skłania ku ich podczyszczeniu przed wprowadzeniem do środowiska; niezbędna jest budowa systemu zbierania wód opadowych celem doprowadzenia do urządzeń podczyszczających przed odprowadzeniem. Jednocześnie po wybudowaniu systemu kanalizacji sanitarnej, przy braku kanalizacji opadowej, negatywnym zjawiskiem w Markach jest odprowadzanie wód opadowych z terenu posesji do kanałów sanitarnych oraz obserwowana infiltracja wód opadowych z powierzchni ulic poprzez włazy studzienek kanalizacyjnych, co zwiększa obciążenie hydrauliczne oczyszczalni ścieków bez znaczącego obciążenia ładunkiem.	<b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> Działania związane z zagospodarowaniem wód opadowych będą realizowane w ramach PI 5.2. Opis działań w PI 5.2 został zmodyfikowany.
-----	------------------	--	----------	---	---	--

14.	Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gdańsku	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 5.2	150	<p>W II osi priorytetowej przeznaczono kwotę 270 925 226 €, tj. ok. 1mld 150 tys. zł., na wszystkie zadania, w tym na zadania z zakresu ochrony przeciwpowodziowej. Uważamy, że jest to kwota stanowczo zbyt niska.</p>	<p>Dla potwierdzenia powyższego przytaczam następujące porównanie. Inwestycje przeciwpowodziowe realizowane w ramach I etapu Programu Żuławskiego 2030, czyli etapu do 2015 r., wg podpisanych umów, opiewają na kwotę ok. 600 mln zł. Są to w większości inwestycje polegające na niezbędnych remontach obiektów koniecznych do zapewnienia bezpieczeństwa mieszkańców Żuław (obszar Żuław to ok. 0,5% powierzchni kraju). Program Żuławski – 2030, zakłada dwa kolejne etapy, przy czym kwota planowana na kolejną perspektywę finansową, do roku 2020, wynosi ok. 1 mld zł. Są to także działania polegające na remontach istniejącej infrastruktury przeciwpowodziowej. RZGW w Gdańsku planował realizację jeszcze innych projektów z tej osi takich jak odbudowa flotylii lodołamaczy niezbędnych do przeciwdziałania powodziom zatorowym oraz projektu związanego z bezpieczeństwem przeciwpowodziowym na Wiśle, dotyczącym odbudowy ostróg. Nadmienić należy, że z posiadanych informacji, także i inne RZGW (jest ich w sumie 7) oraz Zarządy Melioracji i Urzędzeń Wodnych (17) planowały inwestycje z tego obszaru. Unia Europejska kładzie nacisk na inwestycje związane z przeciwdziałaniem skutkom zmian klimatu. Niezrozumiałe jest więc zaplanowanie tak niskiej kwoty na ten cel.</p>	<p><b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> Rozważane jest zwiększenie alokacji na PI.5.2.</p>
-----	---	--	-----	---	---	--

15.	Rejonowy Zarząd Infrastruktury w Gdyni	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.5	106	Czy istnieje możliwość włączenia państwowych jednostek budżetowych jako beneficjentów ubiegających się o dofinansowanie z funduszy unijnych w ramach priorytetu I,II oraz VI.Prośba o wyspecyfikowanie czy w ramach beneficjenta: administracja rządowa oraz podległe jej organy i jednostki organizacyjne - mieszczą się jednostki organizacyjne podległe Ministrowi Obrony Narodowej.	Głównymi beneficjentami POliŚ 2014-2020 są podmioty publiczne (w tym jednostki samorządu terytorialnego) oraz podmioty prywatne. Brak jest natomiast jednoznacznego wskazania na beneficjenta jakim są państwowe jednostki budżetowe (pjb), co wyklucza pjb z możliwości pozyskania funduszy unijnych w ramach opracowanych priorytetów.W związku z tym, że Program /.../ znajduje się obecnie w fazie projektowej wystąpiono z wyżej wskazanymi zapytaniami i uwagami.	Szczegółowy katalog beneficjentów zostanie doprecyzowany w Szczegółowym Opisie Priorytetów.
16.	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Gdańsku	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 5.2	108	Niejasno sformułowana linia demarkacyjna, w szczególności dot. priorytetu inwestycyjnego 5.2, 6.1, 6.5. Nie wskazano jaki jest podział pomiędzy RPO a PO liŚ dla zadań dot. wód opadowych i roztopowych. W zakresie gospodarki odpadami wprowadzono warunek, iż wsparcie uzyskają inwestycje uwzględnione w planach inwestycyjnych w zakresie gospodarki odpadami komunalnymi zatwierdzonymi przez ministra Środowiska. Jaka będzie procedura zatwierdzania przedmiotowych planów ?	-	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Zgodnie z ustaloną z samorządami województw linią demarkacyjną działania związane z zagospodarowaniem wód opadowych są przewidziane do realizacji wyłącznie na poziomie krajowym. Pierwsza części uwagi stała się jednak bezprzedmiotowa, gdyż zapisy dotyczące linii demarkacyjnej zostały usunięte z treści PO. Odnośnie planów inwestycyjnych w gospodarce odpadami informujemy, że Ministerstwo Środowiska obecnie opracowuje wytyczne dla urzędów marszałkowskich dotyczące ich przygotowania. Tryb zatwierdzania planów zostanie przyjęty po zakończeniu procesu konsultacji pomiędzy resortem środowiska a władzami regionalnymi w zakresie gospodarki odpadami.

17.	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Gdańsku	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 5.2	97-98	Proponowany zapis: Przewiduje się wsparcie następujących obszarów - projekty retencjonowania i gospodarowanie wodami opadowymi i roztopowymi-działania nakierowane na zwiększenie naturalnej retencji dolin rzecznych, zapobieganie suszy i zmniejszenie emisji z przesuszonych torfowisk, rozwój form małej i dużej retencji, prawidłowe utrzymanie rzek i potoków górskich, renaturyzacja przekształconych cieków i ich obszarów zalewowych, obszarów wodno-błotnych, prowadzenie odpowiedniej gospodarki leśnej.	Program winien uwzględniać szeroki wachlarz działań z zakresu retencjonowania wód opadowych i roztopowych, aby możliwa była realizacja również kompleksowych projektów wykorzystujących różnorodne dostępne metody retencjonowania wód w celu osiągnięcia jak najlepszych efektów.	<b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> Działania związane z zagospodarowaniem wód opadowych będą realizowane w ramach PI 5.2. Opis działań w PI 5.2 został zmodyfikowany. Szczegółowy opis działań możliwych do wsparcia w tym obszarze zostanie doprecyzowany w Szczegółowym Opisie Priorytetów.
18.	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Gdańsku	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 5.2	98	Proponowany zapis: Przewiduje się wsparcie następujących obszarów - prowadzenie działań informacyjno-edukacyjnych na temat zmian klimatu i adaptacji do nich dla szerokiego grona odbiorców wraz z budową niezbędnej infrastruktury.	Istnieje potrzeba budowy lub przebudowy ośrodków edukacji w celu prowadzenia aktywnej, atrakcyjnej dla odbiorców w różnym wieku i szeroko zakrojonej edukacji na temat zmian klimatu i adaptacji do nich.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> W Programie w ramach CT5 przewidziano wsparcie w zakresie " prowadzenie działań informacyjno-edukacyjnych na temat zmian klimatu i adaptacji do nich dla szerokiego grona odbiorców". Ponadto, w ramach CT6 zaplanowano wsparcie w zakresie " doposażania ośrodków prowadzących działalność w zakresie edukacji ekologicznej (wyłącznie podlegające Parkom Narodowym)". Zgodnie z ustaloną z władzami regionalnymi linią demarkacyjną, działania w zakresie ośrodków prowadzących działalność w zakresie edukacji ekologicznej (m.in. w parkach krajobrazowych) mogą być realizowane w ramach RPO.

19.	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Gdańsku	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.1	100-101	Proponowany zapis: Projekty dot. budowy instalacji odzysku, w tym recyklingu, poszczególnych rodzajów odpadów, które obejmą swoim zasięgiem więcej niż jedno województwo (źródło odpadów).	Krajowy system gospodarowania odpadami wymaga dalszej rozbudowy, w szczególności w zakresie instalacji do odzysku i recyklingu wyselekcjonowanych odpadów komunalnych. Uszczelnienie systemu oraz rozwój systemu selektywnej zbiórki odpadów spowoduje dopływ dodatkowego strumienia surowców do obecnie funkcjonujących instalacji odzysku i recyklingu. Ponadto, w niektórych regionach w sposób selektywny zbierane będą „nowe” (dotąd nie zbierane selektywnie) rodzaje odpadów komunalnych, w tym odpady niebezpieczne.	<b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> W Programie planowane jest wsparcie dla <u>kompleksowych inwestycji w zakresie rozwoju systemu gospodarki odpadami komunalnymi</u> realizowanych w tych regionach gospodarki odpadami, w których uwzględniono komponent dotyczący termicznego przekształcania odpadów (instalacje już istniejące lub planowane do realizacji), <u>zapewniające zintegrowane podejście zgodne z hierarchią sposobów postępowania z odpadami</u> na poziomie wynikającym ze zobowiązań akcesyjnych. Ponadto, działania w zakresie gospodarki odpadami mogą być realizowane w ramach RPO (w regionach gospodarki odpadami, w których nie przewidziano komponentu dotyczącego termicznego przekształcania odpadów). Opis działań w PI 6.1 został jednak doprecyzowany.
20.	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Gdańsku	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.2	102	Przewiduje się wsparcie następujących obszarów:- kompleksowych działań z zakresu ochrony wód powierzchniowych, w szczególności jezior, w tym: budowa i rozbudowa zbiorczych i indywidualnych systemów odprowadzania i oczyszczania ścieków komunalnych w celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń do wód jezior w zlewniach i poprawy jakości wód, wspieranie dobrych, przyjaznych środowisku praktyk w rolnictwie.	Dobry stan ekologiczny jezior ma zasadnicze znaczenie dla zachowania jak największych zasobów wód o najwyższej jakości. Z uwagi na zdiagnozowane problemy związane ze złym stanem wód jezior, istnieje pilna potrzeba podjęcia działań służących ograniczeniu emisji zanieczyszczeń do wód oraz ograniczenia nadmiernej / przyśpieszonej eutrofizacji wód jezior. W wyniku podjętej współpracy w województwach Polski Północnej, opracowana została koncepcja pn. Program Ochrony Jezior Polski Północnej. Realizacja wskazanych w Programie zadań przyczyni się do osiągnięcia celów środowiskowych wynikających m.in. z Ramowej Dyrektywy Wodnej.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> W ramach PI 6.2 prowadzone będą działania związane z wypełnieniem zobowiązań akcesyjnych związanych z ograniczaniem zanieczyszczeń ze ścieków komunalnych (odbywać się to będzie poprzez rozbudowę infrastruktury komunalnej w aglomeracjach powyżej 10 tys. RLM. Aglomeracje z przedziału 2-10 tys. RLM zostały uwzględnione w RPO). Działania związane z sektorem rolnictwa powinny być uwzględnione w ramach "Programu Rozwoju Obszarów Wiejskich 2014-2020".



21.	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Gdańsku	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.4	105	<p>Proponowany zapis: Przewiduje się wsparcie następujących obszarów - budowa i doposażenie ośrodków prowadzących działalność w zakresie edukacji ekologicznej (dotyczących obszarów Natura 2000 lub Parków Narodowych); - prowadzenie działań informacyjno-edukacyjnych w zakresie ochrony środowiska i efektywnego wykorzystania jego zasobów, w tym z zakresu ochrony ekosystemów Morza Bałtyckiego i jego strefy przybrzeżnej.</p>	<p>Istnieje potrzeba budowy lub przebudowy ośrodków edukacji ekologicznej w celu prowadzenia aktywnej, atrakcyjnej dla odbiorców w różnym wieku i szeroko zakrojonej edukacji ekologicznej. Ośrodki powinny być zlokalizowane na obszarach PN , dużych aglomeracji lub miejsc atrakcyjnych turystycznie na obszarach Natura 2000 lub w ich pobliżu. Ponadto, szczególnym wsparciem winny być objęte działania z zakresu ochrony ekosystemów Morza Bałtyckiego i jego strefy przybrzeżnej, co nie łączy się z działalnością Parków Narodowych.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> W Programie przewidziano wsparcie w zakresie "doposażanie ośrodków prowadzących działalność w zakresie edukacji ekologicznej (wyłącznie podlegające Parkom Narodowym)". Zgodnie z ustaloną z władzami regionalnymi linią demarkacyjną, działania w zakresie ośrodków prowadzących działalność w zakresie edukacji ekologicznej (m.in. w parkach krajobrazowych) mogą być realizowane w ramach RPO.</p>
22.	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Gdańsku	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.4	104	<p>Proponowany zapis: Przewiduje się wsparcie następujących obszarów - kompleksowe działania z zakresu ochrony wód i ekosystemów od wód zależnych, w szczególności jezior, w tym: tworzenie planów ochrony jezior, rekultywacja jezior, ograniczenie nielegalnej zabudowy wokół jezior, urządzania i zagospodarowanie terenów wokół rzek, jezior i zbiorników wodnych w celu ograniczenia wpływu powierzchniowego i antropopresji, działania w zlewni bezpośredniej jezior mające na celu ochronę ekosystemów jezior, kontrola presji turystycznej, edukacja ekologiczna.</p>	<p>Z uwagi na zdiagnozowane problemy związane ze złym stanem wód jezior oraz degradacją ekosystemów od wód zależnych, istnieje pilna potrzeba podjęcia działań służących ograniczeniu nadmiernej / przyśpieszonej eutrofizacji wód jezior oraz poprawie zasobów naturalnych ekosystemów wodnych. W wyniku podjętej współpracy w województwach Polski Północnej, opracowana została koncepcja pn. Program Ochrony Jezior Polski Północnej. Realizacja wskazanych w Programie zadań przyczyni się do osiągnięcia celów środowiskowych, w tym ochrony i przywrócenia różnorodności biologicznej.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Szczegółowy opis działań możliwych do wsparcia w tym obszarze zostanie doprecyzowany w Szczegółowym Opisie Priorytetów. Trzeba jednak pamiętać, że wsparcie nie jest dedykowane konkretnym typom ekosystemów- projekty dotyczące gatunków i siedlisk związanych z jeziorami również będą mogły ubiegać się o wsparcie.</p>

23.	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Gdańsku	Plan finansowy programu	150	Propozycja zwiększenia wysokości alokacji przypadającej na realizację 5 Celu tematycznego Promowanie dostosowania do zmian klimatu, zapobiegania ryzyku i zarządzania ryzykiem z 230 mln euro do poziomu co najmniej 650 mln euro.	Potrzeby związane z realizacją zadań wpisujących się w 5 cel tematyczny znacznie przekraczają zaproponowaną planie finansowym kwotę. W samym województwie pomorskim II etap realizacji Programu Kompleksowego zabezpieczenia Żuław szacowany jest na co najmniej 800 mln zł. System odprowadzenia wód opadowych w ramach programu ochrony wód Zatoki Gdańskiej to koszt co najmniej 270 mln zł.	<b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> Rozważane jest zwiększenie alokacji na PI.5.2.
24.	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Koordynacja z innymi funduszami i instrumentami	170	W akapicie drugim dot. programów przyrody proponujemy dodatkowo zapisać: Programy priorytetowe dotyczące m.in. gospodarki wodnej, gospodarki wodno-ściekowej, gospodarki odpadami, ochrony różnorodności biologicznej i funkcji ekosystemów, edukacji ekologicznej, ochrony atmosfery finansowane ze środków Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej oraz wojewódzkich funduszy ochrony środowiska i gospodarki wodnej (zgodnie z dokumentem: Wspólna Strategia działania Narodowego Funduszu oraz wojewódzkich funduszy ochrony środowiska i gospodarki wodnej na lata 2013–2016 z perspektywą do roku 2020);	Zgodnie z dokumentem: Wspólna Strategia działania Narodowego Funduszu oraz wojewódzkich funduszy ochrony środowiska i gospodarki wodnej na lata 2013–2016 z perspektywą do roku 2020	<b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> W kolejnej wersji POIiŚ zapis zostanie uogólniony, wskazana zostanie kategoria programów priorytetowych (zapis będzie brzmiał: <i>Programy priorytetowe NFOŚiGW oraz wojewódzkich funduszy ochrony środowiska i gospodarki wodnej</i> ).

25.	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Koordynacja z innymi funduszami i instrumentami	170	W akapicie drugim dot. programów przyrody proponujemy dodatkowo zapisać: Programy priorytetowe dotyczące m.in. gospodarki wodnej, gospodarki wodno-ściekowej, gospodarki odpadami, ochrony różnorodności biologicznej i funkcji ekosystemów, edukacji ekologicznej, ochrony atmosfery finansowane ze środków Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej oraz wojewódzkich funduszy ochrony środowiska i gospodarki wodnej (zgodnie z dokumentem: Wspólna Strategia działania Narodowego Funduszu oraz wojewódzkich funduszy ochrony środowiska i gospodarki wodnej na lata 2013–2016 z perspektywą do roku 2020);	Zgodnie z dokumentem: Wspólna Strategia działania Narodowego Funduszu oraz wojewódzkich funduszy ochrony środowiska i gospodarki wodnej na lata 2013–2016 z perspektywą do roku 2020	<b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> W kolejnej wersji POliŚ zapis zostanie uogólniony, wskazana zostanie kategoria programów priorytetowych (zapis będzie brzmiał: <i>Programy priorytetowe NFOŚiGW oraz wojewódzkich funduszy ochrony środowiska i gospodarki wodnej</i> ).
26.	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 5.2	100	Wartość docelowa dla obiektów małej retencji 2 500 000 m <sup>3</sup> wydaje się zbyt niska	Wartość docelowa dla obiektów małej retencji 2 500 000 m <sup>3</sup> wydaje się zbyt niska w odniesieniu do zakresów wojewódzkich programów małej retencji	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Brak konkretnej propozycji modyfikacji zapisu. Ponadto działania w zakresie małej retencji będą realizowane również w ramach RPO. Wartość docelowa została oszacowana na podstawie zapotrzebowania zgłoszonego przez potencjalnych beneficjentów.

27.	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 5.2	99	Zasady wyboru projektów do dofinansowania - nieprecyzyjne określenie projektów, którym dofinansowanie będzie udzielane w trybie pozakonkursowym	Ponieważ priorytet 5.2 nie przewiduje realizacji dużych projektów, nie powinno dokonywać się naboru w trybie pozakonkursowym	<b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> Prace nad określeniem ostatecznego kształtu zasad i trybu wyboru projektów są w toku, ostatecznie zapis zostanie horyzontalnie doprecyzowany. Brak wskazania na obecnym etapie dużych projektów do realizacji (co jest wynikiem braku podstaw formalnych do ich wskazania) nie wyklucza realizacji dużych projektów w ramach PI 5.2, a tym samym wyboru projektów w trybie pozakonkursowym. Niemniej należy mieć na uwadze, że status projektu (duży bądź nie będący dużym projektem) nie determinuje trybu wyboru i możliwe jest, aby duży projekt został wyłoniony również w ramach procedury konkursowej.
28.	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 5.2	99	Wątpliwości wzbudza brak przewidywania dużych projektów do realizacji	Wątpliwości wzbudza brak przewidywania dużych projektów do realizacji w aspekcie zidentyfikowanych wielkich potrzeb w sektorze gospodarki wodnej	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Ministerstwo Środowiska nie zgłosiło inwestycji do umieszczenia na liście dużych projektów, co wynika z braku formalnych podstaw do zgłaszania propozycji projektów. Inwestycje w infrastrukturę hydrotechniczną powinny przed objęciem ich wsparciem w ramach PI 5.2 zostać ocenione w ramach Masterplanów dla dorzeczy Wisły i Odry. Zapis w Programie został zmodyfikowany zgodnie z uwagą resortu środowiska następująco: "Na obecnym etapie brak podstaw do wskazania dużych projektów". wsparciem w ramach PI 5.2 zostać ocenione w ramach Masterplanów dla dorzeczy Wisły i Odry.
29.	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 5.2	98	W działaniach dotyczących zabezpieczenia obszarów miejskich przed niekorzystnymi zjawiskami pogodowymi należy uwzględnić budowę lub modernizację systemów odbioru ścieków opadowych	Infrastruktura odbioru ścieków opadowych stanowi zabezpieczenie terenów miejskich przed ekstremalnymi zjawiskami pogodowymi (ulewne deszcze)	<b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> Działania związane z zagospodarowaniem wód opadowych będą realizowane w ramach PI 5.2. Opis działań w PI 5.2 został zmodyfikowany.

30.	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 5.2	98	<p>Obecne brzmienie Programu projekty z zakresu małej retencji realizowane na obszarze więcej niż jednego województwa</p> <p>Proponuje się zmienić na projekty z zakresu małej retencji realizowane na obszarze zlewni rzecznej, w tym na obszarze więcej niż jednego województwa</p>	<p>Zgodnie z RDW (Ramową dyrektywą wodną) i tzw. Dyrektywą powodziową kierunek działań powinien wynikać z podziału zlewniowego, a nie terytorialnego województw</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b></p> <p>Zapis odnosi się jedynie do wskazania podziału interwencji pomiędzy programem krajowym i regionalnymi programami operacyjnymi (na poziomie krajowym będą realizowane projekty z zakresu małej retencji na obszarze więcej niż jednego województwa, a w RPO będą realizowane projekty z zakresu małej retencji na obszarze jednego województwa). Nie sankcjonuje natomiast żadnych odstępstw od wynikającego z unijnego acquis podejścia zlewniowego. Wszystkie realizowane inwestycje (bez względu na źródło finansowania) muszą być zgodne z prawem unijnym i krajowym.</p>
31.	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 5.2	97 i 100	<p>Wskaźniki rezultatu i produktu należy rozszerzyć o wskaźniki dotyczące systemów odbioru wód opadowych</p>	<p>Należy wprowadzić wskaźniki dot. długości wybudowanej lub zmodernizowanej kanalizacji deszczowej</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b></p> <p>Do programu dobierane są wskaźniki najbardziej reprezentatywne (mogące zobrazować najważniejsze planowane zmiany i wskazujące większość typów interwencji przewidywanych do wsparcia). Wszystkie wskaźniki, oprócz kryterium trafności, powinny spełniać także szereg innych kryteriów metodologicznych określonych w (projektach) wytycznych KE, w tym m.in. kryteria dostępności i tzw. solidności. Czynniki te sprawiają, że preferencją objęte są - w przypadku wskaźników rezultatu - wskaźniki istniejące w statystykach publicznych, a - w przypadku wskaźników produktu - wskaźniki znajdujące się w katalogu unijnych i krajowych wskaźników wspólnych (tj. wskaźniki 'common' i Wspólnej Listy Wskaźników Kluczowych).</p>

32.	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 5.2	97 i 100	Wskaźnik rezultatu pojemność obiektów małej retencji i produktu typu output pojemność obiektów małej retencji jest tożsamy, pominięto wskaźniki dotyczące budowy lub modernizacji urządzeń wodnych o charakterze liniowym (np. wały przeciwpowodziowe, zabezpieczenia brzegów) i innych urządzeń wodnych nie wpisujących się w małą retencję oraz wskaźniki dotyczące systemu odbioru wód opadowych	Należy rozszerzyć wskaźniki dotyczące budowy lub modernizacji urządzeń wodnych o charakterze liniowym (np. wały przeciwpowodziowe, zabezpieczenia brzegów) oraz o wskaźnik dotyczący liczby osób objętych środkami ochrony przeciwpowodziowej i wielkości obszaru objętego ochroną przeciwpowodziową	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Do programu dobierane są wskaźniki najbardziej reprezentatywne (mogące zobrazować najważniejsze planowane zmiany i wskazujące większość typów interwencji przewidywanych do wsparcia). Wszystkie wskaźniki, oprócz kryterium trafności, powinny spełniać także szereg innych kryteriów metodologicznych określonych w (projektach) wytycznych KE, w tym m.in. kryteria dostępności i tzw. solidności. Czynniki te sprawiają, że preferencją objęte są - w przypadku wskaźników rezultatu - wskaźniki istniejące w statystykach publicznych, a - w przypadku wskaźników produktu - wskaźniki znajdujące się w katalogu unijnych i krajowych wskaźników wspólnych (tj. wskaźniki 'common' i Wspólnej Listy Wskaźników Kluczowych). Odnosząc się do propozycji wskaźników: brak wskazania źródła danych i metodologii pomiaru.
33.	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 5.2	97	Uwaga do tekstu programu Zasadne jest więc podejmowanie działań zmierzających do przeciwdziałania bądź spowalniania powyższych procesów z ograniczeniem do obszarów już zabudowanych oraz z zastrzeżeniem potrzeby zachowania naturalnych procesów dynamiki brzegowej. W pierwszej kolejności powinny być realizowane prace z zakresu ochrony biotechnicznej (ochrona lekka), charakteryzujące się niższymi kosztami oraz tą samą efektywnością, co budowie hydrotechniczne (ochrona ciężka). Zabudowa biotechniczna w pewnych przypadkach nie ma takiej samej efektywności, co budowie hydrotechniczne	Ochrona biotechniczna na pewnych odcinkach może nie być w pełni skuteczna w takich przypadkach należałoby ją uzupełnić o budowę hydrotechniczne	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Brak propozycji zmiany zapisu. Szczegółowy opis działań możliwych do wsparcia w tym obszarze zostanie doprecyzowany w Szczegółowym Opisie Priorytetów. Niemniej należy zwrócić uwagę, że zapisy PO nie wykluczają możliwości wykorzystania metod hydrotechnicznych.

34.	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 5.2	97	W zdaniu Ograniczenie powierzchni biologicznie czynnych, wielkopowierzchniowe uszczelnienie gruntów oraz duża gęstość zabudowy i zaludnienia powodują, że odporność miast na ekstremalne zjawiska pogodowe i ich następstwa jest relatywnie niewielka Należy poprawić na zaludnienia	Uwaga techniczna	<b>Uwaga uwzględniona.</b>
35.	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.1	102	Zaproponowany wskaźnik typu output nie pokrywa się z obszarem wsparcia	Obszar wsparcia dot. instalacji do termicznego przetwarzania odpadów komunalnych, a wskaźnik jest bardziej ogólny i dotyczy wszystkich typów ZZO, w tym również ich modernizację i rozbudowę	<b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> W Programie planowane jest wsparcie dla <u>kompleksowych inwestycji w zakresie rozwoju systemu gospodarki odpadami komunalnymi</u> realizowanych w tych regionach gospodarki odpadami, w których uwzględniono komponent dotyczący termicznego przekształcania odpadów (instalacje już istniejące lub planowane do realizacji), <u>zapewniające zintegrowane podejście zgodne z hierarchią sposobów postępowania z odpadami</u> na poziomie wynikającym ze zobowiązań akcesyjnych. Ponadto, działania w zakresie gospodarki odpadami mogą być realizowane w ramach RPO (w regionach gospodarki odpadami, w których nie przewidziano komponentu dotyczącego termicznego przekształcania odpadów). Opis działań w PI 6.1 został jednak doprecyzowany.

36.	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.1	102	Wskaźniki typu output nie uwzględniają wszystkich obszarów wsparcia	Wskaźniki nie obejmują wszystkich obszarów wsparcia, np. brak wskaźnika dla obszaru wsparcia: absorpcja technologii, w tym innowacyjnych, w zakresie zmniejszenia materiałochłonności procesów produkcji oraz dla racjonalizacji gospodarki odpadami, w tym odpadami niebezpiecznymi, przez przedsiębiorców	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Do programu dobierane są wskaźniki najbardziej reprezentatywne (mogące zobrazować najważniejsze planowane zmiany i wskazujące większość typów interwencji przewidywanych do wsparcia). Wszystkie wskaźniki, oprócz kryterium trafności, powinny spełniać także szereg innych kryteriów metodologicznych określonych w (projektach) wytycznych KE, w tym m.in. kryteria dostępności i tzw. solidności. Czynniki te sprawiają, że preferencją objęte są - w przypadku wskaźników rezultatu - wskaźniki istniejące w statystykach publicznych, a - w przypadku wskaźników produktu - wskaźniki znajdujące się w katalogu unijnych i krajowych wskaźników wspólnych (tj. wskaźniki 'common' i Wspólnej Listy Wskaźników Kluczowych).
37.	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.1	101	Planowane wykorzystanie instrumentów inżynierii finansowej - Dotychczasową treść zdania pierwszego proponujemy zastąpić treścią: Przewiduje się wsparcie w formie dotacji bezzwrotnej, ewentualnie rozważa się wykorzystanie zwrotnych form finansowania inwestycji	Doświadczenia z obecnej perspektywy (dot. rentowności projektów) wskazują na możliwość finansowania w formie instrumentów zwrotnych nie tylko spalarni. Decydującą będzie opinia BS nt. instrumentów zwrotnych	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Kwestie te zostaną rozstrzygnięte w analizie ex-ante instrumentów finansowych, która, zgodnie z art. 32 projektu rozporządzenia ogólnego ma być podstawą do podejmowania decyzji dotyczących formy wsparcia.



38.	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.1	101	Proponuje się przerehabilitowanie podanego katalogu beneficjentów oraz grup docelowych z obecnego: ...przedsiębiorców oraz podmiotów świadczących usługi publiczne w ramach realizacji obowiązków własnych jednostek samorządu terytorialnego nie będących przedsiębiorcami. Na następujący: ...przedsiębiorców, a także podmiotów świadczących usługi publiczne w ramach realizacji obowiązków własnych jednostek samorządu terytorialnego nie będących przedsiębiorcami.	Proponowana zmiana pozwoli uniknąć niejasności, która pojawia się podczas analizy katalogu potencjalnych beneficjentów środków. Wątpliwości powstały przy zakwalifikowaniu przedsiębiorców: czy beneficjentem mogą być wszyscy przedsiębiorcy, czy tylko przedsiębiorcy świadczący usługi publiczne w ramach realizacji obowiązków własnych jednostek samorządu terytorialnego. Zaproponowana zmiana jednoznacznie pozwala stwierdzić, iż beneficjentami programu mogą być wszyscy przedsiębiorcy	<b>Uwaga uwzględniona.</b>
39.	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.2	104	Nieprawidłowa jednostka miary przypisana do wskaźnika typu output Liczba dodatkowych osób korzystających z ulepszanego oczyszczania ścieków	Skoro wskaźnik dot. osób korzystających z ulepszanego oczyszczania ścieków, to jednostka miary powinna być do niego dostosowana (zmienić na liczbę osób albo na ładunek)	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Powszechnie stosowaną miarą ładunku zanieczyszczeń jest RLM, taka też jednostka występuje we wskaźnikach proponowanych w projektach rozporządzeń KE.
40.	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.2	104	Niejednoznaczne sformułowanie wskaźnika typu output Liczba dodatkowych osób korzystających z ulepszanego oczyszczania ścieków	Brak definicji ulepszanego oczyszczania ścieków	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Nazwa wskaźnika z projektu rozporządzenia Komisji Europejskiej. Definicje wskaźników zostaną zawarte w dokumentach wdrożeniowych.

41.	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.2	104	We wskaźnikach typu output pominięto wskaźniki dotyczące gospodarki wodnej (np. długość wybudowanej/zmodernizowanej sieci wodociągowej liczba wybudowanych zmodernizowanych stacji uzdatniania wody) i wskaźniki dotyczące zagospodarowania osadów ściekowych (np. liczba wybudowanych, zmodernizowanych instalacji/urządzeń przetwarzania osadów ściekowych, ilość suchej masy osadów (s.m.) poddanej przetworzeniu w Mg s.m./a,	Należy wprowadzić dodatkowe wskaźniki dotyczące gospodarki wodnej (np. długość wybudowanej/zmodernizowanej sieci wodociągowej liczba wybudowanych zmodernizowanych stacji uzdatniania wody) i wskaźniki dotyczące zagospodarowania osadów ściekowych (np. liczba wybudowanych, zmodernizowanych instalacji/urządzeń przetwarzania osadów ściekowych, ilość suchej masy osadów (s.m.) poddanej przetworzeniu w Mg s.m./a,	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Do programu dobierane są wskaźniki najbardziej reprezentatywne (mogące zobrazować najważniejsze planowane zmiany i wskazujące większość typów interwencji przewidywanych do wsparcia). Wszystkie wskaźniki, oprócz kryterium trafności, powinny spełniać także szereg innych kryteriów metodologicznych określonych w (projektach) wytycznych KE, w tym m.in. kryteria dostępności i tzw. solidności. Czynniki te sprawiają, że preferencją objęte są - w przypadku wskaźników rezultatu - wskaźniki istniejące w statystykach publicznych, a - w przypadku wskaźników produktu - wskaźniki znajdujące się w katalogu unijnych i krajowych wskaźników wspólnych (tj. wskaźniki 'common' i Wspólnej Listy Wskaźników Kluczowych).
42.	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.2	103	Zaproponowany wskaźnik typu output nie pokrywa się z obszarem wsparcia	Obszar wsparcia dot. m.in. infrastruktury przetwarzania komunalnych osadów ściekowych i nie jest on uwzględniony we wskaźnikach typu output	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Do programu dobierane są wskaźniki najbardziej reprezentatywne (mogące zobrazować najważniejsze planowane zmiany i wskazujące większość typów interwencji przewidywanych do wsparcia). Wszystkie wskaźniki, oprócz kryterium trafności, powinny spełniać także szereg innych kryteriów metodologicznych określonych w (projektach) wytycznych KE, w tym m.in. kryteria dostępności i tzw. solidności. Czynniki te sprawiają, że preferencją objęte są - w przypadku wskaźników rezultatu - wskaźniki istniejące w statystykach publicznych, a - w przypadku wskaźników produktu - wskaźniki znajdujące się w katalogu unijnych i krajowych wskaźników wspólnych (tj. wskaźniki 'common' i Wspólnej Listy Wskaźników Kluczowych).

43.	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.2	103	Zasady wyboru projektów do dofinansowania - nieprecyzyjne określenie projektów, którym dofinansowanie będzie udzielane w trybie pozakonkursowym oraz badań stopnia osiągnięcia efektu ekologicznego	Jeżeli nie planuje się realizacji dużych projektów to należy formę naboru ograniczyć jedynie do trybu konkursowego	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Uwaga stała się bezprzedmiotowa, gdyż tryb wyboru projektów został ograniczony do trybu konkursowego. Brak wskazania na obecnym etapie dużych projektów do realizacji nie wyklucza realizacji dużych projektów w ramach PI 6.2. Należy mieć na uwadze, że status projektu (duży bądź nie będący dużym projektem) nie determinuje trybu wyboru i możliwe jest, aby duży projekt został wyłoniony również w ramach procedury konkursowej.
44.	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.2	102	W przedostatnim akapicie (ostatnie zdanie) literówka: jest Wsparcie zostanie skierowana, ma być Wsparcie zostanie skierowane	Uwaga redakcyjna	<b>Uwaga uwzględniona.</b>
45.	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.2	102	Obecne brzmienie programu Odsetek ludności korzystającej z oczyszczalni ścieków Proponuje się zmienić na Odsetek ludności korzystającej z oczyszczania ścieków w skali kraju	Uwaga techniczna: brak skali porównawczej, należy wprowadzić również wskaźnik ilościowy oraz uwzględnić indywidualne systemy oczyszczania ścieków	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> To, że informacja ta jest prezentowana w skali kraju wynika ze sposobu prezentowania danych w roczniku GUS. Zgodnie z metodologią liczenia tego wskaźnika wg GUS nie są uwzględniane indywidualne systemy oczyszczania ścieków.
46.	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.4	106	Brak definicji lepszego statusu ochrony	Niejednoznaczne sformułowanie wskaźnika typu output Powierzchnia siedlisk wspartych w zakresie uzyskania lepszego statusu ochrony	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Nazwa wskaźnika z projektu rozporządzenia Komisji Europejskiej. Definicje wskaźników zostaną zawarte w dokumentach wdrożeniowych.
47.	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.4	105	Zasady wyboru projektów do dofinansowania - nieprecyzyjne określenie projektów, którym dofinansowanie będzie udzielane w trybie pozakonkursowym	Obecny zapis: w znaczny sposób wpływa jest niejednoznaczny	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Tryb oraz kryteria wyboru projektów zostaną określone w Szczegółowym Opisie Priorytetów.

48.	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.4	105	Proponuje się, aby nie ograniczać doposażenia ośrodków prowadzących działalność w zakresie edukacji ekologicznej do tych wyłącznie podlegającym Parkom Narodowym. Proponuje się, aby rozszerzyć zapis o rezerwaty przyrody i parki krajobrazowe	Rozszerzenie wsparcia na zaproponowany, zwiększy szanse na podniesienie poziomu świadomości ekologicznej społeczeństwa oraz władz szczebla lokalnego, między innymi poprzez promowanie zagadnień różnorodności biologicznej w ramach warsztatów edukacyjnych, szkoleń, konferencji - prowadzonych w tych ośrodkach. Wpłyne to również na rozwój form i metod edukacji ekologicznej	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Zgodnie z ustaloną z władzami regionalnymi linią demarkacyjną, działania w zakresie ośrodków prowadzących działalność w zakresie edukacji ekologicznej (m.in. w parkach krajobrazowych) mogą być realizowane w ramach RPO.
49.	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.4	104	Niepotrzebne użycie znaku _ w zdaniu utrzymanie lub_ zwiększenie drożności korytarzy...	Uwaga redakcyjna	<b>Uwaga uwzględniona.</b>
50.	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.4	104	Wyszczególniając obszary wsparcia proponujemy poprawić: Opracowanie i wdrażanie dokumentów planistycznych zgodnie z kierunkami określonymi w Priorytetowych Ramach Działań dla europejskiej sieci ekologicznej Natura 2000 (PAF) oraz w Krajowej strategii ochrony i zrównoważonego użytkowania różnorodności biologicznej	Uwaga redakcyjna	<b>Uwaga uwzględniona.</b> Zmieniono zgodnie z obowiązującą nazwą dokumentu tj. "Priorytetowe Ramy Działań dla sieci Natura 2000 na Wieloletni Program Finansowania UE w latach 2014-2020 (PAF)"
51.	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.4	76	Priorytet 6.4. ochrona i przywrócenie różnorodności biologicznej, ochrona i rekultywacja gleby oraz promowanie usług ekosystemowych, w tym działań związanych z zarządzaniem Europejską Siecią Ekologiczną Natura 2000 oraz zielonej infrastruktury	Uwaga redakcyjna: różnica w nazwie priorytetu. W Załącznikach do Umowy Partnerstwa na stronie 5 treść priorytetu inwestycyjnego brzmi: Priorytet inwestycyjny: 6.4. ochrona i przywrócenie bioróżnorodności, ochrona i rekultywacja gleby oraz promowanie systemów ochrony ekosystemów, w tym programu Natura 2000 oraz zielonej infrastruktury	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Obowiązujące będzie tłumaczenie priorytetu z polskiej wersji językowej rozporządzenia unijnego. Nazwa zostanie więc zmieniona odpowiednio po otrzymaniu przez MRR polskiej wersji językowej rozporządzenia.

52.	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.5	109	Należy doprecyzować pojęcie: cele inne niż środowiskowe	Zapis: rekultywacja terenów zdegradowanych na cele inne niż środowiskowe, może być interpretowany przez potencjalnych beneficjentów w sposób niewłaściwy. Jako rekultywacja terenu mogą być traktowane np. remont hali przemysłowej, przebudowa istniejącej infrastruktury zakładu poprzemysłowego celem uruchomienia w tym miejscu nowego zakładu produkcyjnego. Wg opinii Funduszu zadania tego typu nie są zadaniami, których realizacja będzie pozwalała na uzyskanie efektów ekologicznych	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Rekultywacja na cele inne niż środowiskowe będzie realizowana z poziomu regionalnego i to w dokumentach programowych dla RPO to pojęcie zostanie doprecyzowane (projekty polegać będą na przywracaniu ładu przestrzeni publicznej (zagospodarowanie zmarginalizowanych przestrzeni) jako element
53.	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.5	108	Cel tematyczny 5 mocno ograniczony w porównaniu do przewidywanego obszaru wsparcia opisanego w zakresie interwencji osi priorytetowej Cel tematyczny 5. Priorytet inwestycyjny 5.2 Promowanie inwestycji ukierunkowanych na konkretne rodzaje ryzyka, zapewniających odporność na klęski żywiołowe oraz stworzenie systemów zarządzania klęskami żywiołowymi	Cel tematyczny 5 należy rozszerzyć o obszary wsparcia opisane w zakresie interwencji osi priorytetowej Cel tematyczny 5. Priorytet inwestycyjny 5.2 Promowanie inwestycji ukierunkowanych na konkretne rodzaje ryzyka, zapewniających odporność na klęski żywiołowe oraz stworzenie systemów zarządzania klęskami żywiołowymi	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Uwaga stała się bezprzedmiotowa, gdyż zapisy dotyczące linii demarkacyjnej zostały usunięte z treści PO.

54.	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.5	108 <p>Obecne brzmienie programu Cel tematyczny 5: Poziom krajowy: mała retencja – projekty realizowane na obszarze więcej niż jedno województwa, systemy wczesnego ostrzegania i prognozowania zagrożeń o zasięgu ponadregionalnym, wyposażenie służb ratowniczych (państwowa straż pożarna). 16 Regionalnych Programów Operacyjnych: mała retencja – projekty na terenie jednego województwa, regionalne systemy ostrzegania, wyposażenie służb ratowniczych (ochotnicza straż pożarna) Proponuje się zmienić na Cel tematyczny 5: Poziom krajowy: projekty z zakresu małej retencji realizowane na obszarze zlewni rzecznej, w tym na obszarze więcej niż jednego województwa, systemy wczesnego ostrzegania i prognozowania zagrożeń o zasięgu ponadregionalnym, regionalne systemy ostrzegania, wyposażenie służb ratowniczych (państwowa i ochotnicza straż pożarna). 15 Regionalnych Programów Operacyjnych: mała retencja – projekty na terenie jednego województwa, regionalne systemy ostrzegania, wyposażenie służb ratowniczych (ochotnicza straż pożarna)</p>	<p>W projekcie RPO Województwa Śląskiego (wersja z lipca 2013 r.) nie zostały uwzględnione: mała retencja – projekty na terenie jednego województwa, regionalne systemy ostrzegania, wyposażenie służb ratowniczych (ochotnicza straż pożarna). Proponuje się, aby uwzględnić je w poziomie krajowym. WFOŚiGW zgłaszał wielokrotnie uwagi do projektu RPO WSL o uwzględnienie małej retencji</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b>  IZ POLiŚ nie odpowiada za zakres wsparcia dla konkretnych RPO. Uwaga stała się jednak bezprzedmiotowa, gdyż zapisy dotyczące linii demarkacyjnej zostały usunięte z treści PO.</p>
-----	---	--	---	--	--

55.	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.5	107	Zaproponowany wskaźnik typu output nie pokrywa się z całym obszarem wsparcia	Obszar wsparcia dot. ograniczania emisji z zakładów przemysłowych, a wskaźnik typu output tylko Powierzchni zrehabilitowanych gruntów	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Do programu dobierane są wskaźniki najbardziej reprezentatywne (mogące zobrazować najważniejsze planowane zmiany i wskazujące większość typów interwencji przewidywanych do wsparcia). Wszystkie wskaźniki, oprócz kryterium trafności, powinny spełniać także szereg innych kryteriów metodologicznych określonych w (projektach) wytycznych KE, w tym m.in. kryteria dostępności i tzw. solidności. Czynniki te sprawiają, że preferencją objęte są - w przypadku wskaźników rezultatu - wskaźniki istniejące w statystykach publicznych, a - w przypadku wskaźników produktu - wskaźniki znajdujące się w katalogu unijnych i krajowych wskaźników wspólnych (tj. wskaźniki 'common' i Wspólnej Listy Wskaźników Kluczowych).</p>
56.	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.5	107	Proponuje się uzupełnienie wskaźników typu output o liczbę zmodernizowanych zakładów przemysłowych	Redukcja emisji zanieczyszczeń powietrza w zakładach przemysłowych jest jednym z dwóch głównych obszarów wsparcia, winno mieć to zatem odzwierciedlenie we wskaźnikach produktu/rezultatu	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Do programu dobierane są wskaźniki najbardziej reprezentatywne (mogące zobrazować najważniejsze planowane zmiany i wskazujące większość typów interwencji przewidywanych do wsparcia). Wszystkie wskaźniki, oprócz kryterium trafności, powinny spełniać także szereg innych kryteriów metodologicznych określonych w (projektach) wytycznych KE, w tym m.in. kryteria dostępności i tzw. solidności. Czynniki te sprawiają, że preferencją objęte są - w przypadku wskaźników rezultatu - wskaźniki istniejące w statystykach publicznych, a - w przypadku wskaźników produktu - wskaźniki znajdujące się w katalogu unijnych i krajowych wskaźników wspólnych (tj. wskaźniki 'common' i Wspólnej Listy Wskaźników Kluczowych).</p>

57.	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.5	106	Zasady wyboru projektów do dofinansowania - nieprecyzyjne określenie projektów, którym dofinansowanie będzie udzielane w trybie pozakonkursowym oraz badań stopnia osiągnięcia efektu ekologicznego	Sformułowania niejednoznaczne	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Uwaga stała się bezprzedmiotowa, gdyż tryb wyboru projektów został ograniczony do trybu konkursowego. Brak wskazania na obecnym etapie dużych projektów do realizacji nie wyklucza realizacji dużych projektów w ramach PI 6.5. Należy mieć na uwadze, że status projektu (duży bądź nie będący dużym projektem) nie determinuje trybu wyboru i możliwe jest, aby duży projekt został wyłoniony również w ramach procedury konkursowej.
58.	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.5	106	Proponuje się przerehabilitowanie podanego katalogu beneficjentów oraz grup docelowych z obecnego: wspólnotom mieszkaniowym, a także przedsiębiorcom oraz podmiotom świadczącym usługi publiczne w ramach realizacji obowiązków własnych jednostek samorządu terytorialnego nie będących przedsiębiorcami na następujących: wspólnotom mieszkaniowym, przedsiębiorcom, a także podmiotom świadczącym usługi publiczne w ramach realizacji obowiązków własnych jednostek samorządu terytorialnego nie będących przedsiębiorcami	Proponowana zmiana pozwoli uniknąć niejasności, która pojawia się podczas analizy potencjalnych beneficjentów środków. Wątpliwości powstały przy zakwalifikowaniu przedsiębiorców. Czy beneficjentem mogli być wszyscy przedsiębiorcy, czy tylko przedsiębiorcy świadczący usługi publiczne w ramach realizacji obowiązków własnych jednostek samorządu terytorialnego. Zaproponowana zmiana jednoznacznie pozwala stwierdzić, iż beneficjentami programu mogą być wszyscy przedsiębiorcy	<b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> Brak uzasadnienia dla wprowadzenia jako typ beneficjentów "wspólnot mieszkaniowych". Przeredagowano zgodnie z drugą częścią propozycji.
59.	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	33	Ponadto realizowane będą inwestycje dotyczące rekultywacji obszarów zdegradowanych	Zapis wymaga doprecyzowania, proponuje się zapis Ponadto realizowane będą inwestycje dotyczące rekultywacji obszarów zdegradowanych, w tym również związane z likwidacją zagrożeń środowiska powodowanych zdeponowaniem odpadów niebezpiecznych na terenach zakładów postawionych w stan likwidacji bądź zlikwidowanych oraz „likwidacja bomb ekologicznych”	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Szczegółowy opis działań możliwych do wsparcia w tym obszarze zostanie doprecyzowany w Szczegółowym Opisie Priorytetów.



60.	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	33	W zdaniu Prowadzone będą również działania informacyjno-edukacyjne dla różnych grup społecznych, a także działania szkoleniowe dla kadr oświatowych, w celu poprawy jakości nauczania w szkołach w zakresie zrównoważonego rozwoju Należy poprawić w celu poprawy...	Uwaga redakcyjna	<b>Uwaga uwzględniona.</b>
61.	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	33	W zdaniu Inwestycje w obszarze gospodarki ściekową będą zgodne z Krajowym Programem Oczyszczania Ścieków Komunalnych  Należy poprawić w obszarze gospodarki ściekowej	Uwaga redakcyjna	<b>Uwaga uwzględniona.</b>
62.	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	31	W drugim akapicie błąd literowy: arsenu raz benzenu powinno być arsenu oraz benzenu	Uwaga redakcyjna	<b>Uwaga uwzględniona.</b>

63.	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	29	Usunięcie znaku _ w zdaniu Biorąc pod uwagę (...) na identyfikację terenów zanieczyszczonych (...)	Uwaga redakcyjna	<b>Uwaga uwzględniona.</b>
64.	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	28	Literówka w zdaniu Na bogactwo przyrodnicze Polski (...), ekstensywne rolnictwo oraz rozległe i kompleksy leśne	Uwaga redakcyjna	<b>Uwaga uwzględniona.</b>
65.	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	27	W przedostatnim akapicie literówka: jest na skutego, ma być na skutek	Uwaga redakcyjna	<b>Uwaga uwzględniona.</b>

66.	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	27	<p>Proponuje się zastąpić treść Biorąc pod uwagę ..... np. w cementowniach, energetyce zawodowej. stwierdzeniem o brzmieniu Biorąc pod uwagę prognozowany wzrost ilości osadów ściekowych, dominującym kierunkiem ich zagospodarowania w kolejnych latach powinno być ich termiczne przekształcanie. (...) Wskazane jest więc podejmowanie działań umożliwiających powstanie nowych i modernizację istniejących instalacji przetwarzania komunalnych osadów ściekowych.</p>	<p>W tym miejscu warto podkreślić, iż pierwszeństwo w udzielaniu dofinansowania powinny mieć projekty, zaspokajające potrzeby kilku oczyszczalni lub zintegrowane z systemem termicznego przekształcania odpadów komunalnych. W przypadku pojedynczej oczyszczalni budowa suszarni lub instalacji termicznego przekształcania osadów jest nieopłacalna. Nie bez znaczenia jest również fakt, że wytworzona w procesie termicznej utylizacji odpadów komunalnych i osadów ściekowych energia, jest energią wytworzoną ze źródeł odnawialnych</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Uwaga odnosi się do kwestii związanych z wyborem konkretnych instalacji, które otrzymają wsparcie, a kryteria wyboru projektów zostaną określone w Szczegółowym Opisie Priorytetów.</p>
67.	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	27	<p>W zdaniu Konieczne jednak działania zmierzające do unowocześnienia stosowanych rozwiązań w zakresie oczyszczania ścieków przemysłowych</p> <p>Należy uzupełnić Konieczne jednak są...</p>	Uwaga redakcyjna	<p><b>Uwaga uwzględniona.</b></p>
68.	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	26	<p>Obecne brzmienie Programu Wzrost ilości wytwarzanych osadów powodowany jest zwiększającą się przepustowością komunalnych oczyszczalni ścieków oraz stosowania na nich pogłębionego usuwania biogenów. Proponuje się zmienić na Wzrost ilości wytwarzanych osadów spowodowany jest zwiększającą się przepustowością komunalnych oczyszczalni ścieków oraz stosowaniem w nich podwyższonego usuwania</p>	Uwaga techniczna: ogólnie stosowany jest termin podwyższonego usuwania biogenów	<p><b>Uwaga uwzględniona.</b></p>

				biogenów		
69.	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	25	Literówka: Badania wykonana zamienić na Badania wykonane	Uwaga redakcyjna	<b>Uwaga uwzględniona.</b>
70.	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	25	Proponujemy uzupełnić opis o dane szczegółowe dla aglomeracji powyżej 10 tys. RLM (obszary i % ludności na obszarach nieskanalizowanych w obrębie aglomeracji powyżej 10 tys. RLM)	Brak uszczegółowienia grupy docelowej dla Priorytetu II, działania inwestycyjnego 6.2	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Brak konkretnej propozycji zapisu. Dodatkowo trzeba mieć na uwadze, że trwająca obecnie IV KPOŚK nie została jeszcze zakończona.
71.	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	25	Obecne brzmienie Programu W 2000 na terenie Polski funkcjonowało 247 takich oczyszczalni, a w 2011 – 497 39.  Proponuje się zmienić na W 2000 r. na terenie Polski funkcjonowało 247 takich oczyszczalni, a w 2011 r. – 497 39	Uwaga redakcyjna	<b>Uwaga uwzględniona.</b>

72.	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	22	Proponuje się zapis W Polsce istnieje tylko jedna instalacja termicznego przekształcania odpadów komunalnych, kilka instalacji do mechaniczno-biologicznego przetwarzania zmieszanych odpadów komunalnych, sortownie selektywnie zebranych odpadów komunalnych oraz instalacje do odzysku surowców wtórnych wyselekcjonowanych z odpadów komunalnych	Wskazywanie w tym miejscu papierni, hut szkła i metali nie znajduje uzasadnienia. W papierniach, hutach szkła, hutach metali, oprócz zasadniczego procesu produkcyjnego prowadzi się odzysk odpadów (surowców wtórnych: papieru, szkła, metali), nie są to jednak zakłady przetwarzania odpadów tylko zakłady produkcyjne, w których w procesie produkcyjnym wykorzystywane są odpadowe surowce wtórne	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Uwaga dotyczy część diagnostycznej opisującej stan faktyczny. Nie jest wskazywane, że w tych zakładach głównym profilem działalności jest odzysk odpadów.
73.	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	22	Proponuje się zapis „Dość duża różnica między szacowaną ilością odpadów wytworzonych a faktycznie zebranych może być spowodowana wieloma czynnikami m.in. niewłaściwymi praktykami gospodarowania odpadami komunalnymi, takimi jak: wykorzystanie na cele grzewcze w domowych paleniskach oraz podrzucanie śmieci na posesje nieprzeznaczone do magazynowania czy składowania odpadów, powodujące powstawanie tzw.” dzikich wysypisk”	Odpadów nie umieszcza się na tzw. ”dzikich wysypiskach”. Dzikie wysypiska tworzą się w przypadku składowania odpadów w miejscach nie przeznaczonych do tego celu	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Opisany fragment odnosi się do negatywnych zachowań, w tym m.in. składowania odpadów w nieprzystosowanych do tego miejscach (co powoduje powstawanie "dzikich wysypisk").
74.	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	21	W pierwszym akapicie wykreślić słowo planów - powtórka/literówka	Uwaga redakcyjna	<b>Uwaga uwzględniona.</b>

75.	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	19  Obecne brzmienie Programu Dłatego też należy brać pod uwagę działania prowadzące do spowolnienia lub powstrzymania odpływu wody, zwiększające naturalną retencję oraz inne nietechniczne metody zapobiegania powodziom  Proponuje się zmienić na Dłatego też należy brać pod uwagę działania prowadzące do spowolnienia lub powstrzymania odpływu wody, zwiększające pojemność retencyjną zlewni oraz inne nietechniczne metody zapobiegania powodziom	Proponowany zapis zgodny z zapisami Umowy Partnerstwa	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> POLiŚ jest dokumentem doszczegółowiającym Umowę Partnerstwa i nie ma konieczności, aby stosowane w obu dokumentach zapisy były analogiczne.
76.	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	18  Obecne brzmienie Programu Podstawę dla zwiększenia naturalnej retencji powinny stanowić wojewódzkie programy małej retencji, które zawierają między innymi diagnozę stanu zasobów wodnych wraz ze wskazaniem możliwości zwiększenia ilości retencjonowanej wody Proponuje się zmienić na Podstawę dla zwiększenia form małej retencji powinny stanowić wojewódzkie programy małej retencji, które zawierają między innymi diagnozę stanu zasobów wodnych wraz ze wskazaniem możliwości zwiększenia ilości retencjonowanej wody	Proponowany zapis zgodny z zapisami Umowy Partnerstwa	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> POLiŚ jest dokumentem doszczegółowiającym Umowę Partnerstwa i nie ma konieczności, aby stosowane w obu dokumentach zapisy były analogiczne.

77.	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	17	W obecnym brzmieniu Programu Średnioroczna ilość wody przypadająca na jednego mieszkańca Polski to 1655 m <sup>3</sup> /rok 16 i jest blisko trzykrotnie mniejsza niż średnioroczna w Europie, wynosząca 4560 m <sup>3</sup> . Należy uzupełnić 4560m <sup>3</sup> /rok	Uwaga techniczna brak odniesienia do jednostki czasu	<b>Uwaga uwzględniona.</b>
78.	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	12	do roku 2020 r. - winno być bez r. po 2020	Uwaga redakcyjna	<b>Uwaga uwzględniona.</b>

79.	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	12	<p>Proponujemy doprowadzić do zgodności zapisów z treścią Strategii ochrony różnorodności biologicznej na okres do roku 2020 r. tj. zapisać: Dokumentem wskazującym zadania dotyczące powstrzymania utraty różnorodności biologicznej i degradacji funkcji ekosystemu jest również unijna strategia ochrony różnorodności biologicznej na okres do roku 2020 r., w której wskazano sześć wzajemnie się wspierających i współzależnych celów:- ochrona i przywrócenie stanu przyrody;- utrzymanie i wzmocnienie ekosystemów i ich funkcji;- zapewnienie zrównoważonego rozwoju rolnictwa, leśnictwa;- zapewnienie zrównoważonego wykorzystania zasobów rybnych; - zwalczanie inwazyjnych gatunków obcych;- podjęcie kwestii światowego kryzysu różnorodności biologicznej.</p>	<p>Uwaga techniczna: Proponujemy, aby zapis był zgodny z dokumentem</p> <p><b>Uwaga uwzględniona.</b></p>
80.	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Kielcach, ul. Św. Leonarda 7, 25 – 311 Kielce	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.4	104 105	<p>W ramach priorytetu przewiduje się wsparcie m.in. doposażenia ośrodków prowadzących działalność w zakresie edukacji ekologicznej (wyłącznie podlegające Parkom Narodowym). Naszym zdaniem dofinansowaniem w ramach tego Priorytetu powinna być objęta: budowa, rozbudowa, modernizacja i doposażanie ośrodków - baz prowadzących działalność w zakresie edukacji ekologicznej (podlegające Parkom Narodowym i parkom krajobrazowym) o znaczeniu ponadregionalnym.</p>	<p>Dofinansowanie ograniczone wyłącznie do wsparcia w formie doposażenia ośrodków nie jest wystarczające do zwiększenia skuteczności i efektywności edukacji ekologicznej. Z analizy przeprowadzonej przez przedstawicieli Narodowego i Wojewódzkich Funduszy Ochrony Środowiska wynika, że edukacja formalna musi być wsparta intensywnie przez edukację prowadzoną w systemie nieformalnym. Rozwijanie systemu edukacji nieformalnej pociągnie za sobą konieczność inwestowania w budowę nowych /rozbudowę istniejących baz - ośrodków edukacji ekologicznej. Dlaczego Parki Krajobrazowe? Ponieważ: wykazują często wyższą różnorodność biologiczną i walory przyrodnicze niż</p> <p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Zgodnie z ustaloną z władzami regionalnymi linią demarkacyjną, działania w zakresie ośrodków prowadzących działalność w zakresie edukacji ekologicznej (m.in. w parkach krajobrazowych) mogą być realizowane w ramach RPO.</p>



				<p>istniejące parki narodowe; niektóre z parków nie mają statusu parku narodowego ponieważ występują problemy związane z wykupem gruntów przez państwo; zajmują większy obszar cenny przyrodniczo niż narodowe (odpowiednio 8,1 % i ok. 1% powierzchni kraju); działalność edukacyjna parków ma charakter ponadregionalny; poprzez ee nieformalną wspomagają istotnie placówki oświatowe (ee formalna). Aktualne badania efektywności edukacji formalnej pokazują, że jest ona mało skuteczna, nie spełnia swojej roli Parki krajobrazowe są jednym z najważniejszych filarów prowadzonej w Polsce edukacji środowiskowej i z tego względu ich działania wymagają wsparcia na poziomie krajowym. Środki pochodzące z regionalnych programów operacyjnych będą niewystarczające, aby zrealizować założone cele priorytetowe, ponieważ są one ograniczone i wymagają uzupełnienia montażu finansowego środkami własnymi. A zatem istnieje zagrożenie, że nieodpowiednio sformułowane obszary wsparcia i demarkacja spowodują niedobór środków finansowych na realizację celów priorytetowych, co z kolei będzie przyczyną niewielkiej efektywności realizacji polityki ekologicznej państwa i powszechnej edukacji na rzecz zrównoważonego rozwoju.</p>	
--	--	--	--	---	--

81.	Wojskowa Specjalistyczna Przychodnia Lekarska Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	Konsultacje społeczne	<p>Biorąc pod uwagę możliwości łatwiejszego dostępu do środków unijnych w sektorze środowisko dotyczące priorytetu nr 1 - gospodarka wodno – kanalizacyjna. proponuje się uwzględnić potrzeby i uwagi do programu w zakresie:</p> <p>1.Modernizacja infrastruktury zewnętrznej obiektu Wojskowej Specjalistycznej Przychodni Lekarskiej Samodzielnego Publicznego Zakładu Opieki Zdrowotnej funkcjonującej na terenie Ministerstwa Obrony Narodowej, przebudowa drogi wewnętrznej, poprawa warunków bezpieczeństwa wokół przychodni, likwidacja barier i przeszkód na drodze wewnętrznej utrudniających przemieszczanie pacjentów.</p> <p>2.Modernizacja i naprawa systemów kanalizacji sanitarnych i deszczowych z wykonaniem bezpośredniego podłączeniem do systemu kanalizacji miejskiej, poprawa systemu odprowadzania wód opadowych i ścieków komunalnych.</p>	<p>Z treści publikowanych informacji wynika, że powstaje możliwość szerszego i łatwiejszego dostępu jednostek organizacyjnych resortu ON do środków unijnych. Uwzględniając założenia Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko oraz przewidziane w nim środki na pomoc techniczną proponuje się uwzględnić potrzeby doinwestowania obszarów będących w zarządzie resortu Obrony Narodowej położonych na Warmii i Mazurach, zwłaszcza tych obiektów, które stały się obiektami użyteczności publicznej takie jak przychodnie lekarskie czy też szpitale tak więc obiektami ogólnie dostępnym. Zachodzi konieczność poprawy warunków bezpieczeństwa w takich obiektach. Takie obiekty funkcjonujące samodzielnie i utrzymujące się ze środków własnych mają bardzo małe możliwości przeprowadzenia inwestycji mających na celu poprawę szeroko pojętego bezpieczeństwa osób korzystających z obiektów jak też i otaczającego środowiska. Nie koniecznie w zakresie Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Brak konkretnej propozycji modyfikacji zapisu. W ramach PI 6.2 będą realizowane inwestycje uwzględnione w aktualizowanym obecnie KPOŚK.</p>
82.	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Poznaniu	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.1	101	<p>dot. zapisów: „- absorpcja technologii, w tym innowacyjnych, w zakresie zmniejszania materiałochłonności procesów produkcji; - racjonalizacja gospodarki odpadami, w tym odpadami niebezpiecznymi, przez przedsiębiorców.” Zapisy wymagają uzupełnienia w zakresie linii demarkacyjnej.</p>	<p>Zapisy wymagają uzupełnienia w zakresie linii demarkacyjnej, ponieważ tego typu działania są też przewidziane w ramach RPO</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Zgodnie z ustaloną z władzami regionalnymi linią demarkacyjną, działania związane z wdrażaniem rozwiązań zmniejszających materiałochłonność procesów produkcji są przewidziane do realizacji wyłącznie na poziomie krajowym. Uwaga stała się jednak bezprzedmiotowa, gdyż zapisy dotyczące linii demarkacyjnej zostały usunięte z treści PO.</p>

83.	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Poznaniu	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.4	105	dot. zapisu: „prowadzenie działań informacyjno-edukacyjnych w zakresie ochrony środowiska i efektywnego wykorzystania jego zasobów”  Zapis wymaga uzupełnienia w zakresie linii demarkacyjnej	Zapis wymaga uzupełnienia w zakresie linii demarkacyjnej, ponieważ tego typu działania są też przewidziane w ramach RPO	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Uwaga stała się bezprzedmiotowa, gdyż zapisy dotyczące linii demarkacyjnej zostały usunięte z treści PO.
84.	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Poznaniu	System instytucji zaangażowanych w realizację programu	163	dot. zapisu odnośnie do Instytucji Pośredniczącej dla II Osi Priorytetowej „Ministerstwo Środowiska (do uzgodnienia na późniejszym etapie prac)”	wskazany zapis wymaga wyjaśnienia/doprecyzowania	Biorąc pod uwagę liczbę instytucji zaangażowanych we wdrażanie projektów środowiskowych, wybór tych, które pozwolą na najbardziej efektywne wdrażanie projektów w kolejnej perspektywie finansowej wymaga dokonania pogłębionych analiz.
85.	ab	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	2	a	a	Uwaga powtórzona.
86.	Gmina Wrocław	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 5.2	98	Wnosimy o uwzględnienie w katalogu beneficjentów odpowiednich form tworzących obszary funkcjonalne	W przypadku Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego dokonano wyboru opcji minimum tj. zarządzania po stronie WrOF i podpisano porozumienie celem realizacji wymagań dotyczących zinstytucjonalizowanej formy partnerstwa. Gminy tworzące ZIT WrOF będą chciały razem realizować projekty i wobec tego uzasadnione jest uwzględnienie w katalogu beneficjentów ZIT, co umożliwi m.in ZIT WrOF możliwość aplikacji	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> ZIT-y nie będą obejmowały swoim zakresem kwestii związanych z ochroną przeciwpowodziową.

87.	Gmina Wrocław	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 5.2	99	W ramach celu tematycznego 5.2 proponujemy, aby zasady wyboru projektów wpisać takie, jak w celu tematycznym 4.5 (OZE i CO2), a mianowicie, że „tryb pozakonkursowy przeznaczony jest dla miast posiadających Strategię ZIT”	Tego typu możliwość będzie zachęcać gminy tworzące obszary funkcjonalne do realizacji wspólnych projektów, które w przypadku braku tego typu zachęty mogłyby zrezygnować z realizacji projektów nakierowanych na poprawę bezpieczeństwa powodziowego i przeciwdziałaniu suszy;	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> ZIT-y nie będą obejmowały swoim zakresem kwestii związanych z ochroną przeciwpowodziową.
88.	Gmina Wrocław	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.2	103	Wnosimy o uwzględnienie w katalogu beneficjentów zarówno w zakresie wykorzystania OZE oraz redukcji emisji CO2 odpowiednich form tworzących obszary funkcjonalne	W przypadku Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego dokonano wyboru opcji minimum tj. zarządzania po stronie WrOF i podpisano porozumienie celem realizacji wymagań dotyczących zinstytucjonalizowanej formy partnerstwa. Gminy tworzące ZIT WrOF będą chciały razem realizować projekty i wobec tego uzasadnione jest uwzględnienie w katalogu beneficjentów ZIT, co umożliwi m.in ZIT WrOF możliwość aplikacji	<b>Uwaga nieuwzględniona w ramach II osi priorytetowej.</b> Działania związane z OZE oraz redukcją emisji CO2 są przedmiotem wsparcia w ramach osi priorytetowej I, w ramach której jednostki samorządu terytorialnego zostały uwzględnione w katalogu beneficjentów. Ze względu na charakter inwestycji, zgodnie z aktualnymi uzgodnieniami, formuła ZIT w ramach celu tematycznego 4. będzie dotyczyć Priorytetów Inwestycyjnych 4.3 oraz 4.5.
89.	Gmina Wrocław	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.4	105	Na str. 105 znajduje się zapis mówiący, że inwestycje objęte POiŚ będą w istotnej mierze zlokalizowane na terenach pozamiejskich. Wnosimy o rozszerzenie zapisu o tereny miejskie	Zwracamy uwagę, że w ramach priorytetu inwestycyjnego 6.4 dopuszczone są projekty realizowane przez ZOO, które zlokalizowane są głównie w miastach	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> W treści PO podano: "Przewiduje się, że inwestycje objęte PO iŚ będą w istotnej mierze zlokalizowane na terenach poza miejskich i będą mogły istotnie oddziaływać na obszary wiejskie". Nie oznacza to, że projekty będą realizowane wyłącznie na obszarach pozamiejskich. Projekty realizowane na obszarach miast również będą mogły być wspierane.
90.	Gmina Wrocław	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.4	105	Na str. 105 znajduje się zapis brzmiący „doposażenie ośrodków prowadzących działalność w zakresie edukacji ekologicznej (wyłącznie podlegające Parkom Narodowym)	Zwracamy uwagę, że w miejskich ZOO można zorganizować projekty z zakresu edukacji ekologicznej a dopuszczenie w ramach doposażenia jedynie Parków Narodowych zamknie ZOO tego typu możliwości. Wnosimy o uwzględnienie ZOO w rodzajach przedsięwzięć dotyczących doposażenia ośrodków działalności w zakresie edukacji ekologicznej	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Zgodnie z ustaloną z władzami regionalnymi linią demarkacyjną, działania w zakresie ośrodków prowadzących działalność w zakresie edukacji ekologicznej (m.in. w parkach krajobrazowych) mogą być realizowane w ramach RPO.

91.	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 5.2	97,98,100	97 - podać źródło wartości wskaźnika Pojemność obiektów ...;98 - Przewiduje się wsparcie m.in. następujących obszarów: projekty z zakresu małej retencji realizowane na obszarze więcej niż jednego województwa - podać przykłady projektów; 97,100 - ujednoczyć jednostkę miary oraz nazwę wskaźnika	97 - należy podać źródło wartości wskaźnika98 - pożądane jest podanie przykładów takich projektów, zwłaszcza, że jedyny wskaźnik rezultatu Pojemność obiektów małej retencji wodnej, dam3 sugeruje, że chodzi wyłącznie o małe zbiorniki retencyjne, których lokalizacja ma charakter wybitnie punktowy. Na str.100 pojawia się jeszcze 1 wskaźnik typu output (produkt/rezultat bezpośredni): Pojemność obiektów małej retencji (P), m3;97,100 - należy ujednoczyć jednostkę miary oraz nazwę wskaźnika.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> 97- uwaga niezrozumiała. Źródło danych jest podane: GUS. 98- np.. Projekty z zakresu małej retencji realizowane w ramach POIiŚ2007-2013 97,100- to są dwa różne wskaźniki (rezultatu i produktu).
92.	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 5.2	97,98,100	97 – podać źródło wartości wskaźnika Pojemność obiektów ...; 98 – Przewiduje się wsparcie m.in. następujących obszarów: projekty z zakresu małej retencji realizowane na obszarze więcej niż jednego województwa – podać przykłady projektów;  97,100 – ujednoczyć jednostkę miary oraz nazwę wskaźnika	97 – należy podać źródło wartości wskaźnika  98 – pożądane jest podanie przykładów takich projektów, zwłaszcza, że jedyny wskaźnik rezultatu Pojemność obiektów małej retencji wodnej, dam3 sugeruje, że chodzi wyłącznie o małe zbiorniki retencyjne, których lokalizacja ma charakter wybitnie punktowy. Na str.100 pojawia się jeszcze 1 wskaźnik typu output (produkt/rezultat bezpośredni): Pojemność obiektów małej retencji (P), m3; 97,100 – należy ujednoczyć jednostkę miary oraz nazwę wskaźnika.	<b>Uwaga powtórzona. J.w.</b>
93.	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	Koordinacja z innymi funduszami i instrumentami	170	Skonkretyzować zapis: Dodatkowo uwzględnić należy: Programy priorytetowe dotyczące m.in. gospodarki wodnej	W związku z przewidywanym wprowadzeniem od sierpnia 2014 r. tzw. Master Planów dla dorzeczy Odry i Wisły istnieje potrzeba sprecyzowania, o jakie programy chodzi na obecnym etapie (Program dla Odry-2006 i dwa programy dla górnej i środkowej Wisły?)	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Chodzi o programy zarządzane przez NFOŚiGW i wfośigw.

94.	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 5.2	98	Zapis działania dotyczące budowy lub modernizacji urządzeń wodnych – pod warunkiem zapewnienia pełnej zgodności inwestycji z wymogami prawa UE nie ma odzwierciedlenia w zapisach linii demarkacyjnej, gdzie zapisano 7. wykonanie zabezpieczeń obiektów już istniejących (kompleksowe remonty, dostosowanie do obowiązujących standardów, rozbiórki obiektów, których technologiczna żywotność dobiegła końca bądź zagrażają bezpieczeństwu ekologicznemu i społecznemu)	Ujednolicenie zapisu z linią demarkacyjną.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Szczegółowy zakres wsparcia w ramach P.I. 5.2 zostanie określony w Szczegółowym Opisie Priorytetów.
95.	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 5.2	97,98	Trudno zgodzić się z tezą, że ochrona biotechniczna charakteryzuje się niższymi kosztami oraz tą samą efektywnością co budowę hydrotechniczne (ochrona ciężka).	Ochrona biotechniczna (czyli np. obsiewy mieszkanką traw na podkładzie z biowłókny, faszynada, brzegosłony, itp.) jest tańsza w wykonaniu, ale droższa w eksploatacji, głównie ze względu na ograniczoną trwałość zabudowy i biologicznych zabezpieczeń skarp. Zalecane jest np. stosowanie budowli z koszy i materaców siatkowo-kamiennych (gabionów). O możliwości zastosowania poszczególnych rodzajów ubezpieczeń (lekkie, ciężkie) decydują obliczenia hydrauliczne i wytrzymałościowe.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Brak propozycji zmiany zapisu. Szczegółowy opis działań możliwych do wsparcia w tym obszarze zostanie doprecyzowany w Szczegółowym Opisie Priorytetów. Niemniej należy zwrócić uwagę, że zapisy PO nie wykluczają możliwości wykorzystania metod hydrotechnicznych.
96.	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.1	76	(6.2) inwestycje w sektorze gospodarki wodnej w celu wypełnienia wymogów wynikających z prawa unijnego oraz zaspokojenia wykraczających poza te wymogi potrzeb inwestycyjnych określonych przez państwa członkowskie z uwzględnieniem zmian klimatycznych i klęsk żywiołowych	Proponuje się rozszerzenie zapisu, zgodnie z propozycją.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Nazwa Priorytetu Inwestycyjnego pochodzi z projektu wspólnotowego rozporządzenia dotyczącego Funduszu Spójności.

97.	Gmina Miasta Toruń	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 5.2	97-100	<p>Proponuje się dopisanie w przewidywanych obszarach wsparcia budowy kanalizacji deszczowej oraz wprowadzenie wskaźnika produktu/ rezultatu: ilość m2 powierzchni miejskiej, z której odprowadzania jest woda deszczowa</p>	<p>W dokumencie nie wymieniono wśród obszarów wsparcia budowy kanalizacji deszczowej, a zapis: „przewiduje się wsparcie następujących obszarów: działania dotyczące zabezpieczenia obszarów miejskich przed niekorzystnymi zjawiskami pogodowymi i ich następstwami” jest mało precyzyjny.</p>	<p><b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b>  Działania związane z zagospodarowaniem wód opadowych będą realizowane w ramach PI 5.2. Opis działań w PI 5.2 został zmodyfikowany. Odnośnie propozycji wskaźnika: Do programu dobierane są wskaźniki najbardziej reprezentatywne (mogące zobrazować najważniejsze planowane zmiany i wskazujące większość typów interwencji przewidywanych do wsparcia). Wszystkie wskaźniki, oprócz kryterium trafności, powinny spełniać także szereg innych kryteriów metodologicznych określonych w (projektach) wytycznych KE, w tym m.in. kryteria dostępności i tzw. solidności. Czynniki te sprawiają, że preferencją objęte są - w przypadku wskaźników rezultatu - wskaźniki istniejące w statystykach publicznych, a - w przypadku wskaźników produktu - wskaźniki znajdujące się w katalogu unijnych i krajowych wskaźników wspólnych (tj. wskaźniki 'common' i Wspólnej Listy Wskaźników Kluczowych).</p>
-----	--------------------	--	--------	--	--	---

98.	Gmina Miasta Toruń	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.1	100-102	Proponuje się dopisanie rozwoju infrastruktury do selektywnego zbierania odpadów, z uwzględnieniem odpadów niebezpiecznych wydzielonych ze strumienia odpadów komunalnych, jako dodatkowy obszar wsparcia.	W przewidywanych obszarach wsparcia brakuje niniejszego zagadnienia, które jest istotne z punktu widzenia ochrony środowiska.	<p><b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b>  W Programie planowane jest wsparcie dla <u>kompleksowych inwestycji w zakresie rozwoju systemu gospodarki odpadami komunalnymi</u> realizowanych w tych regionach gospodarki odpadami, w których uwzględniono komponent dotyczący termicznego przekształcania odpadów (instalacje już istniejące lub planowane do realizacji), <u>zapewniające zintegrowane podejście zgodne z hierarchią sposobów postępowania z odpadami</u> na poziomie wynikającym ze zobowiązań akcesyjnych. Ponadto, działania w zakresie gospodarki odpadami mogą być realizowane w ramach RPO (w regionach gospodarki odpadami, w których nie przewidziano komponentu dotyczącego termicznego przekształcania odpadów). Opis działań w PI 6.1 został jednak doprecyzowany.</p>
99.	Gmina Miasta Toruń	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.1	100-102	Proszę o dopisanie do przewidywanych obszarów wsparcia rozbudowy istniejących zakładów unieszkodliwiania odpadów komunalnych.	Z opisu osi priorytetowej wynika, że wsparcie w obszarze gospodarki odpadami komunalnymi uzyskają wyłącznie instalacje do termicznego przetwarzania zmieszanych odpadów komunalnych oraz frakcji palnej wydzielonej z odpadów komunalnych z odzyskiem energii wraz z infrastrukturą powiazaną w celu zapewnienia kompleksowej gospodarki odpadami komunalnymi w danym regionie, podczas kiedy w równym stopniu dla kompleksowego wdrożenia wymagań unijnych, przede wszystkim Dyrektywy ramowej o odpadach i Dyrektywy składowiskowej, konieczna jest rozbudowa istniejących zakładów unieszkodliwiania odpadów komunalnych. W dokumencie brakuje takiego zapisu, wnoszę o uzupełnienie o w/w zakres rozbudów.	<p><b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b>  W Programie planowane jest wsparcie dla <u>kompleksowych inwestycji w zakresie rozwoju systemu gospodarki odpadami komunalnymi</u> realizowanych w tych regionach gospodarki odpadami, w których uwzględniono komponent dotyczący termicznego przekształcania odpadów (instalacje już istniejące lub planowane do realizacji), <u>zapewniające zintegrowane podejście zgodne z hierarchią sposobów postępowania z odpadami</u> na poziomie wynikającym ze zobowiązań akcesyjnych. Ponadto, działania w zakresie gospodarki odpadami mogą być realizowane w ramach RPO (w regionach gospodarki odpadami, w których nie przewidziano komponentu dotyczącego termicznego przekształcania odpadów). Opis działań w PI 6.1 został jednak doprecyzowany.</p>



100.	Gmina Miasta Toruń	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.5	106-109	<p>Proszę poszerzyć zapisy dotyczące priorytetu inwestycyjnego 6.5. „Działania mające na celu poprawę stanu środowiska miejskiego, rewitalizację miast, rekultywację terenów przemysłowych (w tym terenów podlegających przekształceniu/konwersji), redukcję zanieczyszczenia powietrza, i propagowanie działań służących redukcji hałasu”, o działania mające na celu nadanie terenom rekultywowanym funkcji prospołecznych.</p>	<p>W opisie zadań nie uwzględniono powyższych działań, które w sposób jednoznaczny przyczynią się do poprawy środowiska miejskiego. Działania takie będą mogły być podejmowane przez jednostki samorządu terytorialnego, podczas gdy wyróżnione w opisie działania adresowane są głównie dla przedsiębiorstw</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Działania związane z rekultywacją lub remediacją terenów zdegradowanych mające na celu zmianę dotychczasowych funkcji przez nie pełniących na cele inne niż środowiskowe, umożliwiająca powtórne wykorzystanie terenu, zgodnie z wynegocjowaną z władzami regionalnymi linią demarkacyjną, mogą być realizowane w ramach RPO.</p>
101.	Miasto Bydgoszcz	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.4	104-105	<p>Postulujemy o możliwość objęcia wsparcie także parki krajobrazowe</p>	<p>Park krajobrazowy jest to obszar chroniony ze względu na wartości przyrodnicze, historyczne i kulturowe oraz walory krajobrazowe w celu zachowania i popularyzacji tych wartości w warunkach zrównoważonego rozwoju. Parki krajobrazowe również zalicza się do rezerwatowych (obszarowych) form ochrony przyrody. W Polsce jest 120 parków krajobrazowych i zajmują one powierzchnię 2 601 699 ha (stan na 31.12.2008 r.). W samym woj. kujawsko-pomorskim jest ich 9.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Zgodnie z ustaloną z władzami regionalnymi linią demarkacyjną, działania w zakresie ośrodków prowadzących działalność w zakresie edukacji ekologicznej (m.in. w parkach krajobrazowych) mogą być realizowane w ramach RPO.</p>

102.	Miasto Bydgoszcz	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.5	s. 107: Przewiduje się wsparcie w formie dotacji bezzwrotnej. Pomoc publiczna może występować w przypadku projektu w związanych z ochroną powietrza realizowanych przez dużych przedsiębiorców.	Wnioskujemy o nie ograniczanie typu projektów, tym samym umożliwienie ubiegania się o wsparcie przedsiębiorcom także na działania związane z rekultywacją terenu.	Tereny skażone często stanowią własność sektora biznesu. Umożliwienie realizacji projektów z pomocą publiczną również w tym schemacie może przyczynić się do realizacji wskaźnika: łączna powierzchnia zrekultywowanych gruntów.	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b></p> <p>Kwestie te zostaną rozstrzygnięte w analizie ex-ante instrumentów finansowych, która, zgodnie z art. 32 projektu rozporządzenia ogólnego ma być podstawą do podejmowania decyzji dotyczących formy wsparcia. Szczegółowy Katalog beneficjentów zostanie opracowany w Szczegółowym Opisie Priorytetów, jednak w zakresie rekultywacji trzeba zaznaczyć, że wsparcie będzie udzielane z uwzględnieniem zasady "zanieczyszczający płaci" a co więcej, działania rekultywacyjne będą miały na celu przywrócenie terenom funkcji środowiskowych. Rekultywacja terenów na cele inne niż środowiskowe (społeczne, gospodarcze) będzie mogła być realizowana na poziomie regionalnych Programów Operacyjnych.</p>
------	------------------	--	---	---	--	---

103.	Miasto Bydgoszcz	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.5	106: W ramach II osi priorytetowej wsparcie zostanie ponadto skierowane na rekultywację obszarów w zdegradowanych na cele środowiskowe.	Postulujemy o podkreślenie prospołecznego wymiaru umożliwienia dostępu ludności do infrastruktury środowiskowej, czyli wprowadzenia zadań mających na celu nie tylko rekultywację skażonej gleby, ale nadanie temu terenowi rozszerzonych funkcji prospołecznych. Ponadto w katalogu beneficjentów wnosimy o umożliwienie wymienionym podmiotom zawierania partnerstw z organizacjami z sektora NGO, celem realizacji zintegrowanych działań.	Pomimo wskazania konieczności dotowania działań z zakresu zintegrowanej rewitalizacji (w POIS dot. to terenów typu brownfield) oś II kierunkuje ku samemu procesowi usuwania zanieczyszczeń.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Działania związane z rekultywacją lub remediacją terenów zdegradowanych mające na celu zmianę dotychczasowych funkcji przez nie pełniących na cele inne niż środowiskowe, umożliwiająca powtórne wykorzystanie terenu, zgodnie z wynegocjowaną z władzami regionalnymi linią demarkacyjną, mogą być realizowane w ramach RPO. Szczegółowy katalog beneficjentów zostanie doprecyzowany w Szczegółowym Opisie Priorytetów.
104.	Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 5.2	97	Proponuje się rozszerzenie działań również na obszary wiejskie.	Ograniczenie tylko do obszarów miejskich zawęzi w znacznym stopniu działania w zakresie budowy lub modernizacji wałów przeciwpowodziowych.	<b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> Działania związane z zagospodarowaniem wód opadowych będą realizowane w ramach PI 5.2. Opis działań w PI 5.2 został zmodyfikowany.

105.	Województwo Lubuskie	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.2	102	„Przewiduje się wsparcie następujących obszarów: - kompleksowej gospodarki wodno-ściekowej w aglomeracjach co najmniej 10 000 RLM, w tym wyposażenie ich w: systemy odbioru ścieków komunalnych, oczyszczalnie ścieków (...)”. Wnioskujemy o ujęcie obszaru gospodarki wodami opadowymi, a tym samym wsparcia inwestycji z zakresu budowy/ modernizacji/ przebudowy/ rozbudowy kanalizacji deszczowej, w tym budowy urządzeń podczyszczających wody opadowe.	Uzasadnienie: Wsparcie rozwoju sieci kanalizacji deszczowej pozwoli na racjonalną gospodarkę wodami opadowymi na terenie całego kraju, mającą bezpośredni wpływ na czystość cieków wodnych poprzez ograniczanie ich zanieczyszczeń. Budowa urządzeń podczyszczających wody opadowe, odprowadzone kanalizacją deszczową z terenów zanieczyszczonych, m.in. dróg, terenów przemysłowych przyczyni się do ochrony i poprawy jakości wód w Polsce. Wdrażanie inwestycji w gospodarkę wodami opadowymi przyczyni się do wypełnienia zobowiązań kraju, wynikających z Ramowej Dyrektywy Wodnej.	<b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> Działania związane z zagospodarowaniem wód opadowych będą realizowane w ramach PI 5.2. Opis działań w PI 5.2 został zmodyfikowany.
106.	Miasto Łódź - Urząd Miasta Łodzi	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 5.2	97	ustalenie precyzyjnych kryteriów wniosków aplikacyjnych. Jednym z nich, wpływających na ustalenie zakresu rzeczowego projektu jest gęstość zaludnienia kanalizowanych ulic.	Ustalenie zakresu projektu przed poznaniem tego parametru jest praktycznie niemożliwe	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Szczegółowy opis działań możliwych do wsparcia w tym obszarze oraz kryteria wyboru projektów zostaną doprecyzowane w Szczegółowym Opisie Priorytetów.
107.	Miasto Nowy Sącz	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 5.2	98	W zakresie wspieranych obszarów pominięto kwestię osuwisk	Pominięcie problemu związanego z osuwiskami wydaje się być poważnym mankamentem Programu, zwłaszcza w kontekście ponoszonych przez kraj nakładów na skutki walki z osuwiskami.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> W POIiŚ 2014-2020 nie przewidziano wspierania tego obszaru, gdyż jak wynika z doświadczeń z wdrażaniem POIiŚ 2007-2013, potencjalni beneficjenci nie aplikowali o środki unijne na tego typu działalność ze względu na dostępność łatwiejszych w pozyskaniu środków krajowych.

108.	Samorząd Województwa Małopolskiego	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 5.2	98	<p>Postuluje się uzupełnienie wsparcia o obszar dotyczący przeciwdziałania ruchom masowym poprzez rozszerzenie poniższego zapisu:</p> <p>„- wsparcie projektów nakierowanych na poprawę bezpieczeństwa powodziowego i przeciwdziałanie suszy oraz ruchom masowym”</p>	<p>Obecne zapisy POiŚ całkowicie pomijają projekty związane z przeciwdziałaniem ruchom masowym, które są dużym problemem np. na terenie woj. małopolskiego.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> W POiŚ 2014-2020 nie przewidziano wspierania tego obszaru, gdyż jak wynika z doświadczeń z wdrażaniem POiŚ 2007-2013, potencjalni beneficjenci nie aplikowali o środki unijne na tego typu działalność ze względu na dostępność łatwiejszych w pozyskaniu środków krajowych.</p>
109.	Samorząd Województwa Małopolskiego	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.1	101	<p>Terytorialny obszar realizacji</p> <p>Postulujemy rezygnację z wprowadzonego ograniczenia wsparcia projektów z zakresu gospodarki odpadami do terenów miejskich</p>	<p>Niezrozumiałe jest wprowadzanie ograniczenia wsparcia działań do określonych terenów. Podejście w ramach gospodarki odpadami jest obecnie nakierowane na kompleksowość działań i systemowe rozwiązania. Tego rodzaju ograniczenia mogą wykluczyć w przyszłości zrealizowanie ważnych projektów, które – zgodnie z linią demarkacyjną – powinny mieć możliwość uzyskania dofinansowania z poziomu krajowego.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> W treści PO podano: "Wsparcie ma charakter horyzontalny i dotyczy całego kraju. <u>Interwencje będą lokalizowane zgodnie ze wskazaniem wynikającym z określonych dokumentów o charakterze strategicznym [..]</u> Realizowane inwestycje będą w dużej mierze zlokalizowane na terenach miejskich. ". Nie oznacza to więc, że inwestycje będą realizowane wyłącznie na obszarach miejskich.</p>
110.	Samorząd Województwa Małopolskiego	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.2	103	<p>Terytorialny obszar realizacji</p> <p>Postulujemy rezygnację z wprowadzonego ograniczenia wsparcia projektów z gospodarki wodno-ściekowej do terenów miejskich.</p>	<p>Problem z gospodarką ściekową dotyczy w dużej mierze również obszarów wiejskich. Niezrozumiałe jest wprowadzanie jakiegokolwiek ograniczenia dla obszarów wiejskich. Biorąc pod uwagę fakt, iż tego rodzaju działania nie będą mogły być realizowane w obecnej perspektywie z PROW a jedynymi programami będą regionalne programy operacyjne i POiŚ. Aglomeracje powyżej 10 tys. RLM, które będą wspierane wyłącznie z POiŚ będą również obejmowały obszary wiejskie.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> W treści PO podano: "Wsparcie ma charakter horyzontalny i dotyczy całego kraju. <u>Interwencje będą lokalizowane zgodnie ze wskazaniem wynikającym z określonych dokumentów o charakterze strategicznym [..]</u>. Realizowane inwestycje będą w dużej mierze zlokalizowane na terenach miejskich. ". Nie oznacza to więc, że inwestycje będą realizowane wyłącznie na obszarach miejskich.</p>

111.	Samorząd Województwa Małopolskiego	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.4	104	<p>Rekomenduje się utworzenie w przewidywanych obszarach wsparcia, działań umożliwiających realizację projektów o ponadregionalnym charakterze w zakresie działań wykorzystujących zasoby cenne przyrodniczo, dla zachowania wysokiej jakości krajobrazu oraz utrzymania równowagi przyrodniczej.</p>	<p>Należy rozważyć umożliwienie realizacji z poziomu krajowego projektów o kompleksowym, ponadregionalnym charakterze dotyczących wykorzystywania zasobów cennych przyrodniczo dla rozwoju przemysłów czasu wolnego np. Projekt pn. Wiślana Trasa Rowerowa – realizacja ponad 1000 km drogi rowerowej, prowadzącej przez interesujące przyrodniczo tereny, znajduje się na obszarze ośmiu nadwiślańskich województw.</p> <p>Przedsięwzięcie dodatkowo uzasadnienia inicjatywa Prezydenta RP Bronisława Komorowskiego dot. skierowaniu do Sejmu projektu ustawy ułatwiającej budowę ścieżek rowerowych i szlaków turystycznych na wałach przeciwpowodziowych.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Działania w ramach 6.4 nakierowane są na ochronę obszarów cennych przyrodniczo, a nie na ich turystyczne wykorzystywanie. Projekty nakierowane na wykorzystywanie zasobów przyrodniczych, zgodnie z wynegocjowaną z władzami regionalnymi linią demarkacyjną, mogą być realizowane w ramach RPO.</p>
112.	Urząd Miasta Krakowa	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 5.2	97-100	<p>W ramach wskazanych na stronie 98 obszarów, które podlegałyby wsparciu proponuje się uszczegółowienie informacji o rodzajach projektów w następujący sposób:– „działania dotyczące zabezpieczenia obszarów miejskich przed niekorzystnymi zjawiskami pogodowymi i ich następstwami”, w tym projekty dotyczące zabezpieczenia skarp, osuwisk, itp. W związku z powyższym proponuje się dopisanie do tabeli pt. „Wskaźniki typu output (produkt/rezultat bezpośredni)”, znajdującej się na stronie 100 dokumentu, wskaźniki adekwatne do wprowadzonych zmian, tj. np. 1. 1. liczba przebudowanych/zabezpieczonych skarp, 2. 2. liczba zabezpieczonych osuwisk.</p>	<p>W obecnym klimacie, związanym z coraz częstszym występowaniem gwałtownych zjawisk pogodowych, skarpy na terenie miast ulegają szybkiej degradacji. Zły stan techniczny skarp wymaga przeprowadzenia stosownych prac wzmocniających, czy nawet przebudowy. W podobnej sytuacji znajdują się osuwiska. Konieczne staje się więc zastosowanie wszelkich możliwych zabezpieczeń zapobiegawczych.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> W POIiŚ 2014-2020 nie przewidziano wspierania tego obszaru, gdyż jak wynika z doświadczeń z wdrażaniem POIiŚ 2007-2013, potencjalni beneficjenci nie aplikowali o środki unijne na tego typu działalność ze względu na dostępność łatwiejszych w pozyskaniu środków krajowych.</p>

113.	Urząd Miasta Krakowa	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.1	100	Wprowadzenie wsparcia dla projektów kontroli sposobu selektywnego zbierania odpadów.	Uzyskanie zakładanego udziału odpadów komunalnych zbieranych selektywnie w masie wszystkich zebranych odpadów komunalnych.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Nie został opisany zakres potencjalnego projektu. Kwestie legislacyjne związane z gospodarką odpadami znajdują się w kompetencji Ministerstwa Środowiska.
114.	Urząd Miasta Krakowa	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.1	101	Należy wykreślić część pierwszego zdania rozpoczynającą się po przecinku i brzmiącą następująco: "... ewentualnie rozważa się wykorzystanie zwrotnych form w ramach inwestycji związanych ze spalarniami odpadów"	Analiza sytuacji obecnej oraz identyfikacja potrzeb w ujęciu tematycznym oraz terytorialnym niniejszego dokumentu wskazuje na znaczny stopień niespełnienia wymogów unijnych w zakresie gospodarki odpadami (termicznemu unieszkodliwianiu poddano 1 % odpadów). Sposób finansowania musi więc zachęcać i ułatwiać realizację projektów umożliwiających termiczną utylizację odpadów wraz z odzyskiem energii.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Kwestie te zostaną rozstrzygnięte w analizie ex-ante instrumentów finansowych, która, zgodnie z art. 32 projektu rozporządzenia ogólnego ma być podstawą do podejmowania decyzji dotyczących formy wsparcia.
115.	Urząd Miasta Krakowa	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.2	104	Dopisać kolejny wskaźnik typu dotyczący działań związanych z zaopatrzeniem ludności w wodę, np. długość wybudowanej, rozbudowanej lub zmodernizowanej sieci wodociągowej; liczba wybudowanych lub zmodernizowanych stacji uzdatniania wody; liczba osób korzystających ze zmodernizowanej sieci wodociągowej	Cel ten obejmuje zarówno działania związane z gospodarką ściekową jak i z zaopatrzeniem w wodę. Natomiast wskaźnik typu zaproponowany został jedynie do działań związanych z gospodarką ściekową.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Do programu dobierane są wskaźniki najbardziej reprezentatywne (mogące zobrazować najważniejsze planowane zmiany i wskazujące większość typów interwencji przewidywanych do wsparcia). Wszystkie wskaźniki, oprócz kryterium trafności, powinny spełniać także szereg innych kryteriów metodologicznych określonych w (projektach) wytycznych KE, w tym m.in. kryteria dostępności i tzw. solidności. Czynniki te sprawiają, że preferencją objęte są - w przypadku wskaźników rezultatu - wskaźniki istniejące w statystykach publicznych, a - w przypadku wskaźników produktu - wskaźniki znajdujące się w katalogu unijnych i krajowych wskaźników wspólnych (tj. wskaźniki 'common' i Wspólnej Listy Wskaźników Kluczowych).

116.	Urząd Miasta Krakowa	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.2	102	Możliwość realizacji projektów z zakresu „Budowa i modernizacja systemów kanalizacji opadowej dla ścieków opadowych wraz z urządzeniami podczyszczającymi”	Z uwagi na olbrzymie potrzeby w zakresie kanalizacji opadowej.	<b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> Działania związane z zagospodarowaniem wód opadowych będą realizowane w ramach PI 5.2. Opis działań w PI 5.2 został zmodyfikowany.
117.	Urząd Miasta Krakowa	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.2	402	<del>Dopisać drugi wskaźnik rezultatu dotyczący działań związanych z zaopatrzeniem ludności w wodę, np. procent ludności korzystających ze zmodernizowanej/wybudowanej sieci wodociągowej</del>	<del>Cel ten obejmuje zarówno działania związane z gospodarką ściekową jak i z zaopatrzeniem w wodę. Natomiast wskaźnik rezultatu zaproponowany został jedynie do działań związanych z gospodarką ściekową.</del>	<b>Uwaga powtórzona.</b>
118.	Urząd Miasta Krakowa	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.2	102	Wprowadzić wsparcie dla projektów kontroli sposobu pozbywania się odpadów komunalnych ciekłych ze zbiorników bezodpływowych	Uzyskanie zakładanego wskaźnika liczby ludności korzystającej z oczyszczalni ścieków.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Nie został opisany zakres potencjalnego projektu. Kwestie legislacyjne związane z gospodarką odpadami znajdują się w kompetencji Ministerstwa Środowiska.
119.	Urząd Miasta Krakowa	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.2	104	Sugeruje się wprowadzenie wskaźników dotyczących gospodarki wodnej:  <ul style="list-style-type: none"> <li>• - Liczba osób włączonych do zbiorczego systemu zaopatrzenia w wodę,</li> <li>• - Liczba wybudowanych, rozbudowanych lub zmodernizowanych zakładów uzdatniania wody</li> <li>• - Długość wybudowanej, rozbudowanej lub zmodernizowanej sieci wodociągowej.</li> </ul>	Program przewiduje również (w ramach kompleksowych projektów) wsparcie systemów i obiektów zaopatrzenia w wodę. Istnieje zatem uzasadnienie do rozszerzenia listy wskaźników.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Do programu dobierane są wskaźniki najbardziej reprezentatywne (mogące zobrazować najważniejsze planowane zmiany i wskazujące większość typów interwencji przewidywanych do wsparcia). Wszystkie wskaźniki, oprócz kryterium trafności, powinny spełniać także szereg innych kryteriów metodologicznych określonych w (projektach) wytycznych KE, w tym m.in. kryteria dostępności i tzw. solidności. Czynniki te sprawiają, że preferencją objęte są - w przypadku wskaźników rezultatu - wskaźniki istniejące w statystykach publicznych, a - w przypadku wskaźników produktu - wskaźniki znajdujące się w katalogu unijnych i krajowych wskaźników wspólnych (tj. wskaźniki 'common' i Wspólnej Listy Wskaźników Kluczowych).



120.	Urząd Miasta Krakowa	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.2	102	Sugeruje się wprowadzenie drugiego wskaźnika : „Odsetek ludności korzystającej z sieci wodociągowej”	Program przewiduje również (w ramach kompleksowych projektów) wsparcie systemów i obiektów zaopatrzenia w wodę. Istnieje zatem uzasadnienie do rozszerzenia listy wskaźników.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Do programu dobierane są wskaźniki najbardziej reprezentatywne (mogące zobrazować najważniejsze planowane zmiany i wskazujące większość typów interwencji przewidywanych do wsparcia). Wszystkie wskaźniki, oprócz kryterium trafności, powinny spełniać także szereg innych kryteriów metodologicznych określonych w (projektach) wytycznych KE, w tym m.in. kryteria dostępności i tzw. solidności. Czynniki te sprawiają, że preferencją objęte są - w przypadku wskaźników rezultatu - wskaźniki istniejące w statystykach publicznych, a - w przypadku wskaźników produktu - wskaźniki znajdujące się w katalogu unijnych i krajowych wskaźników wspólnych (tj. wskaźniki 'common' i Wspólnej Listy Wskaźników Kluczowych).
121.	Urząd Miasta Krakowa	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.4	104	Wsparcie dla projektów kontroli terenów objętych programem natura 2000 oraz zielonej infrastruktury	Zatrzymanie poprzez prowadzenie stałej kontroli spadku różnorodności biologicznej obszarów chronionych.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Nie został opisany zakres potencjalnego projektu a z treści uwagi nie wynika na czym miałyby polegać kontrole obszarów Natura 2000. Urząd Miasta nie jest organem, w którego kompetencji znajdują się kwestie związane z zarządzaniem takimi obszarami - na poziomie wojewódzkim takie kompetencje posiada Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska i to od tego organu powinny powstawać ewentualne uwagi w tym zakresie. W ramach Programu planowane jest "wspieranie zrównoważonego zarządzania obszarami cennymi przyrodniczo", a zgłoszony obszar wydaje się w tę tematykę wpisywać.
122.	Urząd Miasta Krakowa	Załączniki	210	Proszę o wprowadzenie projektu: „Gospodarka wodno-ściekowa w Krakowie –Etap III	Realizacja projektu jest bardzo istotna dla Krakowa.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Ministerstwo Środowiska nie zgłosiło inwestycji do umieszczenia na liście dużych projektów, co wynika z braku formalnych podstaw do zgłaszania propozycji projektów (brak zaktualizowanego KPOŚK).

123.	Gmina Miasto Płock	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.1	100	Uzupełnienie wskaźników rezultatu – tabela s. 100 – polegające na dodaniu pkt. 2 - zmniejszona ilość odpadów składowana na wysypiskach.	Proponowany wskaźnik w sposób bardziej kompleksowy odnosi się do problematyki zagospodarowania odpadów komunalnych zgodnie z regulacjami unijnymi (m.in. Dyrektywy 99/31/WE w sprawie składowania odpadów).	<b>Uwaga uwzględniona.</b> Dodano wskaźnik: Udział odpadów komunalnych niepodlegających składowaniu w ogólnej masie odpadów komunalnych. Źródło danych: Eurostat
124.	Gmina Miasto Płock	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.1	100	Przeznaczenie środków przeznaczonych do pozyskania przez beneficjentów (JST) na budowę spalarni w wyłącznie formie bezwrotnej (cyt. przewiduje się wsparcie w formie dotacji bezwrotnej, ewentualnie zwrotnych form w ramach inwestycji związanych ze spalarniami odpadów) – s. 101 Planowane wykorzystanie instrumentów inżynierii finansowej.	Zwrotne formy wsparcia mogą stanowić dla jednostek samorządu terytorialnego mogą być źródłem niewykorzystywanym, ze względu na zaciągnięcie wcześniej zobowiązania, zwłaszcza wobec znacznej wysokości środków niezbędnych do realizacji bardzo poważnej inwestycji, jaką jest spalarnia odpadów. Zwrotne formy finansowe utrudnią lub uniemożliwią również możliwość realizacji inwestycji spalarniowych w formule partnerstwa publiczno-prywatnego, w ramach którego bezwrotne formy mogłyby stanowić uzupełnienie wkładu podmiotu publicznego w przedsięwzięcie.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Kwestie te zostaną rozstrzygnięte w analizie ex-ante instrumentów finansowych, która, zgodnie z art. 32 projektu rozporządzenia ogólnego ma być podstawą do podejmowania decyzji dotyczących formy wsparcia.
125.	Gmina Miasto Płock	Załączniki	210	Uzupełnienie wykazu dużych projektów (pkt 11.2. ss. 210, 211) w zakresie projektów z sektora (2) energetyki o pozycję „Regionalna Instalacja Przetwarzania Odpadów Komunalnych w Płocku”.	Przedsięwzięcie planowane przez Gminę – Miasto Płock, zgodnie z Wojewódzkim Planem Gospodarowania Odpadami dla Mazowsza, było m.in. wskazywane do potencjalnej możliwości uzyskania wsparcia dla projektów obejmujących działania przygotowawcze do realizacji w/w inwestycji ze środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko w ramach bieżącej perspektywy finansowej 2007-2013 przez Marszałka Województwa Mazowieckiego. O wskazanie takich inwestycji Ministerstwo Środowiska zwracało się w piśmie skierowanym Marszałka Województwa Mazowieckiego z dnia 28.05.2013 r. nr DEFwpp-792-. Celem wsparcia w ramach bieżącej perspektywy był wskazywany etap przedrealizacyjny, służący przygotowaniu inwestycji do realizacji w nowej perspektywie, której dotyczy konsultowany projekt. Zatem umieszczenie projektu w wykazie wydaje się naturalną konsekwencją prowadzonych przez MŚ działań.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> W związku z prowadzonym przeglądem WPGO, a także koniecznością przygotowania przez władze wojewódzkie planów inwestycyjnych, które będą załącznikiem do WPGO, na obecnym etapie brak podstaw do wskazania dużych projektów, jednak nie można wykluczyć, że po aktualizacji WPGO i przygotowaniu planów inwestycyjnych, takie projekty zostaną wskazane.

126.	Gmina Kędzierzyn- Kozle	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 5.2	158, 159	<p>PO IiŚ 2014-2020 będzie wносить wkład w realizację podejścia zintegrowanego, pomimo, iż w ramach samego programu nie przewiduje się realizacji projektów w formule ZIT. Postuluje się umożliwienie realizacji zintegrowanych projektów inwestycyjnych dotyczących kilku gmin, czy powiatów delimitowanych w ramach jednego subregionalnego obszaru funkcjonalnego, nie będącego ZIT w rozumieniu Zasad realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w Polsce. Ponadto postuluje się umieszczenie preferencji dla projektów subregionów nie będących związkiem ZIT ale posiadających Strategię ZIT komplementarną ze strategią ZIT wojewódzkiego.</p>	<p>W swej istocie inwestycje zintegrowane terytorialnie to projekty wzajemnie powiązane i komplementarne. Określone wstępnie w KPZK obszary subregionalne przygotowując się do nowej perspektywy finansowej opracowują ze środków POPT 2007-2014 strategię zintegrowanego rozwoju, czy też zintegrowanych inwestycji terytorialnych. Są to propozycje projektów oddziaływających nie tylko na rdzeń subregionu, ale także na jego obszar funkcjonalny oraz województwo, zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju. Założenia większości RPO 2014-2020 wykluczają realizację ZIT w miastach innych, niż wojewódzkie. Wykluczają także realizację instrumentu RLKS. Brakuje zatem źródeł, z których finansowane będą projekty integrujące np. miasto z wsią, a dotyczące budowy, czy rozbudowy kanalizacji, transportu publicznego, czy ograniczenia szkodliwej emisji. Z zapisów projektu PO IiŚ 2014-2020 nie wynika jednoznacznie w jaki sposób wspierane będą miasta subregionalne nie wchodzące w skład związków ZIT oraz miasta subregionalne nie wchodzące w skład związków ZIT a chcące realizować partnerskie projekty zintegrowane terytorialnie z innymi jednostkami w ramach swojego obszaru funkcjonalnego na podstawie stosownych porozumień.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Kwestia realizacji projektów w formule ZIT jest w pierwszym rzędzie przedmiotem zapisów Umowy Partnerstwa. To ten dokument określa kierunkowe zasady zastosowania tego instrumentu w programach operacyjnych. Zapisy projektu POIiŚ są jedynie odzwierciedleniem tych ogólnych zapisów UP. Natomiast kwestia promowania projektów komplementarnych realizowanych zgodnie ze zintegrowanym podejściem będzie mogła być uwzględniona na etapie kryteriów wyboru projektów.</p>
------	-------------------------------	--	----------	--	---	---

127.	Gdańska Infrastruktura Wodociągowo-Kanalizacyjna Sp. z o.o.	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 5.2	Uwaga dotyczy obszarów w przewidywanych do wsparcia w ramach priorytetu inwestycyjnego 5.2 i potencjalnych beneficjentów wymienionych na stronie 98 projektu POIS 2014-2020	Jako jeden z obszarów wsparcia wymieniony został system monitorowania środowiska. W obszarze monitoringu wód podziemnych konieczne są działania nie tylko w aspekcie monitoringu środowiska i klęsk żywiołowych, ale także w aspekcie zapewnienia bezpieczeństwa dostaw wody. Stąd zasadne jest rozszerzenie listy beneficjentów priorytetu inwestycyjnego 5.2 o podmioty świadczące usługi wodno-ściekowe w ramach realizacji obowiązków własnych gmin lub poszerzenie o ten zakres priorytetu inwestycyjnego 6.2.	Wody podziemne poddawane są stałym zagrożeniom zanieczyszczenia ze strony działalności człowieka. Z uwagi na fakt, iż są one podstawowym źródłem zaopatrzenia w wodę konieczna jest rozbudowa lokalnych systemów monitoringu ich jakości i dynamiki w system kontroli stanu zasobów wody pitnej dla regionu. Pozwoli to na wyprzedzające przeciwdziałanie skutkom zanieczyszczenia wód oraz ograniczenie do minimum możliwości ich dalszego rozprzestrzeniania. Celem działań w obszarze monitoringu wód podziemnych w aspekcie zapewnienia bezpieczeństwa dostaw wody jest podwyższenie jakości systemu kontroli jakości i wielkości podziemnych zasobów wody pitnej, a w konsekwencji zwiększenie bezpieczeństwa zaopatrzenia w wodę w perspektywie wieloletniej.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> W ramach 5.2 planowane jest wsparcie przede wszystkim Państwowego Monitoringu Środowiska. Niemniej przewidziane obecnie w treści PO zapisy dotyczące potencjalnych beneficjentów nie wykluczają w tym obszarze firm wodociągowych. Szczegółowy katalog beneficjentów zostanie doprecyzowany w Szczegółowym Opisie Priorytetów.
------	---	--	---	---	---	---

128.	Gmina Miasta Gdyni	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 5.2	108	<p>Należy dokonać demarkacji dla Celu tematycznego 5. pomiędzy poziomem krajowym i 16 Regionalnymi Programami Operacyjnymi dla przedsięwzięć z zakresu zarządzania wodami opadowymi, tj. budowy i rozbudowy systemów gromadzenia, oczyszczania i odprowadzania wód opadowych i roztopowych.</p>	<p>W przedłożonym do konsultacji społecznych dokumencie Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 (POIiŚ) zawarto demarkację dla Celu tematycznego 5. pomiędzy poziomem krajowym i 16 Regionalnymi Programami Operacyjnymi dla przedsięwzięć tylko z zakresu małej retencji. Mając na uwadze przywidziany na str. 98 POIiŚ obszar wsparcia dotyczący zabezpieczenia obszarów miejskich przed niekorzystnymi zjawiskami pogodowymi i ich następstwami, oraz zgłoszoną uwagę nr 1, niezbędne jest wyznaczenie linii demarkacyjnej dla przedsięwzięć dotyczących właściwego zarządzania wodami opadowymi w obszarach miejskich, tj. budowy i rozbudowy systemów gromadzenia, oczyszczania i odprowadzania wód opadowych i roztopowych.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Zgodnie z ustaloną z władzami regionalnymi linią demarkacyjną działania związane z zagospodarowaniem wód opadowych są przewidziane do realizacji wyłącznie na poziomie krajowym. Uwaga jednak stała się bezprzedmiotowa, gdyż zapisy dotyczące linii demarkacyjnej zostały usunięte z treści PO.</p>
------	--------------------	--	-----	---	--	---

129.	Gmina Miasta Gdyni	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 5.2	99	<p>Wnioskuje się o uzupełnienie pierwszego akapitu Terytorialny obszar realizacji o następujące zdanie: Interwencje będą dotyczyć będą również obszarów miejskich o największym zagrożeniu występowania nagłych powodzi lokalnych.</p>	<p>Problemem miast w Polsce jest niewystarczający rozwój systemów odbioru i oczyszczania wód opadowych i roztopowych, w tym w szczególności systemów zapewniających opóźnienie odpływu wód z powierzchni nieprzepuszczalnych do odbiornika. Problem ten ma szczególny wymiar w aglomeracji trójmiejskiej, zlokalizowanej jednocześnie na wybrzeżu oraz w strefie krawędziowej wysoczyzny morenowej Pojezierza Kaszubskiego . Występujące tu duże deniwelacje terenu powodują znaczne przyśpieszenie odpływu wód opadowych, a w przypadku deszczy nawalnych wystąpienie nagłych powodzi lokalnych typu Flash Food (FF). Analiza obszarów i częstotliwości występowania w Polsce tego groźnego zjawiska w latach 1971-2010, przeprowadzona przez Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej wykazała, że zlewnie wybrzeża od Gdańska do Redy należą do regionów najczęstszego występowania nagłych powodzi lokalnych typu FF, w tym Gdynia i Gdańsk zaliczone zostały do powiatów o największym zagrożeniu tego typu powodziami . Mając na uwadze konieczność zabezpieczenia miast przed nagłymi lokalnymi powodziami poprzez właściwe zarządzanie wodami opadowymi oraz skalę i wielkość przedsięwzięć zapewniających bezpieczny odbiór, oczyszczanie i odprowadzanie wód opadowych i roztopowych, należy umożliwić w perspektywie finansowej 2014-2020 realizację tego typu projektów ze wsparciem unijnym z Funduszu Spójności w ramach PO Infrastruktura i Środowisko.</p>	<p><b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> Działania związane z zagospodarowaniem wód opadowych będą realizowane w ramach PI 5.2. Opis działań w PI 5.2 został zmodyfikowany.</p>
------	--------------------	--	----	--	---	--

130.	Gmina Miasta Gdyni	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 5.2	98	Wnioskuje się o następujące doprecyzowanie zapisu dotyczącego 1. obszaru przewidzianego wsparcia: - działania dotyczące zabezpieczenia obszarów miejskich przed niekorzystnymi zjawiskami pogodowymi i ich następstwami, w szczególności poprzez właściwe zarządzanie wodami opadowymi i roztopowymi;	Właściwe zarządzanie wodami opadowymi na obszarach miejskich możliwe jest w wyniku realizacji przedsięwzięć polegających na budowie i przebudowie kanalizacji deszczowej oraz urządzeń podczyszczających i retencyjno-sedymentacyjnych. Działania takie stanowią efektywną metodę ograniczenia skutków nagłych powodzi miejskich, wywołujących podtopienia i zalania oraz znaczącą potrzebę w zakresie inwestycji w sektorze gospodarki wodnej w obszarach zurbanizowanych.	<b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> Działania związane z zagospodarowaniem wód opadowych będą realizowane w ramach PI 5.2. Opis działań w PI 5.2 został zmodyfikowany.
131.	Gmina Miasta Gdyni	Plan finansowy programu	150	Alokacja z środków unijnych na cel tematyczny 5. Promowanie dostosowania do zmian klimatu, zapobieganie ryzyku i zarządzanie ryzykiem w wysokości 230 286 442 euro jest zdecydowanie za niska. Mając na uwadze planowany zakres rzeczowy celu tematycznego 5, w tym pilne potrzeby w zakresie zabezpieczenia przeciwpowodziowego oraz zagospodarowania wód opadowych i roztopowych w miastach w całym kraju, kwotę alokacji należy zdecydowanie zwiększyć.	W Regionalnym Programie Strategicznym w zakresie energetyki i środowiska Ekoefektywne Pomorze, stanowiącym Załącznik do Uchwały Nr 931 / 274 / 13 Zarządu Województwa Pomorskiego z dnia 08 sierpnia 2013 roku, zawarte są przedsięwzięcia strategiczne wpisujące się w cel tematyczny 5, tj.: Kompleksowe zabezpieczenie przeciwpowodziowe Żuław do roku 2030 - etap II oraz Budowa i modernizacja systemu odprowadzania wód opadowych w ramach kontynuacji programu ochrony wód Zatoki Gdańskiej, których orientacyjna wartość całkowita przekracza 1 mld PLN. Biorąc pod uwagę 85% poziom dofinansowania, planowana kwota alokacji środków unijnych na cel tematyczny 5. mogłaby ewentualnie pokryć dofinansowanie realizacji jedynie pilnych potrzeb w zakresie zabezpieczenia przeciwpowodziowego oraz zagospodarowania wód opadowych i roztopowych w miastach tylko jednego województwa.	<b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> Rozważane jest zwiększenie alokacji na PI.5.2.
132.	Gmina Miasta Sopotu	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 5.2	strona 98	Wnioskuje się o rozszerzenie zapisu dotyczącego wsparcia pierwszego obszaru Działania dotyczące zabezpieczenia obszarów miejskich przed niekorzystnymi zjawiskami pogodowymi i ich następstwami o działania z zakresu właściwego	Właściwe zarządzanie wodami opadowymi na obszarach miejskich możliwe jest w wyniku realizacji przedsięwzięć polegających na budowie i przebudowie kanalizacji deszczowej oraz urządzeń podczyszczających i retencyjno-sedymentacyjnych. Działania takie stanowią efektywną metodę ograniczenia skutków	<b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> Działania związane z zagospodarowaniem wód opadowych będą realizowane w ramach PI 5.2. Opis działań w PI 5.2 został zmodyfikowany.

			<p>zarządzania wodami opadowymi i roztopowymi.</p>	<p>nagłych powodzi miejskich, wywołujących podtopienia i zalania oraz znaczącą potrzebę w zakresie inwestycji w sektorze gospodarki wodnej w obszarach zurbanizowanych. Zrealizowane przez Gminę Miasta Sopotu zadania z pierwszego etapu projektu „Ochrona wód Zatoki Gdańskiej – budowa i modernizacja systemu odprowadzania wód opadowych w Sopocie- etap I”, dofinansowanego z POIiŚ, wpłynęły na znaczną poprawę stanu wód potoków sopockich oraz Zatoki Gdańskiej, a także na ograniczenie podtopień dolnego tarasu Miasta w obrębie zlewni potoków objętych projektem. Niestety wskutek częstego występowania opadów nawaalnych na terenie naszego Miasta nadal występują lokalne podtopienia dolnego tarasu, szczególnie dotkliwe na terenie zlewni potoków nie objętych poprzednim projektem. Spowodowane jest to przede wszystkim zbyt małą retencją oraz zbyt małą przepustowością i złymi warunkami odpływu na tych odcinkach miejskiego systemu odprowadzania wód opadowych, które nie były dotąd przebudowywane ani modernizowane. W tych rejonach większość kanałów jest zdegradowana, co wymaga ich przebudowy celem zapewnienia prawidłowego odprowadzania wód opadowych z newralgicznych terenów Miasta. Powinna być również zwiększana zdolność retencyjna poszczególnych zlewni potoków sopockich, stanowiących elementy miejskiego systemu odprowadzania wód opadowych.</p>	
--	--	--	--	--	--



133.	Gmina Miasta Sopotu	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	150	Wnioskuje się o zwiększenie alokacji na dla celu tematycznego 5.	Alokacja z środków unijnych na cel tematyczny 5. Promowanie dostosowania do zmian klimatu, zapobieganie ryzyku i zarządzanie ryzykiem w wysokości 230 286 442 euro jest zdecydowanie za niska. Mając na uwadze planowany zakres rzeczowy celu tematycznego 5, w tym pilne potrzeby w zakresie zabezpieczenia przeciwpowodziowego oraz zagospodarowania wód opadowych i roztopowych w miastach w całym kraju, kwotę alokacji należy zdecydowanie zwiększyć.	<b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> Rozważane jest zwiększenie alokacji na PI.5.2.
134.	Gmina Miasta Sopotu	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	100	wnioskuje się o dodanie jako wskaźnika produktu: długość wybudowanej lub przebudowanej kanalizacji deszczowej oraz liczba wybudowanych urządzeń podczyszczających	W przedłożonym do konsultacji społecznych projekcie Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko wskaźniki produktu nie uwzględniają projektów dotyczących zarządzania wodami opadowymi i roztopowymi.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Do programu dobierane są wskaźniki najbardziej reprezentatywne (mogące zobrazować najważniejsze planowane zmiany i wskazujące większość typów interwencji przewidywanych do wsparcia). Wszystkie wskaźniki, oprócz kryterium trafności, powinny spełniać także szereg innych kryteriów metodologicznych określonych w (projektach) wytycznych KE, w tym m.in. kryteria dostępności i tzw. solidności. Czynniki te sprawiają, że preferencją objęte są - w przypadku wskaźników rezultatu - wskaźniki istniejące w statystykach publicznych, a - w przypadku wskaźników produktu - wskaźniki znajdujące się w katalogu unijnych i krajowych wskaźników wspólnych (tj. wskaźniki 'common' i Wspólnej Listy Wskaźników Kluczowych).

135.	Gmina Miasta Sopotu	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	strona 99	Wnioskuje się o uzupełnienie pierwszego akapitu Terytorialny obszar realizacji o następujące zdanie: Interwencje będą dotyczyć będą również obszarów miejskich o największym zagrożeniu występowania nagłych powodzi lokalnych.	Problemem miast w Polsce jest niewystarczający rozwój systemów odbioru i oczyszczania wód opadowych i roztopowych, w tym w szczególności systemów zapewniających opóźnienie odpływu tych wód z powierzchni nieprzepuszczalnych do odbiornika. Problem ten ma szczególny wymiar w aglomeracji trójmiejskiej, zlokalizowanej jednocześnie na wybrzeżu oraz w strefie krawędziowej wysoczyzny morenowej Pojezierza Kaszubskiego. Mając na uwadze konieczność zabezpieczenia miast przed nagłymi lokalnymi powodziami poprzez właściwe zarządzanie wodami opadowymi oraz skalę i wielkość przedsięwzięć zapewniających bezpieczny odbiór, oczyszczanie i odprowadzanie wód opadowych i roztopowych, należy umożliwić w perspektywie finansowej 2014-2020 realizację tego typu projektów ze wsparciem unijnym z Funduszu Spójności w ramach PO Infrastruktura i Środowisko.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Brak konieczności aż takiego uszczegółowienia zapisów PO.
------	---------------------	--	-----------	---	--	--

136.	Urząd Miejski w Gdańsku	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 5.2	150	<p>Alokacja z środków unijnych na cel tematyczny 5. Promowanie dostosowania do zmian klimatu, zapobieganie ryzyku i zarządzanie ryzykiem w wysokości 230 286 442 euro jest zdecydowanie za niska. Mając na uwadze planowany zakres rzeczowy celu tematycznego 5, w tym pilne potrzeby w zakresie zabezpieczenia przeciwpowodziowego oraz zagospodarowania wód opadowych i roztopowych w miastach w całym kraju, kwotę alokacji należy zdecydowanie zwiększyć.</p>	<p>W Regionalnym Programie Strategicznym w zakresie energetyki i środowiska Ekoefektywne Pomorze, stanowiącym Załącznik do Uchwały Nr 931 / 274 / 13 Zarządu Województwa Pomorskiego z dnia 08 sierpnia 2013 roku, zawarte są przedsięwzięcia strategiczne wpisujące się w cel tematyczny 5, tj.: Kompleksowe zabezpieczenie przeciwpowodziowe Żuław do roku 2030 - etap II oraz Budowa i modernizacja systemu odprowadzania wód opadowych w ramach kontynuacji programu ochrony wód Zatoki Gdańskiej, których orientacyjna wartość całkowita przekracza 1 mld PLN. Biorąc pod uwagę 85% poziom dofinansowania, planowana kwota alokacji środków unijnych na cel tematyczny 5. mogłaby ewentualnie pokryć dofinansowanie realizacji jedynie pilnych potrzeb w zakresie zabezpieczenia przeciwpowodziowego oraz zagospodarowania wód opadowych i roztopowych w miastach tylko jednego województwa.</p>	<p><b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> Rozważane jest zwiększenie alokacji na PI.5.2.</p>
137.	Urząd Miejski w Gdańsku	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 5.2	108	<p>Należy dokonać demarkacji dla Celu tematycznego 5. pomiędzy poziomem krajowym i 16 Regionalnymi Programami Operacyjnymi dla przedsięwzięć z zakresu zarządzania wodami opadowymi, tj. budowy i rozbudowy systemów gromadzenia, oczyszczania i odprowadzania wód opadowych i roztopowych.</p>	<p>W przedłożonym do konsultacji społecznych dokumencie Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 (POIIŚ) zawarto demarkację dla Celu tematycznego 5. pomiędzy poziomem krajowym i 16 Regionalnymi Programami Operacyjnymi dla przedsięwzięć tylko z zakresu małej retencji. Mając na uwadze przywidziany na str. 98 POIIŚ obszar wsparcia dotyczący zabezpieczenia obszarów miejskich przed niekorzystnymi zjawiskami pogodowymi i ich następstwami, oraz zgłoszoną uwagę nr 1, niezbędne jest wyznaczenie linii demarkacyjnej dla przedsięwzięć dotyczących właściwego zarządzania wodami opadowymi w obszarach miejskich, tj. budowy i rozbudowy systemów gromadzenia, oczyszczania i odprowadzania wód opadowych i roztopowych.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Zgodnie z ustaloną z władzami regionalnymi linią demarkacyjną, działania związane z zagospodarowaniem wód opadowych są przewidziane do realizacji wyłącznie na poziomie krajowym. Uwaga stała się jednak bezprzedmiotowa, gdyż zapisy dotyczące linii demarkacyjnej zostały usunięte z treści PO.</p>

138.	Urząd Miejski w Gdańsku	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 5.2	99	<p>Wnioskuje się o uzupełnienie pierwszego akapitu Terytorialny obszar realizacji o następujące zdanie: Interwencje będą dotyczyć będą również obszarów miejskich o największym zagrożeniu występowania nagłych powodzi lokalnych.</p>	<p>Problemem miast w Polsce jest niewystarczający rozwój systemów odbioru i oczyszczania wód opadowych i roztopowych, w tym w szczególności systemów zapewniających opóźnienie odpływu wód z powierzchni nieprzepuszczalnych do odbiornika. Problem ten ma szczególny wymiar w aglomeracji trójmiejskiej, zlokalizowanej jednocześnie na wybrzeżu oraz w strefie krawędziowej wysoczyzny morenowej Pojezierza Kaszubskiego . Występujące tu duże deniwelacje terenu powodują znaczne przyśpieszenie odpływu wód opadowych, a w przypadku deszczy nawalnych wystąpienie nagłych powodzi lokalnych typu Flash Food (FF). Analiza obszarów i częstotliwości występowania w Polsce tego groźnego zjawiska w latach 1971-2010, przeprowadzona przez Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej wykazała, że zlewnie wybrzeża od Gdańska do Redy należą do regionów najczęstszego występowania nagłych powodzi lokalnych typu FF, w tym Gdynia i Gdańsk zaliczone zostały do powiatów o największym zagrożeniu tego typu powodziami . Mając na uwadze konieczność zabezpieczenia miast przed nagłymi lokalnymi powodziami poprzez właściwe zarządzanie wodami opadowymi oraz skalę i wielkość przedsięwzięć zapewniających bezpieczny odbiór, oczyszczanie i odprowadzanie wód opadowych i roztopowych, należy umożliwić w perspektywie finansowej 2014-2020 realizację tego typu projektów ze wsparciem unijnym z Funduszu Spójności w ramach PO Infrastruktura i Środowisko.</p>	<p><b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> Działania związane z zagospodarowaniem wód opadowych będą realizowane w ramach PI 5.2. Opis działań w PI 5.2 został zmodyfikowany.</p>
------	-------------------------	--	----	--	---	--

139.	Urząd Miejski w Gdańsku	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 5.2	98	<p>Wnioskuje się o następujące doprecyzowanie zapisu dotyczącego 1. obszaru przewidzianego wsparcia: - działania dotyczące zabezpieczenia obszarów miejskich przed niekorzystnymi zjawiskami pogodowymi i ich następstwami, w szczególności poprzez właściwe zarządzanie wodami opadowymi i roztopowymi;</p>	<p>Właściwe zarządzanie wodami opadowymi na obszarach miejskich możliwe jest w wyniku realizacji przedsięwzięć polegających na budowie i przebudowie kanalizacji deszczowej oraz urządzeń podczyszczających i retencyjno-sedymentacyjnych. Działania takie stanowią efektywną metodę ograniczenia skutków nagłych powodzi miejskich, wywołujących podtopienia i zalania oraz znaczącą potrzebę w zakresie inwestycji w sektorze gospodarki wodnej w obszarach zurbanizowanych.</p>	<p><b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> Działania związane z zagospodarowaniem wód opadowych będą realizowane w ramach PI 5.2. Opis działań w PI 5.2 został zmodyfikowany.</p>
140.	Urząd Gminy Brenna	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.4	108	<p>Uwaga dotyczy kwestii DEMARKACJI i możliwości składania wniosków przez gminy o niskim zaludnieniu, ale należących do aglomeracji powyżej 10 tys. RLM. Kryterium demarkacji pomiędzy poziomem krajowym, a regionalnym powinno opierać się tylko na wielkości aglomeracji, natomiast możliwość składania wniosku o dofinansowanie nie może być dodatkowo zależna o konieczność osiągnięcia wskaźnika koncentracji. Ustalenie w nowym POIS wskaźnika koncentracji na poziomie 120 lub 90 Mk/km nowobudowanej sieci czyli na poziomie obowiązującym w obecnym programie, PONOWNIE spowoduje brak możliwości ubiegania się o środki na kanalizację dla gmin o niskim zaludnieniu, ale należących do aglomeracji powyżej 10 tys. RLM (takich jak np. Gmina Brenna).</p>	<p>Z informacji dot. nowych programów operacyjnych tj. RPO, PROW i POIS wynika, że demarkacja dla projektów kanalizacyjnych pomiędzy wsparciem krajowym, a regionalnym będzie przebiegać na wartości 10 tys. RLM dla danej aglomeracji. W obecnym POIS dodatkowym kryterium uniemożliwiającym składanie wniosków gminom należącym do aglomeracji powyżej 10 tys. RLM, był tzw. wskaźnik koncentracji ustalony na min. poziomie 120 Mk/km nowobudowanej sieci (w szczególnych sytuacjach: 90 Mk/km). Wskaźnik ten, był uwzględniany we wszystkich konkursach ogłoszonych przez Ministerstwo Środowiska, co spowodowało, że gminy nie osiągające ww. wartości wskaźnika, nie mogły korzystać ze środków Funduszu Spójności, a tym samym realizować założeń Dyrektywy Rady UE 91/271/EWG. Dodatkowo przynależność do aglomeracji powyżej 10 tys. RLM spowodowała brak możliwości korzystania z RPO. Gminy wiejskie posiadały dodatkową możliwość realizacji projektów kanalizacyjnych ze środków PROW, gdzie demarkacja z pozostałymi programami - krajowym i regionalnym miała charakter kwotowy. Niestety, w obecnym okresie programowania zapisy „Wstępnego zarysu PROW..” (wersja 1.0) wskazują, że inwestycje związane z gospodarką wodno-ściekową</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Szczegółowy opis działań możliwych do wsparcia w tym obszarze oraz kryteria wyboru projektów zostaną doprecyzowane w Szczegółowym Opisie Priorytetów. Trzeba jednak mieć na uwadze, że zbiorcze systemy kanalizacyjne powinny być budowane tam, gdzie jest to uzasadnione ekonomicznie, a więc na terenach o zwartej zabudowie, a kwestia wskaźnika koncentracji wynika wprost z obowiązującego rozporządzenia Ministra Środowiska.</p>

				<p>będą realizowane w ramach polityki spójności. Podsumowując, ze względu na fakt, iż gminy takie jak Brenna - położona w parku krajobrazowym i jego otulinie, ujęta w KPOŚK, dla której łączna wartość RLM wynosi ponad 67 tys. - nie mogła złożyć wniosku o dofinansowanie ani do POIŚ, ani i do RPO. Powodem była wartość RLM, ale przede wszystkim konieczność uzyskania wskaźnik koncentracji. Dla takich Gmin, takich jak Brenna ww. wskaźnik, w obszarach najludniejszych, waha się pomiędzy 50, a 60 Mk/km. Dlatego zgłaszamy, aby powyższy wskaźnik nie stanowił kryterium dostępu do udziału w konkursach ogłaszanych w ramach nowego POIŚ, ponieważ ponownie zostanie ograniczona możliwość ubiegania się o środki na inwestycje kanalizacyjne, na obszarach o istotnym znaczeniu pod względem ochrony środowiska.</p>	
--	--	--	--	---	--

141.	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego Wydział Rozwoju Regionalnego	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 5.2	97;204 Osi priorytetowej II: Ochrona środowiska, w tym adaptacja do zmian klimatu postuluje się o wpisanie do wykazu dużych projektów następujących przedsięwzięć: „RSOR Regionalny System Oceny Ryzyka oraz Zarządzania Klęskami Żywiolowymi”. Beneficjent projektu: Miasto Częstochowa. „Bezpieczny Śląsk - wsparcie systemu ratowniczo - gaśniczego w województwie śląskim”. Beneficjent projektu: Komenda Wojewódzka PSP w Katowicach. „Poprawa bezpieczeństwa przeciwpowodziowego powiatu żywieckiego”. Beneficjent projektu: Starostwo Powiatowe w Żywcu. „Poprawa bezpieczeństwa przeciwpowodziowego Powiatu Bielskiego -budowa zbiorników retencyjnych na terenie gmin Jasienica i Wilkowice”. Beneficjent projektu: Gminy Jasienica, Wilkowice. „Poprawa stanu infrastruktury przeciwpowodziowej Subregionu Północnego Województwa Śląskiego”. Beneficjent projektu: Miasto Częstochowa.	Projekty proponowane do uwzględnienia w 'wykazie dużych projektów' projektu POIS 2014-2020, ze względu na ich wyszczególnienie w projekcie Mandatu Negocjacyjnego Województwa Śląskiego. W kierunku negocjacyjnego systemu programowania działań rozwojowych ukierunkowanych terytorialnie na lata 2014-2020.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Ministerstwo Środowiska nie zgłosiło inwestycji do umieszczenia na liście dużych projektów, co wynika z braku formalnych podstaw do zgłaszania propozycji projektów. Inwestycje w infrastrukturę hydrotechniczną powinny przed objęciem ich wsparciem w ramach PI 5.2 zostać ocenione w ramach Masterplanów dla dorzeczy Wisły i Odry.
------	---	--	---	---	---

142.	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego Wydział Rozwoju Regionalnego	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.1	109;204	Osi priorytetowej II: Ochrona środowiska, w tym adaptacja do zmian klimatu postuluje się o wpisanie do wykazu dużych projektów następujących przedsięwzięć: „Rozbudowa regionalnej instalacji zagospodarowania odpadów komunalnych w Sobuczynie, obsługującej północny region województwa śląskiego poprzez budowę instalacji do termicznego unieszkodliwiania odpadów.” Beneficjent projektu: Miasto Częstochowa.	Projekty proponowane do uwzględnienia w 'wykazie dużych projektów' projektu POIS 2014-2020, ze względu na ich wyszczególnienie w projekcie Mandatu Negocjacyjnego Województwa Śląskiego. W kierunku negocjacyjnego systemu programowania działań rozwojowych ukierunkowanych terytorialnie na lata 2014-2020.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> W związku z prowadzonym przeglądem WPGO, a także koniecznością przygotowania przez władze wojewódzkie planów inwestycyjnych, które będą załącznikiem do WPGO, na obecnym etapie brak podstaw do wskazania dużych projektów, jednak nie można wykluczyć, że po aktualizacji WPGO i przygotowaniu planów inwestycyjnych, takie projekty zostaną wskazane.
143.	GEPARK KIELCE	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.4	105	W WIERSZACH TERYTORIALNY OBSZAR REALIZACJI BEZ USZCZEGÓLOWIENIA	ABY BYŁ DOSTĘP DO INNYCH OBSZARÓW	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Kwestia terytorialnego obszaru realizacji wynika z dokumentów strategicznych, takich jak Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju, czy strategię zintegrowane (np. BEiŚ). Konieczność określenia preferencji terytorialnych realizacji projektów wynika i z dokumentów KE (template) i wytycznych krajowych i będzie miała wpływ na efektywność wdrażanych projektów.
144.	GEPARK KIELCE	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.4	105	W WIERSZU DRUGIM ZA DUŻE USZCZEGÓLOWIENIE- BEZ OGRANICZEŃ	ABY DOSTĘP MIAŁY INNE JEDNOSTKI	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> W treści PO podano: "Przewiduje się, że inwestycje objęte PO IS będą w istotnej mierze zlokalizowane na terenach poza miejskich i będą mogły istotnie oddziaływać na obszary wiejskie". Nie oznacza to więc, że projekty będą realizowane wyłącznie na obszarach pozamiejskich. Nie ma tu więc żadnego ograniczenia.



145.	Gmina Kielce	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.4	105	Usunąć zapis: (wyłącznie podlegające Parkom Narodowym)	Zapis ten stoi w sprzeczności z wykazem potencjalnych beneficjentów, bowiem znacznie zawęża ich rodzaj.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Zgodnie z ustaloną z władzami regionalnymi linią demarkacyjną, działania w zakresie ośrodków prowadzących działalność w zakresie edukacji ekologicznej (m.in. w parkach krajobrazowych) mogą być realizowane w ramach RPO.
146.	Gmina Kielce	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.5	106	Brak informacji, na czym miałyby polegać działania mające na celu rewitalizację miast, skierowane do jednostek samorządu terytorialnego, które zgodnie z wykazem potencjalnych beneficjentów mają być beneficjentami tego priorytetu inwestycyjnego.	Rewitalizacja miast jest zagadnieniem bardzo szerokim, natomiast opisane zadania dotyczą głównie przemysłu i przedsiębiorstw.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Szczegółowy opis działań możliwych do wsparcia w tym obszarze zostanie doprecyzowany w Szczegółowym Opisie Priorytetów.
147.	Samorząd Województwa Warmińsko-Mazurskiego	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 5.2	99	Proponuje się dodanie dużych projektów do listy projektów objętych wsparciem Programu Operacyjnego IiŚ 2014-2020.	W ramach osi priorytetowej 5.2 będą realizowane działania infrastrukturalne nakierowane na wzmocnienie odporności na zagrożenia związane ze zmianami klimatu na obszarach miejskich oraz na wybrzeżu Morza Bałtyckiego a także działania nakierowane na zwiększenie możliwości zapobiegania zagrożeniom naturalnym, na które Polska jest szczególnie narażona tzn. powodzi oraz suszy i reagowaniu na nie. Obszar Żuław Wiślanych ze względu na swe specyficzne położenie obejmuje wszystkie obszary wskazane do wsparcia w ramach tego działania. Przy wschodnich granicach tej krainy geograficznej znajduje się Elbląg liczący 130 000 mieszkańców, a włączając silnie urbanizującą się strefę podmiejską blisko 200 000. Ze strony północnej Żuławy Wiślane ogranicza pasmo akumulacyjne w postaci Mierzei Wiślanej, które oddziela Żuławy od wód Zatoki Gdańskiej. Dodatkowo zdecydowana większość obszaru Żuław Wiślanych znajduje się w delcie Wisły przez co bezpośrednio narażona jest na skutki powodzi opadowych i roztopowych. Położenie w bezpośrednim sąsiedztwie wód morskich i występowanie terenów depresyjnych	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Brak listy dużych projektów w tym obszarze wynika z informacji otrzymanych od Ministerstwa Środowiska: resort nie zgłosił inwestycji do umieszczenia na liście dużych projektów, co wynika z braku formalnych podstaw do zgłaszania propozycji projektów. Inwestycje w infrastrukturę hydrotechniczną powinny przed objęciem ich wsparciem w ramach PI 5.2 zostać ocenione w ramach Masterplanów dla dorzeczy Wisły i Odry.

					<p>zwiększa ryzyko wystąpienia powodzi o charakterze sztormowym i zimowym w skutek cofania się wody przez gęstą sieć rzeczną występującą na tym obszarze. Obszar Żuław Wiślanych poprzez powyższe uwarunkowania i czynniki jest terenem szczególnie narażonym wystąpienie powodzi. Szacowana wartość zadań dla II etapu Programu Kompleksowe Zabezpieczenie Przeciwpowodziowe Żuław do roku 2030 proponowanego w mandacie samorządowym województwa warmińsko-mazurskiego do Kontraktu Terytorialnego przewyższa 50 mln euro i przy obecnych zapisach Programu Operacyjnego liŚ 2014-2020, który nie przewiduje realizacji dużych projektów (wartości ponad 50 mln. euro) niemożliwa jest realizacja tej strategicznej w skali kraju i regionu inwestycji. W związku z powyższym wnioskuje się o zmianę zapisu w Programie, która umożliwi realizację powyższego przedsięwzięcia.</p>	
148.	Departament Infrastruktury Ministerstwa Obrony Narodowej	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.5	109	uwaga redakcyjna : w opisie poziomu krajowego celu tematycznego 6 trzeci tiret zaczynający się od słów: projekty z zakresu bioróżnorodności... poprawić odmianę słowa obszarów na obszarach	błąd redakcyjny	<b>Uwaga uwzględniona.</b>
149.	Komenda Główna Państwowej Straży Pożarnej	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 5.2	- str. 108, Demarkacja z pozostałymi programami	Komplementarność i demarkacja osi priorytetowej z przedsięwzięciami współfinansowanymi z 16 Regionalnymi Programami Operacyjnymi, Cel tematyczny 5, 16 Regionalnych Programów Operacyjnych, sformułowaniu: „wyposażenie służb ratowniczych (ochotnicza straż pożarna)”, nadać brzmienie: „wyposażenie służb ratowniczych”	Propozycja demarkacji zbyt szczegółowa. Zgodnie z zapisami ze str. 168 demarkacja ma być ogólnie opisana w Programie i ograniczać się do właściwości beneficjenta projektu, a nie jak ma to miejsce w przypadku PSP i OSP identyfikowania go z nazwy.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Uwaga stała się bezprzedmiotowa, gdyż zapisy dotycząca linii demarkacyjnej zostały usunięte z treści PO.

150.	Komenda Główna Państwowej Straży Pożarnej	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 5.2	- str. 108, Demarkacja z pozostałymi programami	Komplementarność i demarkacja osi priorytetowej z przedsięwzięciami współfinansowanymi z 16 Regionalnymi Programami Operacyjnymi, Cel tematyczny 5, Poziom krajowy sformułowaniu: „wyposażenie służb ratowniczych (państwowa straż pożarna)”, nadać brzmienie: „wyposażenie służb ratowniczych”	Propozycja demarkacji zbyt szczegółowa. Zgodnie z zapisami ze str. 168 demarkacja ma być ogólnie opisana w Programie i ograniczać się do właściwości beneficjenta projektu, a nie jak ma to miejsce w przypadku PSP i OSP identyfikowania go z nazwy.	<b>Uwaga powtórzona. J.w.</b>
151.	Komenda Główna Państwowej Straży Pożarnej	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 5.2	- str. 100, Wskaźniki typu output (produkt/rezultat bezpośredni)	dodać wskaźnik: „Liczba wybudowanych, rozbudowanych i zmodernizowanych i zakupionych urzędzeń (/budowli) dla celów ochrony przed katastrofami”	Należy uwzględnić również wskaźnik infrastrukturalny mierzący realizację celu w zakresie zapobiegania zagrożeniom naturalnym, jak i wywołanym działalnością człowieka.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Do programu dobierane są wskaźniki najbardziej reprezentatywne (mogące zobrazować najważniejsze planowane zmiany i wskazujące większość typów interwencji przewidywanych do wsparcia). Wszystkie wskaźniki, oprócz kryterium trafności, powinny spełniać także szereg innych kryteriów metodologicznych określonych w (projektach) wytycznych KE, w tym m.in. kryteria dostępności i tzw. solidności. Czynniki te sprawiają, że preferencją objęte są - w przypadku wskaźników rezultatu - wskaźniki istniejące w statystykach publicznych, a - w przypadku wskaźników produktu - wskaźniki znajdujące się w katalogu unijnych i krajowych wskaźników wspólnych (tj. wskaźniki 'common' i Wspólnej Listy Wskaźników Kluczowych).
152.	Komenda Główna Państwowej Straży Pożarnej	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 5.2	- str. 100	Wskaźniki typu output (produkt/rezultat bezpośredni)	proszę o wyjaśnienie przyjętej wartości docelowej wskaźnika: „Liczba jednostek służb ratowniczych wyposażonych w sprzęt do prowadzenia akcji ratowniczych i usuwania skutków katastrof” (16 szt.), a także jego interpretacji oraz przyjętej metodologii jego weryfikacji	<b>Uwaga uwzględniona.</b> Zgodnie z informacjami przekazanymi przez resort środowiska wartość wskaźnika stanowi łączna liczba komend wojewódzkich, które uzyskają wsparcie w ramach projektu kompleksowego realizowanego przez Komendę Główną Państwowej Straży Pożarnej.

153.	Komenda Główna Państwowej Straży Pożarnej	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 5.2	- str. 98, 1 akapit od dołu, 3 wiersz od góry	po sformułowaniu: „jednostek organizacyjnych”, dodać: „służb ratowniczych,”	Obszary przewidziane do wsparcia w ramach osi priorytetowej: m. in. „rozwój systemów wczesnego ostrzegania i prognozowania zagrożeń oraz wsparcie systemu ratownictwa chemiczno – ekologicznego i służb ratowniczych na wypadek wystąpienia zjawisk katastrofalnych lub poważnych awarii” w przeważającym zakresie będą realizowały służby ratownicze. Stąd celowym jest uwzględnienie służb ratowniczych w kręgu potencjalnych beneficjentów.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Szczegółowy katalog beneficjentów zostanie doprecyzowany w Szczegółowym Opisie Priorytetów.
154.	Komenda Główna Państwowej Straży Pożarnej	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 5.2	- str. 98, w części „Przewiduje się wsparcie następujących obszarów”, 5 tiret od góry	nadać brzmienie: „- rozwój systemów wczesnego ostrzegania i prognozowania zagrożeń oraz wsparcie systemu ratowniczego (w tym ratownictwa chemiczno-ekologicznego) i służb ratowniczych na wypadek wystąpienia zagrożeń, w tym budowa, rozbudowa, modernizacja i tworzenie infrastruktury ratowniczej niezbędnej do skutecznego przygotowania się i reagowania na zagrożenia oraz ograniczania ich skutków”	Należy również uwzględnić, obok zakupu sprzętu, konieczność wsparcia budowy, rozbudowy, modernizacji i tworzenia infrastruktury ratowniczej, tak jak zostało to zagwarantowane dla SAR na str. 116 i dla służb ratownictwa medycznego na str. 137.	<b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> Opis działań w PI 5.2 został zmodyfikowany.
155.	Komenda Główna Państwowej Straży Pożarnej	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 5.2	- str. 98, 2 akapit od góry, 3 wiersz od góry	sformułowaniu: „powodzi oraz suszy i reagowaniu na nie”, nadać brzmienie: „powodzi oraz suszy, jak i zagrożeniom wywołanym działalnością człowieka (o charakterze antropogenicznym) i reagowaniu na nie oraz ograniczaniu ich skutków”	Należy, oprócz zagrożeń naturalnych, uwzględnić również pozostałe rodzaje zagrożeń. Zachowana tym samym zostanie zgodność z pozostałymi zapisami PO liŚ, gdzie: w pkt. 2.1. na str. 9 zacytowane są zapisy DSRK dotyczące m. in. potrzeby zapewnienia bezpieczeństwa również w przypadku poważnych awarii technologicznych, a na str. 10 cytuje się SRK w zakresie minimalizacji szkód i zagrożeń dla człowieka i środowiska (natężenie zjawisk katastrofalnych, innych klęsk żywiołowych), w pkt. 2.2. na str. 20-21 jest mowa o poważnych awariach. W związku z powyższym zasadne jest kompleksowe podejście do zapobiegania zagrożeniom.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Priorytet 5.2 dedykowany jest przede wszystkim zapobieganiu zagrożeniom wywołanym przez zjawisko naturalne jakim jest zmiana klimatu.

156.	Komenda Główna Państwowej Straży Pożarnej	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 5.2	—str. 97, pkt. 3.2.2., Zakres interwen cji-osi priorytet owej, 4 akapit od góry, 3 wiersz od dołu	sformułowaniu: „zapobiegania zagrożeniom naturalnym (głównie powodziom i suszom) i reagowaniu na nie”, nadać brzmienie: „zapobiegania zagrożeniom naturalnym (głównie powodziom i suszom), jak i wywołanym działalnością człowieka (o charakterze antropogenicznym) i reagowaniu na nie oraz ograniczaniu ich skutków”	Należy, oprócz zagrożeń naturalnych, uwzględnić również pozostałe rodzaje zagrożeń. Zachowana tym samym zostanie zgodność z pozostałymi zapisami PO liŚ, gdzie: w pkt. 2.1. na str. 9 zacytowane są zapisy DSRK dotyczące m. in. potrzeby zapewnienia bezpieczeństwa również w przypadku poważnych awarii technologicznych, a na str. 10 cytuje się SRK w zakresie minimalizacji szkód i zagrożeń dla człowieka i środowiska (natężenie zjawisk katastrofalnych, innych klęsk żywiołowych), w pkt. 2.2. na str. 20-21 jest mowa o poważnych awariach. W związku z powyższym zasadne jest kompleksowe podejście do zapobiegania zagrożeniom.	<b>Uwaga powtórzona. J.w.</b>
------	--	--	--	---	--	-------------------------------

157.	Komenda Główna Państwowej Straży Pożarnej	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 5.2	- str. 97, pkt. 3.2.2., Zakres interwencji osi priorytetowej	zmienić tłumaczenie Priorytetu inwestycyjnego 5.2 z pakietu legislacyjnego KE promoting investment to address specific risks, ensuring disaster resilience and developing disaster management systems na: „Wspieranie inwestycji na rzecz konkretnych zagrożeń przy jednoczesnym wzmocnieniu odporności na katastrofy i rozwijaniu systemów zarządzania”	Intencją zmiany tłumaczenia PI5.2. jest jednoznaczne wyartykułowanie sytuacji powstania stanu niebezpiecznego zarówno poprzez katastrofy naturalne, jak i wywołane działalnością człowieka. Zastosowanie terminu „klęska żywiołowa” w języku potocznym rozumiane jest zazwyczaj jedynie jako „katastrofa naturalna” – spowodowana działaniami sił przyrody (np. powodzie, silne wiatry, intensywne opady, mrozy, susze, osuwiska, wyładowania atmosferyczne i wywołane przez nie pożary). W opinii PSP zmiana tłumaczenia PI5.2 będzie bezpośrednio obejmowała zagrożenia związane z działalnością człowieka i pozwoli uniknąć na dalszym etapie programowania postrzegania zagrożeń dla CT5 jedynie w powiązaniu z siłami natury. Wydaje się, iż w tym kierunku zmiernają również prace KE, np. w zakresie określenia kategorii interwencji, gdzie dokonano wyraźnego podziału na kwestie związane z adaptacją do zmian klimatu i związanymi z nią ryzykami (realizacja PI5.1., wg materiału opiniowanego w maja br. kategoria interwencji 085), a także ryzykami naturalnymi niezwiązanymi ze zmianami klimatu oraz ryzykami wywołanymi działalnością człowieka (realizacja PI5.2., wg materiału opiniowanego w maju br. kategoria interwencji 086).	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Obowiązujące będzie tłumaczenie priorytetu z polskiej wersji językowej rozporządzenia unijnego. Nazwa zostanie więc zmieniona odpowiednio po otrzymaniu przez MRR polskiej wersji językowej rozporządzenia.
158.	Komenda Główna Państwowej Straży Pożarnej	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 5.2	- str. 97 – 100, pkt. 3.2.2. Oś priorytetowa II	zakres interwencji osi priorytetowej nie powinien ograniczać się wyłącznie do PI5.2.	występuje brak spójności między merytorycznymi uwarunkowaniami realizacji PI5.2 a działaniami adaptacyjnymi do zmian klimatu (objętymi PI5.1), przewidywane wsparcie obszarów określonych w osi priorytetowej wykracza poza zakres PI5.2, bowiem obejmuje również zadania mieszczące się w zakresie merytorycznym PI5.1; dodatkowo, działania, które mieszczą się w zakresie PI5.2 – zgodnie z zapisami obecnej wersji Programu – mają być jedynie „dopełnieniem” działań przewidzianych do wsparcia	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Uwaga niezrozumiała. Zakres PI. 5.2. uwzględnia potencjalne obszary P.I. 5.1.

159.	Komenda Główna Państwowej Straży Pożarnej	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 5.2	–str. 76, tabela „Architektura programu operacyjnego”, II. OŚ PRIORYTETOWA, CT5	zmienić tłumaczenie PI (5.2) z pakietu legislacyjnego KE promoting investment to address specific risks, ensuring disaster resilience and developing disaster management systems na: „Wspieranie inwestycji na rzecz konkretnych zagrożeń przy jednoczesnym wzmocnieniu odporności na katastrofy i rozwijaniu systemów zarządzania”	Intencją zmiany tłumaczenia PI5.2. jest jednoznaczne wyartykułowanie sytuacji powstania stanu niebezpiecznego zarówno poprzez katastrofy naturalne, jak i wywołane działalnością człowieka. Zastosowanie terminu „klęska żywiołowa” w języku potocznym rozumiane jest zazwyczaj jedynie jako „katastrofa naturalna” – spowodowana działaniami sił przyrody (np. powodzie, silne wiatry, intensywne opady, mrozy, susze, osuwiska, wyładowania atmosferyczne i wywołane przez nie pożary). W opinii PSP zmiana tłumaczenia PI5.2 będzie bezpośrednio obejmowała zagrożenia związane z działalnością człowieka i pozwoli uniknąć na dalszym etapie programowania postrzegania zagrożeń dla CT5 jedynie w powiązaniu z siłami natury. Wydaje się, iż w tym kierunku zmiierzają również prace KE, np. w zakresie określenia kategorii interwencji, gdzie dokonano wyraźnego podziału na kwestie związane z adaptacją do zmian klimatu i związanymi z nią ryzykami (realizacja PI5.1., wg materiału opiniowanego w maja br. kategoria interwencji 085), a także ryzykami naturalnymi niezwiązanymi ze zmianami klimatu oraz ryzykami wywołanymi działalnością człowieka (realizacja PI5.2., wg materiału opiniowanego w maju br. kategoria interwencji 086).	Uwaga powtórzona. J.w.
------	---	--	---	---	---	------------------------

160.	Komenda Główna Państwowej Straży Pożarnej	Plan finansowy programu	- str. 149 – 150, pkt.4.2 i 4.3	zwiększyć ilość środków na CT5	Biorąc pod uwagę stały wzrost zagrożeń wywołanych zmianami klimatu, jak i działalnością człowieka, to na działania adaptacyjne i związane z reagowaniem i ograniczaniem skutków zagrożeń udział procentowy CT5 w alokacji Polityki Spójności ogółem na lata 2014-2020 winien pozostać co najmniej na takim samym poziomie jak w obecnej perspektywie finansowej, czyli co najmniej 1,4%. Dodatkowo, należy traktować jako wiążącą decyzję Rady Ministrów i na CT5 w perspektywie finansowej 2014-2020 należy przeznaczyć tyle samo środków ile w perspektywie finansowej 2007-2013, czyli 1,4% całkowitej alokacji.	<b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> Rozważane jest zwiększenie alokacji na PI.5.2.
161.	Komenda Główna Państwowej Straży Pożarnej	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	- str. 74, ostatni wiersz 2 tiretu	sformułowaniu: „zwiększeniu możliwości zapobiegania klęskom żywiołowym i reagowania na nie”, nadać brzmienie: „zwiększeniu możliwości zapobiegania zagrożeniom (w tym klęskom żywiołowym), reagowania na nie i ograniczania ich skutków”	Należy, oprócz zagrożeń naturalnych, uwzględnić również pozostałe rodzaje zagrożeń. Zachowana tym samym zostanie zgodność z pozostałymi zapisami PO liŚ, gdzie: w pkt. 2.1. na str. 9 zacytowane są zapisy DSRK dotyczące m. in. potrzeby zapewnienia bezpieczeństwa również w przypadku poważnych awarii technologicznych, a na str. 10 cytuje się SRK w zakresie minimalizacji szkód i zagrożeń dla człowiek i środowiska (natężenie zjawisk katastrofalnych, innych klęsk żywiołowych), w pkt. 2.2. na str. 20-21 jest mowa o poważnych awariach. W związku z powyższym zasadne jest kompleksowe podejście do zapobiegania zagrożeniom.	<b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> Zapis został zmodyfikowany.
162.	Komenda Główna Państwowej Straży Pożarnej	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	- str. 21, 2 wiersz od góry	po sformułowaniu: „w zakładach o”, dodać tekst w brzmieniu: „dużym i”	Należy uwzględnić również zakłady, które stwarzają największe ryzyko wystąpienia poważnej awarii przemysłowej.	<b>Uwaga uwzględniona.</b>



163.	Komenda Główna Policji	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 5.2	98	<p>Uwaga dotyczy części Potencjalni beneficjenci oraz grupy docelowe w ramach której wskazuje się, że beneficjentem jest m.in. administracja rządowa oraz podległe jej organy. Postuluje się, aby poprzez zapis administracja rządowa, wśród beneficjentów pomocy rozumiano również udział Policji.</p>	<p>Zgodnie ze wskazanymi obszarami wsparcia obejmuje ono m.in.:- rozwój systemów wczesnego ostrzegania i prognozowania zagrożeń oraz wsparcie systemu ratownictwa chemiczno-ekologicznego i służb ratowniczych na wypadek wystąpienia zjawisk katastrofalnych lub poważnych awarii, - wsparcie projektów nakierowanych na poprawę bezpieczeństwa powodziowego i przeciwdziałaniu suszy. Policja od lat pozyskuje środki z dotacji NFOŚiGW, w ramach porozumień Ministra SW i Min. Środowiska w sprawie współdziałania w zakresie zwalczania zagrożeń dla środowiska. Współdziałanie służb (w tym Policji) w zakresie zwalczania zagrożeń dla środowiska obejmuje m.in.:- zapobieganie zagrożeniom naturalnym i poważnym awariom oraz likwidację ich skutków,- zapobieganie naruszeniom wymagań ochrony środowiska i zasobów naturalnych,- zwalczanie i ściganie przestępstw oraz wykroczeń przeciwko ochronie środowiska i zasobom naturalnym. W §1 ust. 1 porozumienia wspomina się o gotowości popierania starań o dofinansowanie „zadań z zakresu ochrony środowiska realizowanych przez jednostki organizacyjne Policji, Straży Granicznej i państwowej Straży Pożarnej (...) w tym zakupu specjalistycznego sprzętu niezbędnego do zapobiegania przewidywanym skutkom zdarzeń naturalnych, skutecznego prowadzenia akcji ratowniczych oraz usuwania skutków zdarzeń naturalnych i poważnych awarii”. Skuteczność działań Policji w wykonywaniu zadań ustawowych w zakresie m.in. zapobiegania zagrożeniom dla ludzi i środowiska jest ściśle związana ze stopniem wyposażenia w niezbędny sprzęt transportowy. Dofinansowanie NFOŚiGW przyczynia się do poprawy stanu wyposażenia w sprzęt, jednak potrzeby w tym zakresie są nadal bardzo</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Komendant Główny Policji jako organem podległy MSW mieści się w grupie administracji rządowej oraz podległych jej organów i jednostek organizacyjnych. Szczegółowy katalog beneficjentów zostanie doprecyzowany w Szczegółowym Opisie Priorytetów.</p>
------	------------------------	--	----	---	---	---

					duże. Stopniowa wymiana sprzętu kwalifikującego się do wycofania, połączona z zakupem nowych jednostek transportowych przyczyni się do podniesienia poziomu bezpieczeństwa i zmniejszenia zagrożenia dla przyrody w Polsce. Pilne potrzeby za ok. 30 mln zł to p.w.: 52 łódzie R-2, 25 łodzi R-3, 47 furgonów ETDiE.	
164.	Związek Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.1	101	i 6.2, 6.4, 6.5 (str. 101, 103, 105-106) Proponuje się zmianę brzmienia dot. zasad wyboru projektów do dofinansowania na: „W ramach osi priorytetowej przewiduje się wybór projektów tylko w procedurze konkursowej (...)”	Konieczne jest aby wybór projektów następował w trybie konkursowym w oparciu o jasne, transparentne kryteria wyboru, co zapewni równomierne wydatkowanie środków w ramach osi priorytetowej oraz odpowiednią jakość projektów.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Niezależnie od trybu wyboru projektów, aby uzyskać dofinansowanie będą one musiały spełnić takie same kryteria wyboru projektów (przyjęte przez Komitet Monitorujący).
165.	Związek Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.2	102-103	Konieczne dodanie do katalogu Beneficjentów priorytetu 6.2 również partnerów społecznych.	Konieczne dodanie do katalogu Beneficjentów priorytetu 6.2 również partnerów społecznych do prowadzenia działań informacyjno-edukacyjnych.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> W ramach tego priorytetu inwestycyjnego nie planuje się realizacji samodzielnych działań informacyjno-edukacyjnych. Działania związane z podnoszeniem świadomości ekologicznej będą realizowane w ramach PI 6.4 i 5.2.
166.	Związek Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.4	104	Proponuję zmianę brzmienia obszaru wsparcia z „wspieranie zrównoważonego zarządzania obszarami cennymi przyrodniczo” na „wspieranie ochrony i przywracania różnorodności biologicznej obszarów cennych przyrodniczo”.	Zarządzanie obszarami cennymi przyrodniczo jest jedynie narzędziem do ochrony, natomiast nie powinno być obszarem działania w zakresie ochrony. Zarządzenie może być elementem projektów, a nie ich celem. Stąd propozycja zmiany.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Uwaga niezrozumiała. W części, do której odnosi się uwaga wskazywane są już obszary/typy projektów na jakie będzie kierowane wsparcie. Celem wszystkich wymienionych działań jest ochrona przyrody i zapobieganie spadku różnorodności biologicznej.

167.	Związek Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.4	104-105	Należy doprecyzować w opisie obszarów wsparcia dotyczącego ochrony środowiska naturalnego i wspierania efektywności wykorzystania zasobów, w tym: ochrona i przywrócenie różnorodności biologicznej, ochrona i rekultywacja gleby oraz promowanie usług ekosystemowych, w tym programu Natura 2000 oraz zielonej infrastruktury, interwencje w edukację ekologiczną jako oddzielne zadanie na poziomie krajowym realizowane przy uwzględnieniu szerokiego katalogu Beneficjentów, w tym partnerów społecznych.	Biorąc pod uwagę stosunkowo niską świadomość społeczeństwa polskiego w dziedzinie ochrony przyrody, wszelkie działania mające na celu edukację społeczeństwa oraz zmianę wzorców konsumpcji są uzasadnione. Efektywna ochrona środowiska wymaga bowiem podnoszenia świadomości ekologicznej prowadzącej do zmiany codziennych postaw i zachowań.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Uwaga niezasadna. W ramach tego priorytetu inwestycyjnego przewidziane zostało "prowadzenie działań informacyjno-edukacyjnych w zakresie ochrony środowiska i efektywnego wykorzystania jego zasobów" a jako potencjalnych beneficjentów wskazano m.in. "organizacje pozarządowe".
168.	Związek Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.5	106	Konieczne dodanie do katalogu Beneficjentów priorytetu 6.5 również partnerów społecznych.	Konieczne dodanie do katalogu Beneficjentów priorytetu 6.5 również partnerów społecznych do prowadzenia działań informacyjno-edukacyjnych.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> W ramach tego priorytetu inwestycyjnego nie planuje się realizacji samodzielnych działań informacyjno-edukacyjnych. Działania związane z podnoszeniem świadomości ekologicznej będą realizowane w ramach PI 6.4 i 5.2.

169.	Związek Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.5	106	Należy dodać do opisu obszarów wsparcia dotyczącego ochrony środowiska naturalnego i wspierania efektywności wykorzystania zasobów, w tym: działań mające na celu poprawę stanu środowiska miejskiego, rewitalizację miast, rekultywację terenów przemysłowych, redukcję zanieczyszczenia powietrza i propagowania działań służących redukcji hałasu, interwencje w edukację ekologiczną jako oddzielne zadanie na poziomie krajowym realizowane przy uwzględnieniu szerokiego katalogu Beneficjentów, w tym partnerów społecznych.	Biorąc pod uwagę stosunkowo niską świadomość społeczeństwa polskiego w dziedzinie ochrony środowiska, wszelkie działania mające na celu edukację społeczeństwa oraz zmianę wzorców konsumpcji są uzasadnione. Efektywna ochrona środowiska wymaga bowiem podnoszenia świadomości ekologicznej prowadzącej do zmiany codziennych postaw i zachowań.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> W ramach tego priorytetu inwestycyjnego nie planuje się realizacji samodzielnych działań informacyjno-edukacyjnych. Działania związane z podnoszeniem świadomości ekologicznej będą realizowane w ramach PI 6.4 i 5.2.
170.	Związek Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć	Wkład programu w realizację zasad horyzontalnych	202-203	Niewłaściwe jest prowadzenie konsultacji społecznych projektu dokumentu Programu Operacyjnego bez równoczesnego konsultowania strategicznej oceny oddziaływania na środowisko (SEA).	Strategiczna ocena oddziaływania na środowisk spełnia zasadniczo trzy cele. Ma ona na celu: (1) analizować i oceniać sytuację wyjściową i potrzebę działań na obszarze wsparci, (2) oszacować możliwe oddziaływanie programu – także w odniesieniu do właściwych dla środowiska celów ochrony i (3) wskazać potrzebę działania dla procesu programowania oraz określać ewentualne rekomendację dla zmian. Niezrozumiałe jest zatem w jakie sposób i czy w ogóle konsultowany będzie ponownie projekt Programu Operacyjnego po uwzględnieniu rekomendacji z SEA.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Uwaga bezpodstawną. Konsultacje społeczne wynikające z procedury strategicznej oceny oddziaływania programu na środowisko zostały przeprowadzone w okresie 16.X-7.XI.2013 r.
171.	Związek Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć)	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 5.2	98	Konieczne dodanie do katalogu Beneficjentów priorytetu 5.2 również partnerów społecznych.	Konieczne dodanie do katalogu Beneficjentów priorytetu 5.2 również partnerów społecznych do prowadzenia działań informacyjno-edukacyjnych.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Uwaga niezasadna. W ramach tego priorytetu inwestycyjnego wskazano jako potencjalnych beneficjentów m.in.. "organizacje pozarządowe".

172.	Związek Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć)	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 5.2	98	Należy doprecyzować w opisie obszarów wsparcia dotyczącego promowania inwestycji ukierunkowanych na konkretne rodzaje ryzyka, zapewniających odporność na klęski żywiołowe oraz stworzenie systemów zarządzania klęskami żywiołowymi, interwencje w edukację ekologiczną jako oddzielne zadanie na poziomie krajowym realizowane przy uwzględnieniu szerokiego katalogu Beneficjentów, w tym partnerów społecznych.	Biorąc pod uwagę stosunkowo niską świadomość społeczeństwa polskiego w dziedzinie ochrony środowiska, wszelkie działania mające na celu edukację społeczeństwa oraz zmianę wzorców konsumpcji są uzasadnione. Efektywna ochrona środowiska wymaga bowiem podnoszenia świadomości ekologicznej prowadzącej do zmiany codziennych postaw i zachowań.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Uwaga niezasadna. W ramach tego priorytetu inwestycyjnego przewidziane zostało "prowadzenie działań informacyjno-edukacyjnych na temat zmian klimatu i adaptacji do nich dla szerokiego grona odbiorców" a jako potencjalnych beneficjentów wskazano m.in. "organizacje pozarządowe".
173.	Związek Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć)	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 5.2	98	Należy połączyć dwa z wymienionych obszarów wsparcia, uzupełniając i modyfikując ich opis. Tekst po zmianie: „Wsparcie projektów nakierowanych na zwiększenie efektywności zarządzania ryzykiem wystąpienia powodzi i/lub suszy, w tym działania renaturyzacyjne oraz dotyczące budowy lub modernizacji urządzeń wodnych – pod warunkiem zapewnienia pełnej zgodności inwestycji z wymogami prawa UE, w tym wymogów Ramowej Dyrektywy Wodnej i Dyrektywy Powodziowej”.	Poprawka w części jest poprawką porządkującą – w kontekście realizacji priorytetu inwestycyjnego urządzenia wodne są elementem działań w zakresie zwiększenia efektywności zarządzania ryzykiem wystąpienia powodzi i/lub suszy (wsparcie ich budowy lub modernizacji urządzeń wodnych jest związane z realizacją celów powiązanych z konkretnym ryzykiem, a nie celem samym w sobie). Przeformułowanie tekstu z poprawy bezpieczeństwa i przeciwdziałania suszy na zarządzanie ryzykiem wystąpienia powodzi i/lub suszy wychodzi naprzeciw podejściu ukierunkowanemu na zarządzanie klęskami żywiołowymi, łagodzenie ich skutków i adaptację. Dodanie działań renaturyzacyjnych uzupełnia katalog działań technicznych.	<b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> Opis działań w PI 5.2 został zmodyfikowany.

174.	Związek Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć)	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 5.2	98	Należy dodać do opisów obszaru, dla którego przewiduje się wsparcie tj. „projekty z zakresu małej retencji realizowane na obszarze więcej niż jednego województwa” sformułowanie „pod warunkiem zapewnienia pełnej zgodności z wymogami prawa UE”.	Poprawka prowadzi do podkreślenia, iż rozwój form małej retencji również musi być zgodny z dyrektywami stojącymi u podstaw funkcjonowania obszarów Natura 2000 oraz dyrektywami 2000/60/WE i 2007/60/WE. Podkreślenie tego typu zostało umieszczone w kontekście rozwoju infrastruktury (urządzenia wodne), należy więc dodać je i we wskazanych w uwadze miejscach, aby nie sprawiać wrażenia jakoby rozwój form małej retencji był w pełni neutralny środowiskowo.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Wszystkie projekty będą musiały pozostawać w zgodzie z przepisami unijnymi. Pokreślenie tego w zakresie urzędzeń wodnych miało na celu wskazanie, że wyłącznie inwestycje uwzględnione w opracowywanym obecnie <i>Masterplanie dla obszarów dorzeczy Wisły i Odry</i> będą mogły ubiegać się o wsparcie finansowe.
175.	Związek Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć)	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 5.2	97	Należy zastąpić proponowany wskaźnik rezultatu „Pojemność obiektów małej retencji wodnej” wskaźnikiem: wzrost pojemności możliwej do wykorzystania w okresie powodzi i/lub suszy wybudowanych, rozbudowanych i zmodernizowanych obiektów małej retencji, w tym w wyniku realizacji zbiorników suchych, polderów, renaturyzacji dolin rzecznych i obszarów wodno-błotnych (m3).	Pojemność obiektów małej retencji wodnej jest wskaźnikiem nic nie mówiącym o odporności na klęski żywiołowe (powódzie, susze). Pojemność obiektu możliwa do rzeczywistego wykorzystania do zarządzania ryzykiem wystąpienia powodzi - w okresie wezbrań (pojemność powodziowa) czy suszy to wskaźniki informujące o faktycznym efekcie realizacji priorytetu inwestycyjnego 5.2 i celu tematycznego 5.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Do programu dobrane są wskaźniki najbardziej reprezentatywne (mogące zobrazować najważniejsze planowane zmiany i wskazujące większość typów interwencji przewidywanych do wsparcia). Wszystkie wskaźniki, oprócz kryterium trafności, powinny spełniać także szereg innych kryteriów metodologicznych określonych w (projektach) wytycznych KE, w tym m.in. kryteria dostępności i tzw. solidności. Czynniki te sprawiają, że preferencją objęte są - w przypadku wskaźników rezultatu - wskaźniki istniejące w statystykach publicznych, a - w przypadku wskaźników produktu - wskaźniki znajdujące się w katalogu unijnych i krajowych wskaźników wspólnych (tj. wskaźniki 'common' i Wspólnej Listy Wskaźników Kluczowych).
176.	Związek Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć)	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.1	101	Konieczne dodanie do katalogu Beneficjentów priorytetu 6.1 również partnerów społecznych.	Konieczne dodanie do katalogu Beneficjentów priorytetu 6.1 również partnerów społecznych do prowadzenia działań informacyjno-edukacyjnych.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> W ramach tego priorytetu inwestycyjnego nie planuje się realizacji samodzielnych działań informacyjno-edukacyjnych. Działania związane z podnoszeniem świadomości ekologicznej będą realizowane w ramach PI 6.4 i 5.2.

177.	Związek Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć)	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.1	100-101	Należy dodać do opisu obszarów wsparcia dotyczącego ochrony środowiska naturalnego i wspierania efektywności wykorzystania zasobów, w tym: inwestycji w sektorze gospodarki odpadami interwencje w edukację ekologiczną jako oddzielne zadanie na poziomie krajowym realizowane przy uwzględnieniu szerokiego katalogu Beneficjentów, w tym partnerów społecznych.	Biorąc pod uwagę stosunkowo niską świadomość społeczeństwa polskiego w dziedzinie ochrony środowiska, wszelkie działania mające na celu edukację społeczeństwa oraz zmianę wzorców konsumpcji są uzasadnione. Efektywna ochrona środowiska wymaga bowiem podnoszenia świadomości ekologicznej prowadzącej do zmiany codziennych postaw i zachowań.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> W ramach tego priorytetu inwestycyjnego nie planuje się realizacji samodzielnych działań informacyjno-edukacyjnych. Działania związane z podnoszeniem świadomości ekologicznej będą realizowane w ramach PI 6.4 i 5.2.
------	---	--	---------	--	--	---

178.	Związek Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć)	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.1	100-101	<p>Wnoszę o zastąpienie tego rodzaju wsparcia, wsparciem na opracowanie i wdrażanie technologii umożliwiających recykling odpadów komunalnych i niekomunalnych w celu ich ponownego wykorzystania lub, w przypadku braku możliwości technicznych na wsparciem na rzecz instalacji termicznego przetwarzania odpadów. Konieczne jest doprecyzowanie, iż spalarnie odpadów mogą być finansowane ze środków unijnych tylko w przypadku, gdy cały system gospodarki odpadami w danym regionie został stworzony lub finansowane jest ze środków UE jego stworzenie jako projekt kompleksowy.</p>	<p>Aktualnym aktem prawnym odnoszącym się do problemu utylizacji odpadów jest Ustawa z dnia 14 grudnia 2012 roku o odpadach, której artykuł 18 ustęp 1 mówi, że „każdy, kto podejmuje działania powodujące lub mogące powodować powstawanie odpadów ... powinien w pierwszej kolejności zapobiegać ich powstawaniu, ograniczać ich ilość i negatywne ich oddziaływanie na życie i zdrowie ludzi oraz na środowisko...”. Szczególnie ważne są ustępy 2 i 3 tego artykułu, które mają brzmienie: Ust. 2 – „Odpady, których powstaniu nie udało się zapobiec, posiadacz odpadów w pierwszej kolejności jest obowiązany poddać odzyskowi”; Ust. 3 – „Odzysk, o którym mowa w ust. 2, polega w pierwszej kolejności na przygotowaniu odpadów przez ich posiadacza do ponownego użycia lub poddaniu recyklingowi, a jeżeli nie jest to możliwe z przyczyn technologicznych lub nie jest uzasadnione z przyczyn ekologicznych lub ekonomicznych – poddaniu innym procesom odzysku”. Biorąc pod uwagę ogromne wyzwania stojące przez Polską związane z wymogami tzw. ramowej dyrektywy odpadowej, dyrektywy składowiskowej itd. konieczne jest doprecyzowanie, iż w ramach PO Infrastruktura i Środowisko, realizowane będą projekty kompleksowe zgodnie z hierarchią gospodarowania odpadami obejmujące takie elementy jak: przygotowanie odpadów do ponownego użycia, sortowanie, recykling, inne metody odzysku i unieszkodliwienie.</p>	<p><b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> W Programie planowane jest wsparcie dla <u>kompleksowych inwestycji w zakresie rozwoju systemu gospodarki odpadami komunalnymi</u> realizowanych w tych regionach gospodarki odpadami, w których uwzględniono komponent dotyczący termicznego przekształcania odpadów (instalacje już istniejące lub planowane do realizacji), <u>zapewniające zintegrowane podejście zgodne z hierarchią sposobów postępowania z odpadami</u> na poziomie wynikającym ze zobowiązań akcesyjnych. Ponadto, działania w zakresie gospodarki odpadami mogą być realizowane w ramach RPO (w regionach gospodarki odpadami, w których nie przewidziano komponentu dotyczącego termicznego przekształcania odpadów). Opis działań w PI 6.1 został jednak doprecyzowany.</p>
------	---	--	---------	---	---	--



179.	Związek Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć)	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.1	100	Wnosimy o dodanie dodatkowego wskaźnika tj. Udział odpadów niekomunalnych poddawanych recyklingowi. Wartość docelowa 60%.	W ramach podpisanego przez Polskę Traktatu Akcesyjnego, do 2014 roku Polska musi przetwarzać 60% odpadów. Tymczasem w 2009 roku recykling odpadów kształtował się na poziomie 5%. Aktualnym aktem prawnym odnoszącym się do problemu utylizacji odpadów jest Ustawa z dnia 14 grudnia 2012 roku o odpadach, której artykuł 18 ustęp 1 mówi, że „każdy, kto podejmuje działania powodujące lub mogące powodować powstawanie odpadów ... powinien w pierwszej kolejności zapobiegać ich powstawaniu, ograniczać ich ilość i negatywne ich oddziaływanie na życie i zdrowie ludzi oraz na środowisko...”. Szczególnie ważne są ustępy 2 i 3 tego artykułu, które mają brzmienie: Ust. 2 – „Odpady, których powstaniu nie udało się zapobiec, posiadacz odpadów w pierwszej kolejności jest obowiązany poddać odzyskowi”; Ust. 3 – „Odzysk, o którym mowa w ust. 2, polega w pierwszej kolejności na przygotowaniu odpadów przez ich posiadacza do ponownego użycia lub poddaniu recyklingowi, a jeżeli nie jest to możliwe z przyczyn technologicznych lub nie jest uzasadnione z przyczyn ekologicznych lub ekonomicznych – poddaniu innym procesom odzysku”.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Do programu dobierane są wskaźniki najbardziej reprezentatywne (mogące obrazować najważniejsze planowane zmiany i wskazujące większość typów interwencji przewidywanych do wsparcia). Wszystkie wskaźniki, oprócz kryterium trafności, powinny spełniać także szereg innych kryteriów metodologicznych określonych w (projektach) wytycznych KE, w tym m.in. kryteria dostępności i tzw. solidności. Czynniki te sprawiają, że preferencją objęte są - w przypadku wskaźników rezultatu - wskaźniki istniejące w statystykach publicznych, a - w przypadku wskaźników produktu - wskaźniki znajdujące się w katalogu unijnych i krajowych wskaźników wspólnych (tj. wskaźniki 'common' i Wspólnej Listy Wskaźników Kluczowych). Dodano wskaźnik: Udział odpadów komunalnych niepodlegających składowaniu w ogólnej masie odpadów komunalnych. Źródło danych: Eurostat
180.	Związek Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć)	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.2	102-103	Należy dodać do opisu obszarów wsparcia dotyczącego ochrony środowiska naturalnego i wspierania efektywności wykorzystania zasobów, w tym: inwestycji w sektorze gospodarki wodnej, interwencje w edukację ekologiczną jako oddzielne zadanie na poziomie krajowym realizowane przy uwzględnieniu szerokiego katalogu Beneficjentów, w tym partnerów społecznych.	Biorąc pod uwagę stosunkowo niską świadomość społeczeństwa polskiego w dziedzinie ochrony środowiska, wszelkie działania mające na celu edukację społeczeństwa oraz zmianę wzorców konsumpcji są uzasadnione. Efektywna ochrona środowiska wymaga bowiem podnoszenia świadomości ekologicznej prowadzącej do zmiany codziennych postaw i zachowań.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> W ramach tego priorytetu inwestycyjnego nie planuje się realizacji samodzielnych działań informacyjno-edukacyjnych. Działania związane z podnoszeniem świadomości ekologicznej będą realizowane w ramach PI 6.4 i 5.2.

181.	Związek Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć)	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.4	106	Proponuje dodanie dodatkowego wskaźnika typu output (produkt/rezultat bezpośredni), „liczba chronionych gatunków znajdująca się na stabilnym poziomie liczebnym wspartych w zakresie uzyskania lepszego statusu ochrony (zapewniona żywotność populacji, ewaluacja)”.  	Ze względu na szerokie spektrum działań realizowanych w ramach osi priorytetowej II: Ochrona środowiska, w tym adaptacja do zmian klimatu, w celu tematycznym 6 i priorytecie inwestycyjnym 6.4, konieczne jest dodanie wskaźnika odnoszącego się do liczby gatunków chronionych.  	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Do programu dobierane są wskaźniki najbardziej reprezentatywne (mogące zobrazować najważniejsze planowane zmiany i wskazujące większość typów interwencji przewidywanych do wsparcia). Wszystkie wskaźniki, oprócz kryterium trafności, powinny spełniać także szereg innych kryteriów metodologicznych określonych w (projektach) wytycznych KE, w tym m.in. kryteria dostępności i tzw. solidności. Czynniki te sprawiają, że preferencją objęte są - w przypadku wskaźników rezultatu - wskaźniki istniejące w statystykach publicznych, a - w przypadku wskaźników produktu - wskaźniki znajdujące się w katalogu unijnych i krajowych wskaźników wspólnych (tj. wskaźniki 'common' i Wspólnej Listy Wskaźników Kluczowych). Odnosząc się do propozycji wskaźnika: brak wskazania źródła danych i metodologii pomiaru.
------	---	--	-----	---	---	---

182.	Związek Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć)	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.4	104	Konieczne dodanie wskaźników tj:- długość odtworzonych korytarzy ekologicznych kmW odniesieniu do korytarzy rzecznych:- Liczba zlikwidowanych/ udrożnionych przeszkód dla wędrówki fauny wodnej;- Długość rzek z odtworzoną możliwością wędrówki wstępującej fauny wodnej wskutek zlikwidowania/ udrożnienia budowli piętrzących km.	We wskaźnikach brak jest odniesienia do poprawy łączności ekologicznej. Konieczne dodanie właściwego wskaźnika.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Do programu dobierane są wskaźniki najbardziej reprezentatywne (mogące zobrazować najważniejsze planowane zmiany i wskazujące większość typów interwencji przewidywanych do wsparcia). Wszystkie wskaźniki, oprócz kryterium trafności, powinny spełniać także szereg innych kryteriów metodologicznych określonych w (projektach) wytycznych KE, w tym m.in. kryteria dostępności i tzw. solidności. Czynniki te sprawiają, że preferencją objęte są - w przypadku wskaźników rezultatu - wskaźniki istniejące w statystykach publicznych, a - w przypadku wskaźników produktu - wskaźniki znajdujące się w katalogu unijnych i krajowych wskaźników wspólnych (tj. wskaźniki 'common' i Wspólnej Listy Wskaźników Kluczowych). Odnosząc się do propozycji wskaźników: brak wskazania źródła danych i metodologii pomiaru.
183.	Fundacja Greenmind	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 5.2	98	Należy dodać do opisów obszaru, dla którego przewiduje się wsparcie tj. „projekty z zakresu małej retencji realizowane na obszarze więcej niż jednego województwa” sformułowanie „pod warunkiem zapewnienia pełnej zgodności z wymogami prawa UE”.	Poprawka prowadzi do podkreślenia, iż rozwój form małej retencji również musi być zgodny z dyrektywami stojącymi u podstaw funkcjonowania obszarów Natura 2000 oraz dyrektywami 2000/60/WE i 2007/60/WE. Podkreślenie tego typu zostało umieszczone w kontekście rozwoju infrastruktury (urządzenia wodne), należy więc dodać je i we wskazanych w uwadze miejscach, aby nie sprawiać wrażenia jakoby rozwój form małej retencji był w pełni neutralny środowiskowo.	Odpowiedź udzielona w ramach powyższych odpowiedzi na uwagi Związku Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć.

184.	Fundacja Greenmind	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 5.2	97	Należy zastąpić proponowany wskaźnik rezultatu „Pojemność obiektów małej retencji wodnej” wskaźnikiem: wzrost pojemności możliwej do wykorzystania w okresie powodzi i/lub suszy wybudowanych, rozbudowanych i zmodernizowanych obiektów małej retencji, w tym w wyniku realizacji zbiorników suchych, polderów, renaturyzacji dolin rzecznych i obszarów wodno-błotnych (m3).	Pojemność obiektów małej retencji wodnej jest wskaźnikiem nie mówiącym o odporności na klęski żywiołowe (powodzie, susze). Pojemność obiektu możliwa do rzeczywistego wykorzystania do zarządzania ryzykiem wystąpienia powodzi - w okresie wezbrań (pojemność powodziowa) czy suszy to wskaźniki informujące o faktycznym efekcie realizacji priorytetu inwestycyjnego 5.2 i celu tematycznego 5.	Odpowiedź udzielona w ramach powyższych odpowiedzi uwag Związku Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć.
185.	Fundacja Greenmind	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	98	Należy połączyć dwa z wymienionych obszarów wsparcia, uzupełniając i modyfikując ich opis. Tekst po zmianie: „Wsparcie projektów nakierowanych na zwiększenie efektywności zarządzania ryzykiem wystąpienia powodzi i/lub suszy, w tym działania renaturyzacyjne oraz dotyczące budowy lub modernizacji urządzeń wodnych – pod warunkiem zapewnienia pełnej zgodności inwestycji z wymogami prawa UE, w tym wymogów Ramowej Dyrektywy Wodnej i Dyrektywy Powodziowej”.	Poprawka w części jest poprawką porządkującą – w kontekście realizacji priorytetu inwestycyjnego urządzenia wodne są elementem działań w zakresie zwiększenia efektywności zarządzania ryzykiem wystąpienia powodzi i/lub suszy (wsparcie ich budowy lub modernizacji urządzeń wodnych jest związane z realizacją celów powiązanych z konkretnym ryzykiem, a nie celem samym w sobie). Przeformułowanie tekstu z poprawy bezpieczeństwa i przeciwdziałania suszy na zarządzanie ryzykiem wystąpienia powodzi i/lub suszy wychodzi naprzeciw podejściu ukierunkowanemu na zarządzanie klęskami żywiołowymi, łagodzenie ich skutków i adaptację. Dodanie działań renaturyzacyjnych uzupełnia katalog działań technicznych.	<b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> Opis działań w PI 5.2 został zmodyfikowany.

186.	Fundacja Greenmind	Wkład programu w realizację zasad horyzontalnych	201-202	<p>Proponuje się, by realizacja zasady zrównoważonego rozwoju PO Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020 odbywała się w oparciu o następujące kryteria horyzontalne, stosowane – o ile to adekwatne - jako kryteria promujące lub dopuszczające:1) Racjonalne gospodarowanie zasobami i adaptacja do zmian klimatu. W rozumieniu: Zastosowanie w projekcie rozwiązań adaptacyjnych do zmian klimatu (zgodnie z uwarunkowaniami prawnymi UE – jako kryterium dopuszczające) i pozwalających na racjonalne gospodarowanie zasobami, w tym np. preferencje dla wykorzystania pod inwestycję terenów zdegradowanych, miejskich nieużytków („brownfield”), wykorzystanie materiałów pochodzących z odzysku bądź recydingu, wykorzystanie technologii oszczędzających w eksploatacji wodę, energię, materiały pierwotne, działania na rzecz ochrony różnorodności biologicznej (w tym wsparcie rozwoju zielonej infrastruktury i działania na rzecz wzmocnienia usług ekosystemowych); 2) Ograniczenie presji na środowisko. W rozumieniu: Podejmowanie działań ograniczających presję na środowisko obejmującą m. in. ograniczanie emisji substancji i energii do środowiska, minimalizację wytwarzania odpadów, ograniczanie ścieków</p>	<p>Należy zrezygnować z deklaracji, zaleceń i ogólnych wymogów na rzecz explicite nazwanych kryteriów horyzontalnych dzięki którym wdrażanie zasady zrównoważonego rozwoju i adaptacji do zmian klimatu rzeczywiście będzie miało miejsce na poziomie Programu.</p> <p><b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> Zgłoszony postulat zostanie wykorzystany przy tworzeniu kryteriów wyboru projektów. Ponadto aktualnie trwa procedura strategicznej oceny oddziaływania na środowisko (SEA), w ramach której można spodziewać się sformułowania szczegółowych wniosków i rekomendacji w tym zakresie. Zatem ew. uwzględnienie tego postulatu wprost w treści POiŚ nastąpi na etapie uwzględniania wyników SEA.</p>
------	--------------------	--	---------	--	---

				<p>wprowadzanych do środowiska, ograniczanie upośledzania usług ekosystemowych, rozwój zielonej infrastruktury; 3) Zastosowanie Najlepszych Dostępnych Technik (BAT); 4) Podnoszenie świadomości ekologicznej społeczeństwa. W rozumieniu: Projekt przyczynia się do zwiększania świadomości ekologicznej przez edukowanie i informowanie jego odbiorców, interesariuszy oraz szerszej grupy społeczeństwa o efekcie ekologicznym projektu i możliwościach zmniejszenia jego negatywnego wpływu na środowisko poprzez dystrybucję materiałów edukacyjnych, organizowanie spotkań z lokalnymi społecznościami itp. edukację ekologiczną odbiorców projektu i szeroko rozumianego społeczeństwa (jako swego rodzaju projekt demonstracyjny).</p>		
187.	Fundacja WWF POLSKA	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 5.2	98	Konieczne dodanie do katalogu Beneficjentów priorytetu 5.2 również partnerów społecznych.	Konieczne dodanie do katalogu Beneficjentów priorytetu 5.2 również partnerów społecznych do prowadzenia działań informacyjno-edukacyjnych.	Odpowiedź udzielona w ramach powyższych odpowiedzi na uwagi Związku Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć.

188.	Fundacja WWF POLSKA	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 5.2	98	Należy doprecyzować w opisie obszarów wsparcia dotyczącego promowania inwestycji ukierunkowanych na konkretne rodzaje ryzyka, zapewniających odporność na klęski żywiołowe oraz stworzenie systemów zarządzania klęskami żywiołowymi, interwencje w edukację ekologiczną jako oddzielne zadanie na poziomie krajowym realizowane przy uwzględnieniu szerokiego katalogu Beneficjentów, w tym partnerów społecznych.	Biorąc pod uwagę stosunkowo niską świadomość społeczeństwa polskiego w dziedzinie ochrony środowiska, wszelkie działania mające na celu edukację społeczeństwa oraz zmianę wzorców konsumpcji są uzasadnione. Efektywna ochrona środowiska wymaga bowiem podnoszenia świadomości ekologicznej prowadzącej do zmiany codziennych postaw i zachowań.	Odpowiedź udzielona w ramach powyższych odpowiedzi na uwagi Związku Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć.
189.	Fundacja WWF POLSKA	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 5.2	98	Należy połączyć dwa z wymienionych obszarów wsparcia, uzupełniając i modyfikując ich opis. Tekst po zmianie: „Wsparcie projektów nakierowanych na zwiększenie efektywności zarządzania ryzykiem wystąpienia powodzi i/lub suszy, w tym działania renaturyzacyjne oraz dotyczące budowy lub modernizacji urządzeń wodnych – pod warunkiem zapewnienia pełnej zgodności inwestycji z wymogami prawa UE, w tym wymogów Ramowej Dyrektywy Wodnej i Dyrektywy Powodziowej”.	Poprawka w części jest poprawką porządkującą – w kontekście realizacji priorytetu inwestycyjnego urządzenia wodne są elementem działań w zakresie zwiększenia efektywności zarządzania ryzykiem wystąpienia powodzi i/lub suszy (wsparcie ich budowy lub modernizacji urządzeń wodnych jest związane z realizacją celów powiązanych z konkretnym ryzykiem, a nie celem samym w sobie). Przeformułowanie tekstu z poprawy bezpieczeństwa i przeciwdziałania suszy na zarządzanie ryzykiem wystąpienia powodzi i/lub suszy wychodzi naprzeciw podejściu ukierunkowanemu na zarządzanie klęskami żywiołowymi, łagodzenie ich skutków i adaptację. Dodanie działań renaturyzacyjnych uzupełnia katalog działań technicznych.	<b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> Opis działań w PI 5.2 został zmodyfikowany.
190.	Fundacja WWF POLSKA	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 5.2	98	Należy dodać do opisów obszaru, dla którego przewiduje się wsparcie tj. „projekty z zakresu małej retencji realizowane na obszarze więcej niż jednego województwa” sformułowanie „pod warunkiem zapewnienia pełnej zgodności z wymogami prawa UE”.	Poprawka prowadzi do podkreślenia, iż rozwój form małej retencji również musi być zgodny z dyrektywami stojącymi u podstaw funkcjonowania obszarów Natura 2000 oraz dyrektywami 2000/60/WE i 2007/60/WE. Podkreślenie tego typu zostało umieszczone w kontekście rozwoju infrastruktury (urządzenia wodne), należy więc dodać je i we wskazanych w uwadze miejscach, aby nie sprawiać wrażenia jakoby rozwój form małej retencji był w pełni neutralny środowiskowo.	Odpowiedź udzielona w ramach powyższych odpowiedzi na uwagi Związku Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć.

191.	Fundacja WWF POLSKA	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 5.2	97	Należy zastąpić proponowany wskaźnik rezultatu „Pojemność obiektów małej retencji wodnej” wskaźnikiem: wzrost pojemności możliwej do wykorzystania w okresie powodzi i suszy wybudowanych, rozbudowanych i zmodernizowanych obiektów małej retencji, w tym w wyniku realizacji zbiorników suchych, polderów, renaturyzacji dolin rzecznych i obszarów wodno-błotnych (m3).	Pojemność obiektów małej retencji wodnej jest wskaźnikiem nie mówiącym o odporności na klęski żywiołowe (powodzie, susze). Pojemność obiektu możliwa do rzeczywistego wykorzystania do zarządzania ryzykiem wystąpienia powodzi - w okresie wezbrań (pojemność powodziowa) czy suszy to wskaźniki informujące o faktycznym efekcie realizacji priorytetu inwestycyjnego 5.2 i celu tematycznego 5.	Odpowiedź udzielona w ramach powyższych odpowiedzi na uwagi Związku Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć.
192.	Fundacja WWF POLSKA	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.1	101	Proponuje się zmianę brzmienia dot. zasad wyboru projektów do dofinansowania na: „W ramach osi priorytetowej przewiduje się wybór projektów tylko w procedurze konkursowej (...)”	Konieczne jest aby wybór projektów następował w trybie konkursowym w oparciu o jasne, transparentne kryteria wyboru, co zapewni równomierne wydatkowanie środków w ramach osi priorytetowej oraz odpowiednią jakość projektów.	Odpowiedź udzielona w ramach powyższych odpowiedzi na uwagi Związku Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć.
193.	Fundacja WWF POLSKA	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.1	101	Konieczne dodanie do katalogu Beneficjentów priorytetu 6.1 również partnerów społecznych.	Konieczne dodanie do katalogu Beneficjentów priorytetu 6.1 również partnerów społecznych do prowadzenia działań informacyjno-edukacyjnych.	Odpowiedź udzielona w ramach powyższych odpowiedzi na uwagi Związku Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć.
194.	Fundacja WWF POLSKA	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.1	100/101	Należy dodać do opisu obszarów wsparcia dotyczącego ochrony środowiska naturalnego i wspierania efektywności wykorzystania zasobów, w tym: inwestycji w sektorze gospodarki odpadami interwencje w edukację ekologiczną jako oddzielne zadanie na poziomie krajowym realizowane przy uwzględnieniu szerokiego katalogu Beneficjentów, w tym partnerów społecznych.	Biorąc pod uwagę stosunkowo niską świadomość społeczeństwa polskiego w dziedzinie ochrony środowiska, wszelkie działania mające na celu edukację społeczeństwa oraz zmianę wzorców konsumpcji są uzasadnione. Efektywna ochrona środowiska wymaga bowiem podnoszenia świadomości ekologicznej prowadzącej do zmiany codziennych postaw i zachowań.	Odpowiedź udzielona w ramach powyższych odpowiedzi na uwagi Związku Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć.



195.	Fundacja WWF POLSKA	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.1	100 101	<p>Wnoszę o zastąpienie tego rodzaju wsparcia, wsparciem na opracowanie i wdrażanie technologii umożliwiających recykling odpadów komunalnych i niekomunalnych w celu ich ponownego wykorzystania lub, w przypadku braku możliwości technicznych na wsparciem na rzecz instalacji termicznego przetwarzania odpadów. Konieczne jest doprecyzowanie, iż spalarnie odpadów mogą być finansowane ze środków unijnych tylko w przypadku, gdy cały system gospodarki odpadami w danym regionie został stworzony lub finansowane jest ze środków UE jego stworzenie jako projekt kompleksowy.</p>	<p>Aktualnym aktem prawnym odnoszącym się do problemu utylizacji odpadów jest Ustawa z dnia 14 grudnia 2012 roku o odpadach, której artykuł 18 ustęp 1 mówi, że „każdy, kto podejmuje działania powodujące lub mogące powodować powstawanie odpadów ... powinien w pierwszej kolejności zapobiegać ich powstawaniu, ograniczać ich ilość i negatywne ich oddziaływanie na życie i zdrowie ludzi oraz na środowisko...”. Szczególnie ważne są ustępy 2 i 3 tego artykułu, które mają brzmienie: Ust. 2 – „Odpady, których powstaniu nie udało się zapobiec, posiadacz odpadów w pierwszej kolejności jest obowiązany poddać odzyskowi”; Ust. 3 – „Odzysk, o którym mowa w ust. 2, polega w pierwszej kolejności na przygotowaniu odpadów przez ich posiadacza do ponownego użycia lub poddaniu recyklingowi, a jeżeli nie jest to możliwe z przyczyn technologicznych lub nie jest uzasadnione z przyczyn ekologicznych lub ekonomicznych – poddaniu innym procesom odzysku”. Biorąc pod uwagę ogromne wyzwania stojące przez Polską związane z wymogami tzw. ramowej dyrektywy odpadowej, dyrektywy składowiskowej itd. konieczne jest doprecyzowanie, iż w ramach PO Infrastruktura i Środowisko, realizowane będą projekty kompleksowe zgodnie z hierarchią gospodarowania odpadami obejmujące takie elementy jak: przygotowanie odpadów do ponownego użycia, sortowanie, recykling, inne metody odzysku i unieszkodliwianie.</p>	<p>Odpowiedź udzielona w ramach powyższych odpowiedzi na uwagi Związku Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć.</p>
------	---------------------	--	---------	---	---	--

196.	Fundacja WWF POLSKA	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.1	100	Wnoszę o dodanie dodatkowego wskaźnika tj. Udział odpadów niekomunalnych poddawanych recyklingowi. Wartość docelowa 60%.	W ramach podpisanego przez Polskę Traktatu Akcesyjnego, do 2014 roku Polska musi przetwarzać 60% odpadów. Tymczasem w 2009 roku recykling odpadów kształtował się na poziomie 5%. Aktualnym aktem prawnym odnoszącym się do problemu utylizacji odpadów jest Ustawa z dnia 14 grudnia 2012 roku o odpadach, której artykuł 18 ustęp 1 mówi, że „każdy, kto podejmuje działania powodujące lub mogące powodować powstawanie odpadów ... powinien w pierwszej kolejności zapobiegać ich powstawaniu, ograniczać ich ilość i negatywne ich oddziaływanie na życie i zdrowie ludzi oraz na środowisko...”. Szczególnie ważne są ustępy 2 i 3 tego artykułu, które mają brzmienie: Ust. 2 – „Odpady, których powstaniu nie udało się zapobiec, posiadacz odpadów w pierwszej kolejności jest obowiązany poddać odzyskowi”; Ust. 3 – „Odzysk, o którym mowa w ust. 2, polega w pierwszej kolejności na przygotowaniu odpadów przez ich posiadacza do ponownego użycia lub poddaniu recyklingowi, a jeżeli nie jest to możliwe z przyczyn technologicznych lub nie jest uzasadnione z przyczyn ekologicznych lub ekonomicznych – poddaniu innym procesom odzysku”.	Odpowiedź udzielona w ramach powyższych odpowiedzi na uwagi Związku Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć.
197.	Fundacja WWF POLSKA	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.2	103	Proponuje się zmianę brzmienia dot. zasad wyboru projektów do dofinansowania na: „W ramach osi priorytetowej przewiduje się wybór projektów tylko w procedurze konkursowej (...)”	Konieczne jest aby wybór projektów następował w trybie konkursowym w oparciu o jasne, transparentne kryteria wyboru, co zapewni równomierne wydatkowanie środków w ramach osi priorytetowej oraz odpowiednią jakość projektów.	Odpowiedź udzielona w ramach powyższych odpowiedzi na uwagi Związku Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć.
198.	Fundacja WWF POLSKA	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.2	102/103	Konieczne dodanie do katalogu Beneficjentów priorytetu 6.2 również partnerów społecznych.	Konieczne dodanie do katalogu Beneficjentów priorytetu 6.2 również partnerów społecznych do prowadzenia działań informacyjno-edukacyjnych.	Odpowiedź udzielona w ramach powyższych odpowiedzi na uwagi Związku Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć.

199.	Fundacja WWF POLSKA	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.2	102/103	Należy dodać do opisu obszarów wsparcia dotyczącego ochrony środowiska naturalnego i wspierania efektywności wykorzystania zasobów, w tym: inwestycji w sektorze gospodarki wodnej, interwencje w edukację ekologiczną jako oddzielne zadanie na poziomie krajowym realizowane przy uwzględnieniu szerokiego katalogu Beneficjentów, w tym partnerów społecznych.	Biorąc pod uwagę stosunkowo niską świadomość społeczeństwa polskiego w dziedzinie ochrony środowiska, wszelkie działania mające na celu edukację społeczeństwa oraz zmianę wzorców konsumpcji są uzasadnione. Efektywna ochrona środowiska wymaga bowiem podnoszenia świadomości ekologicznej prowadzącej do zmiany codziennych postaw i zachowań.	Odpowiedź udzielona w ramach powyższych odpowiedzi na uwagi Związku Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć.
200.	Fundacja WWF POLSKA	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.4	105	Proponuje się zmianę brzmienia dot. zasad wyboru projektów do dofinansowania na: „W ramach osi priorytetowej przewiduje się wybór projektów tylko w procedurze konkursowej (...)”	Konieczne jest aby wybór projektów następował w trybie konkursowym w oparciu o jasne, transparentne kryteria wyboru, co zapewni równomierne wydatkowanie środków w ramach osi priorytetowej oraz odpowiednią jakość projektów.	Odpowiedź udzielona w ramach powyższych odpowiedzi na uwagi Związku Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć.
201.	Fundacja WWF POLSKA	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.4	104	Proponuję zmianę brzmienia obszaru wsparcia z „wspieranie zrównoważonego zarządzania obszarami cennymi przyrodniczo” na „wspieranie ochrony i przywracania różnorodności biologicznej obszarów cennych przyrodniczo”.	Zarządzanie obszarami cennymi przyrodniczo jest jedynie narzędziem do ochrony, natomiast nie powinno być obszarem działania w zakresie ochrony. Zarządzenie może być elementem projektów, a nie ich celem. Stąd propozycja zmiany.	Odpowiedź udzielona w ramach powyższych odpowiedzi na uwagi Związku Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć.

202.	Fundacja WWF POLSKA	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.4	104/105	Należy doprecyzować w opisie obszarów wsparcia dotyczącego ochrony środowiska naturalnego i wspierania efektywności wykorzystania zasobów, w tym: ochrona i przywrócenie różnorodności biologicznej, ochrona i rekultywacja gleby oraz promowanie usług ekosystemowych, w tym programu Natura 2000 oraz zielonej infrastruktury, interwencje w edukację ekologiczną jako oddzielne zadanie na poziomie krajowym realizowane przy uwzględnieniu szerokiego katalogu Beneficjentów, w tym partnerów społecznych.	Biorąc pod uwagę stosunkowo niską świadomość społeczeństwa polskiego w dziedzinie ochrony przyrody, wszelkie działania mające na celu edukację społeczeństwa oraz zmianę wzorców konsumpcji są uzasadnione. Efektywna ochrona środowiska wymaga bowiem podnoszenia świadomości ekologicznej prowadzącej do zmiany codziennych postaw i zachowań.	Odpowiedź udzielona w ramach powyższych odpowiedzi na uwagi Związku Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć.
203.	Fundacja WWF POLSKA	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.4	106	Proponuje dodanie dodatkowego wskaźnika typu output (produkt/rezultat bezpośredni), „liczba chronionych gatunków znajdująca się na stabilnym poziomie liczebnym wspartych w zakresie uzyskania lepszego statusu ochrony (zapewniona żywotność populacji, ewaluacja)”.	Ze względu na szerokie spektrum działań realizowanych w ramach osi priorytetowej II: Ochrona środowiska, w tym adaptacja do zmian klimatu, w celu tematycznym 6 i priorytecie inwestycyjnym 6.4, konieczne jest dodanie wskaźnika odnoszącego się do liczby gatunków chronionych.	Odpowiedź udzielona w ramach powyższych odpowiedzi na uwagi Związku Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć.

204.	Fundacja WWF POLSKA	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.4	<p>Konieczne dodanie wskaźników tj:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- długość odtworzonych korytarzy ekologicznych km</li> </ul> <p>W odniesieniu do korytarzy rzecznych:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Liczba zlikwidowanych/ udrożnionych przeszkód dla wędrówki fauny wodnej;</li> <li>- Długość rzek z odtworzoną możliwością wędrówki wstępującej fauny wodnej wskutek zlikwidowania/ udrożnienia budowli piętrzących km.</li> </ul>	<p>W wskaźnikach brak jest odniesienia do poprawy łączności ekologicznej. Konieczne dodanie właściwego wskaźnika.</p>	<p>Odpowiedź udzielona w ramach powyższych odpowiedzi na uwagi Związku Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć.</p>
205.	Fundacja WWF POLSKA	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.5	<p>Proponuje się zmianę brzmienia dot. zasad wyboru projektów do dofinansowania na: „W ramach osi priorytetowej przewiduje się wybór projektów tylko w procedurze konkursowej (...)”</p>	<p>Konieczne jest aby wybór projektów następował w trybie konkursowym w oparciu o jasne, transparentne kryteria wyboru, co zapewni równomierne wydatkowanie środków w ramach osi priorytetowej oraz odpowiednią jakość projektów.</p>	<p>Odpowiedź udzielona w ramach powyższych odpowiedzi na uwagi Związku Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć.</p>

206.	Fundacja WWF POLSKA	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.5	106	Należy dodać do opisu obszarów wsparcia dotyczącego ochrony środowiska naturalnego i wspierania efektywności wykorzystania zasobów, w tym: działań mające na celu poprawę stanu środowiska miejskiego, rewitalizację miast, rekultywację terenów przemysłowych, redukcję zanieczyszczenia powietrza i propagowania działań służących redukcji hałasu, interwencje w edukację ekologiczną jako oddzielne zadanie na poziomie krajowym realizowane przy uwzględnieniu szerokiego katalogu Beneficjentów, w tym partnerów społecznych.	Biorąc pod uwagę stosunkowo niską świadomość społeczeństwa polskiego w dziedzinie ochrony środowiska, wszelkie działania mające na celu edukację społeczeństwa oraz zmianę wzorców konsumpcji są uzasadnione. Efektywna ochrona środowiska wymaga bowiem podnoszenia świadomości ekologicznej prowadzącej do zmiany codziennych postaw i zachowań.	Odpowiedź udzielona w ramach powyższych odpowiedzi na uwagi Związku Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć.
207.	Fundacja WWF POLSKA	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	106	Konieczne dodanie do katalogu Beneficjentów priorytetu 6.5 również partnerów społecznych.	Konieczne dodanie do katalogu Beneficjentów priorytetu 6.5 również partnerów społecznych do prowadzenia działań informacyjno-edukacyjnych.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> W ramach tego priorytetu inwestycyjnego nie planuje się realizacji samodzielnych działań informacyjno-edukacyjnych. Działania związane z podnoszeniem świadomości ekologicznej będą realizowane w ramach PI 6.4 i 5.2.

208.	Fundacja WWF POLSKA	Wkład programu w realizację zasad horyzontalnych	202/203	Niewłaściwe jest prowadzenie konsultacji społecznych projektu dokumentu Programu Operacyjnego bez równoczesnego konsultowania strategicznej oceny oddziaływania na środowisko (SEA).	Strategiczna ocena oddziaływania na środowisk spełnia zasadniczo trzy cele. Ma ona na celu: (1) analizować i oceniać sytuację wyjściową i potrzebę działań na obszarze wsparci, (2) oszacować możliwe oddziaływanie programu – także w odniesieniu do właściwych dla środowiska celów ochrony i (3) wskazać potrzebę działania dla procesu programowania oraz określać ewentualne rekomendację dla zmian. Niezrozumiałe jest zatem w jakie sposób i czy w ogóle konsultowany będzie ponownie projekt Programu Operacyjnego po uwzględnieniu rekomendacji z SEA.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Uwaga bezpodstawna. Konsultacje społeczne wynikające z procedury strategicznej oceny oddziaływania programu na środowisko zostały przeprowadzone w okresie 16.X-7.XI.2013 r.
209.	Fundacja WWF POLSKA	Wkład programu w realizację zasad horyzontalnych	201/202	Proponuje się, by realizacja zasady zrównoważonego rozwoju PO Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020 odbywała się w oparciu o następujące kryteria horyzontalne, stosowane – o ile to adekwatne - jako kryteria promujące lub dopuszczające:1) Racjonalne gospodarowanie zasobami i adaptacja do zmian klimatu. W rozumieniu: Zastosowanie w projekcie rozwiązań adaptacyjnych do zmian klimatu (zgodnie z uwarunkowaniami prawnymi UE – jako kryterium dopuszczające) i pozwalających na racjonalne gospodarowanie zasobami, w tym np. preferencje dla wykorzystania pod inwestycję terenów zdegradowanych, miejskich nieużytków („brownfield”), wykorzystanie materiałów pochodzących z odzysku bądź recydingu, wykorzystanie technologii oszczędzających w eksploatacji wodę, energię, materiały pierwotne, działania na rzecz	Należy zrezygnować z deklaracji, zaleceń i ogólnych wymogów na rzecz explicite nazwanych kryteriów horyzontalnych dzięki którym wdrażanie zasady zrównoważonego rozwoju i adaptacji do zmian klimatu rzeczywiście będzie miało miejsce na poziomie Programu.	<b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> Zgłoszony postulat zostanie wykorzystany przy tworzeniu kryteriów wyboru projektów. Ponadto aktualnie trwa procedura strategicznej oceny oddziaływania na środowisko (SEA), w ramach której można spodziewać się sformułowania szczegółowych wniosków i rekomendacji w tym zakresie. Zatem ew. uwzględnienie tego postulatu wprost w treści POIŚ nastąpi na etapie uwzględniania wyników SEA.

			<p>ochrony różnorodności biologicznej (w tym wsparcie rozwoju zielonej infrastruktury i działania na rzecz wzmocnienia usług ekosystemowych); 2) Ograniczenie presji na środowisko. W rozumieniu: Podejmowanie działań ograniczających presję na środowisko obejmującą m. in. ograniczanie emisji substancji i energii do środowiska, minimalizację wytwarzania odpadów, ograniczanie ścieków wprowadzanych do środowiska, ograniczanie upośledzania usług ekosystemowych, rozwój zielonej infrastruktury; 3) Zastosowanie Najlepszych Dostępnych Technik (BAT); 4) Podnoszenie świadomości ekologicznej społeczeństwa. W rozumieniu: Projekt przyczynia się do zwiększania świadomości ekologicznej przez edukowanie i informowanie jego odbiorców, interesariuszy oraz szerszej grupy społeczeństwa o efekcie ekologicznym projektu i możliwościach zmniejszenia jego negatywnego wpływu na środowisko poprzez dystrybucję materiałów edukacyjnych, organizowanie spotkań z lokalnymi społecznościami itp. edukację ekologiczną odbiorców projektu i szeroko rozumianego społeczeństwa (jako swego rodzaju projekt demonstracyjny).</p>	
--	--	--	---	--



210.	Konfederacja Lewiatan	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.1	109	<p>Proponowane dodanie działania w ramach priorytetu inwestycyjny 6.1, na poziomie krajowym:- ograniczenie zużycia surowców naturalnych, przez wsparcie dla wykorzystania ubocznych produktów.</p>	<p>Nowa ustawa o odpadach oraz rejestracja substancji w ramach REACH umożliwiły przekształcenie części odpadów w Produkty Uboczne. Jednym z warunków jest pewność ich wykorzystania. Szczegółowe analizy w ramach REACH potwierdziły ich jakość porównywalną z surowcami naturalnymi, bez negatywnego oddziaływania na zdrowie i środowisko. Jest to temat nowy, który wymaga propagowania, również poprzez zachęty finansowe dla wykorzystania Produktów Ubocznych, jako pełnowartościowych zamienników surowców naturalnych.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Szczegółowy opis działań możliwych do wsparcia w tym obszarze zostanie doprecyzowany w Szczegółowym Opisie Priorytetów.</p>
211.	Konfederacja Lewiatan	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.1	100	<p>Proponowana zmiana zapisu:</p> <p>Przewiduje się wsparcie w szczególności następujących obszarów:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- infrastruktury niezbędnej do zapewnienia kompleksowej gospodarki odpadami w regionie</li> <li>- instalacji do termicznego przetwarzania zmieszanych odpadów komunalnych oraz frakcji palnej wydzielonej z odpadów z odzyskiem energii (także w procesie współspalania)</li> </ul>	<p>Dotychczasowy zapis sugerował, że infrastruktura do zapewnienia kompleksowej gospodarki odpadami w regionie może być wspierana jedynie jeśli będzie powiązana z instalacjami do termicznego przetwarzania odpadów komunalnych w regionie. Należy mieć na uwadze, że nie w każdym regionie będą powstawały spalarnie, a konieczne będą inne inwestycje w obszarze gospodarki odpadami np. instalacje do recyklingu. Dlatego też, należy te obszary traktować rozdzielnie.</p> <p>Jednocześnie postulujemy o rozszerzenie wachlarza projektów także na realizacje związane z gospodarką odpadami innego rodzaju, nie wyłącznie komunalnymi. Pozwoli to na kompleksową gospodarkę odpadami.</p>	<p><b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> W Programie planowane jest wsparcie dla <u>kompleksowych inwestycji w zakresie rozwoju systemu gospodarki odpadami komunalnymi</u> realizowanych w tych regionach gospodarki odpadami, w których uwzględniono komponent dotyczący termicznego przekształcania odpadów (instalacje już istniejące lub planowane do realizacji), <u>zapewniające zintegrowane podejście zgodne z hierarchią sposobów postępowania z odpadami</u> na poziomie wynikającym ze zobowiązań akcesyjnych. Ponadto, działania w zakresie gospodarki odpadami mogą być realizowane w ramach RPO (w regionach gospodarki odpadami, w których nie przewidziano komponentu dotyczącego termicznego przekształcania odpadów). Opis działań w PI 6.1 został jednak doprecyzowany.</p>

212.	Rowerowy Szczecin	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	97	W ramach realizacji Osi Priorytetowej II należy umożliwić kwalifikowanie wydatków związanych z budową dróg rowerowych przy okazji modernizowania wałów przeciwpowodziowych.	<p>Jak czytamy na stronie prezydent.gov.pl Prezydent Bronisław Komorowski podczas wizyty w Grudziądzu podpisał dokument o skierowaniu do Sejmu projektu ustawy ułatwiającej budowę ścieżek rowerowych i szlaków turystycznych na wałach przeciwpowodziowych. Przewidzenie możliwości kwalifikowalności takich działań jest zgodne z polityką polskiego rządu oraz przyczyni się do rozwoju transportu niskoemisyjnego. Dzięki temu działania związane z budową wałów będą komplementarne z priorytetem inwestycyjnym 4.5 i przyczynią się do poprawy stanu środowiska naturalnego poprzez przejście na transport niskoemisyjny. Ponadto transport rowerowy przyczynia się do poprawy zdrowia oraz stanowi profilaktykę chorób układu krążenia co sprawi że działania będą komplementarne z priorytetem dot. zdrowia. Infrastruktura rowerowa na wałach umożliwi społeczną kontrolę stanu wałów i wpłynie na poczucie odpowiedzialności za stan środowiska naturalnego.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Brak konkretnej propozycji modyfikacji zapisu. Szczegółowy opis działań możliwych do wsparcia w tym obszarze oraz katalog beneficjentów zostanie doprecyzowany w szczegółowym Opisie Priorytetów.</p>
------	-------------------	--	----	---	--	--

213.	Kopalnia Soli Wieliczka S.A.	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.1	101 W ramach osi priorytetowej wsparcie przewidziane jest głównie dla jednostek samorządu terytorialnego i ich związków oraz działających w ich imieniu jednostek organizacyjnych, przedsiębiorców oraz podmiotów świadczących usługi publiczne w ramach realizacji obowiązków własnych jednostek samorządu terytorialnego nie będących przedsiębiorcami. W ramach osi priorytetowej wsparcie jest przewidziane również dla przedsiębiorców (MŚP i duże przedsiębiorstwa) nie świadczących usług publicznych, a posiadających potrzeby z zakresu racjonalizacji gospodarki odpadami. Główną grupą docelową są indywidualni użytkownicy korzystający z zasobów środowiska.	Dodana treść: W ramach osi priorytetowej wsparcie jest przewidziane również dla przedsiębiorców (MŚP i duże przedsiębiorstwa) nie świadczących usług publicznych, a posiadających potrzeby z zakresu racjonalizacji gospodarki odpadami. Kopalnia Soli „Wieliczka” jako duży przedsiębiorca oraz obiekt o charakterze przemysłowym posiada potrzeby inwestycyjne w obszarze racjonalizacji gospodarki odpadami oraz absorpcji technologii w tym zakresie. Efektywne działania w obszarze racjonalizacji gospodarki odpadami przez przedsiębiorców wymaga ich czynnego zaangażowania w procesie inwestycyjnym, a tym samym obecności na liście potencjalnych beneficjentów priorytetu inwestycyjnego. Brak wsparcia dla przedsiębiorców (MŚP i dużych przedsiębiorstw) nie świadczących usług publicznych, a posiadających potrzeby z zakresu racjonalizacji gospodarki odpadami będzie miał negatywny wpływ na rozwój infrastruktury umożliwiającej gospodarkę odpadami.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Szczegółowy katalog beneficjentów zostanie doprecyzowany w Szczegółowym Opisie Priorytetów
------	------------------------------	--	--	--	---

214.	Kopalnia Soli Wieliczka S.A.	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.2	103	<p>W ramach osi priorytetowej wsparcie przewidziane jest głównie dla jednostek samorządu terytorialnego i ich związków oraz działających w ich imieniu jednostek organizacyjnych, administracji rządowej oraz podległych jej organów i jednostek organizacyjnych, a także przedsiębiorców oraz podmiotów świadczących usługi publiczne w ramach realizacji obowiązków własnych jednostek samorządu terytorialnego nie będących przedsiębiorcami. W ramach osi priorytetowej wsparcie jest przewidziane również dla przedsiębiorców (MŚP i duże przedsiębiorstwa) nie świadczących usług publicznych, a posiadających potrzeby z zakresu gospodarki wodnej w tym głównie ze zbieraniem i oczyszczaniem ścieków. Główną grupą docelową są indywidualni użytkownicy korzystający z zasobów środowiska.</p>	<p>Dodana treść: W ramach osi priorytetowej wsparcie jest przewidziane również dla przedsiębiorców (MŚP i duże przedsiębiorstwa) nie świadczących usług publicznych, a posiadających potrzeby z zakresu gospodarki wodnej w tym głównie ze zbieraniem i oczyszczaniem ścieków. Kopalnia Soli „Wieliczka” jako duży przedsiębiorca posiada potrzeby inwestycyjne w obszarze rozbudowy infrastruktury związanej ze zbieraniem i oczyszczaniem ścieków. Efektywne działania w obszarze rozbudowy infrastruktury związanej ze zbieraniem i oczyszczaniem ścieków wymaga czynnego zaangażowania przedsiębiorców w procesie inwestycyjnym, a tym samym obecności na liście potencjalnych beneficjentów priorytetu inwestycyjnego. Brak wsparcia dla przedsiębiorców (MŚP i dużych przedsiębiorstw) nie świadczących usług publicznych, a posiadających potrzeby z zakresu rozbudowy infrastruktury związanej ze zbieraniem i oczyszczaniem ścieków będzie miał negatywny wpływ na osiągnięcie celu dotyczącego zachowania i poprawy jakości środowiska naturalnego poprzez zrównoważone gospodarowanie zasobami.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Szczegółowy katalog beneficjentów zostanie doprecyzowany w Szczegółowym Opisie Priorytetów.</p>
215.	Kopalnia Soli Wieliczka S.A.	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.5	106	<p>W ramach osi priorytetowej wsparcie przewidziane jest głównie dla jednostek samorządu terytorialnego i ich związków oraz działających w ich imieniu jednostek organizacyjnych, administracji rządowej oraz podległych jej organów i jednostek organizacyjnych, a także przedsiębiorców oraz podmiotów świadczących usługi publiczne w ramach realizacji obowiązków własnych jednostek samorządu terytorialnego nie będących przedsiębiorcami. W</p>	<p>Dodana treść: W ramach osi priorytetowej wsparcie jest przewidziane również dla przedsiębiorców (MŚP i duże przedsiębiorstwa) nie świadczących usług publicznych, a posiadających potrzeby z zakresu zachowania i poprawy jakości środowiska naturalnego poprzez zrównoważone gospodarowanie zasobami. Kopalnia Soli „Wieliczka” jako duży przedsiębiorca oraz obiekt o charakterze przemysłowym posiada potrzeby inwestycyjne w obszarze zachowania i poprawy jakości środowiska naturalnego poprzez modernizację instalacji utylizacji wód zasolonych, które dopływają do wyrobisk</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Szczegółowy katalog beneficjentów zostanie doprecyzowany w Szczegółowym Opisie Priorytetów. Jednak zgodnie z ustaloną z władzami regionalnymi linią demarkacyjną, wsparcie dla MŚP w zakresie ochrony powietrza może być realizowane ramach RPO.</p>

				<p>ramach osi priorytetowej wsparcie jest przewidziane również dla przedsiębiorców (MŚP i duże przedsiębiorstwa) nie świadczących usług publicznych, a posiadających potrzeby z zakresu zachowania i poprawy jakości środowiska naturalnego poprzez zrównoważone gospodarowanie zasobami. Główną grupą docelową są indywidualni użytkownicy korzystający z zasobów środowiska.</p>	<p>Kopalni, zlokalizowanej na terenie miasta Wieliczka. Efektywne działania mające na celu poprawę stanu środowiska miejskiego, rewitalizację miast, rekultywację terenów przemysłowych (w tym terenów podlegających przekształceniu/konwersji) wymaga czynnego zaangażowania przedsiębiorców w procesie inwestycyjnym, a tym samym obecności na liście potencjalnych beneficjentów priorytetu inwestycyjnego. Brak wsparcia dla przedsiębiorców (MŚP i dużych przedsiębiorstw) nie świadczących usług publicznych, a posiadających potrzeby z zakresu zachowania i poprawy jakości środowiska naturalnego poprzez zrównoważone gospodarowanie zasobami będzie miał negatywny wpływ na osiągnięcie celu dotyczącego zachowania i poprawy jakości środowiska naturalnego poprzez zrównoważone gospodarowanie zasobami oraz zwiększenie dostępności ludności do infrastruktury środowiskowej.</p>	
216.	<p>Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków-Balice sp. z o.o.</p>	<p>Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 5.2</p>	98	<p>dotyczy: „Przewiduje się wsparcie następujących obszarów (...)” Wniosujemy o uwzględnienie w osi Priorytetowej II inwestycji realizowanych przez porty lotnicze, związanych z ochroną środowiska naturalnego (m.in. odprowadzanie wód opadowych z terenu lotniska), a co za tym idzie umieszczenie w wykazie beneficjentów podmiotów zarządzających portami lotniczymi.</p>	<p>Brak w wykazie beneficjentów podmiotów zarządzających portami lotniczymi.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Szczegółowy katalog beneficjentów zostanie doprecyzowany w Szczegółowym Opisie Priorytetów.</p>

217.	GK PGNiG - PGNiG Termika S.A.	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.1	101	<p>Proponowane jest rozszerzenie zapisów dot. przewidywanego wsparcia obszarów o punkt:• racjonalizacja gospodarki odpadami oraz Ubocznymi Produktami Spalania przez przedsiębiorców. W odniesieniu do potencjalnych beneficjentów oraz grupy docelowej, prosimy o doprecyzowanie czy przedsiębiorstwa energetyczne (elektrociepłownie, ciepłownie) zaliczają się do grona potencjalnych beneficjentów.</p>	<p>Nowa ustawa o odpadach oraz rejestracja substancji w ramach REACH umożliwiły przekształcenie części odpadów w Produkty Uboczne. Jednym z warunków jest pewność ich wykorzystania. Szczegółowe analizy w ramach REACH potwierdziły ich jakość porównywalną z surowcami naturalnymi, bez negatywnego oddziaływania na zdrowie i środowisko. W związku z tym, w naszej opinii, temat Ubocznych Produktów Spalania jest nowym tematem, który wymaga propagowania, również poprzez zachęty finansowe dla wykorzystania Produktów Ubocznych, jako pełnowartościowych zamienników surowców naturalnych. Celowe jest zatem dodanie stosownych zapisów rozszerzających katalog możliwych obszarów wsparcia Programu.W odniesieniu do potencjalnych beneficjentów oraz grupy docelowej, w chwili obecnej zapis dot. potencjalnych beneficjentów może prowadzić do wątpliwości interpretacyjnych w odniesieniu do zakresu wsparcia programu.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Szczegółowy opis działań możliwych do wsparcia w tym obszarze oraz katalog beneficjentów zostanie doprecyzowany w szczegółowym Opisie Priorytetów. Należy jednak pamiętać, że głównym problemem w Polsce jest gospodarka odpadami komunalnymi, więc podejmowane działania będą miały na celu przede wszystkim wywiązanie się ze zobowiązań akcesyjnych w tym obszarze.</p>
------	-------------------------------	--	-----	---	--	---

218.	GK PGNiG - PGNiG Termika S.A.	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.2	103	<p>Proponowane jest rozszerzenie zapisów dot. przewidywanego wsparcia obszarów o punkt:• kompleksowej gospodarki wodno-ściekowej przedsiębiorstw. W odniesieniu do potencjalnych beneficjentów oraz grupy docelowej, prosimy o doprecyzowanie, czy przedsiębiorstwa energetyczne (elektrociepłownie, ciepłownie) zaliczają się do grona potencjalnych beneficjentów.</p>	<p>W naszej opinii, kluczowe priorytety finansowania ukierunkowane są na gospodarkę wodno-ściekową komunalną. Brak jest natomiast wsparcia kompleksowej gospodarki wodno-ściekowej przedsiębiorstw (obecnie zakres wsparcia jest ograniczony do gospodarowania wodą w procesach produkcji oraz poprawy oczyszczania ścieków), w których konieczne są duże inwestycje związane z gospodarką wodno-ściekową. Są to m.in. inwestycje w procesy oczyszczania wody czy też obiekty zaopatrzenia w wodę. W związku z tym, w naszej opinii, dodanie w Programie stosownych zapisów rozszerzających katalog możliwych obszarów wsparcia przedsiębiorstw przyczyni się do zrównoważonego gospodarowania zasobami naturalnymi i poprawy jakości środowiska naturalnego. W odniesieniu do potencjalnych beneficjentów oraz grupy docelowej, w chwili obecnej zapis dot. potencjalnych beneficjentów może prowadzić do wątpliwości interpretacyjnych w odniesieniu do zakresu wsparcia programu.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Wsparcie będą mogli uzyskać również przedsiębiorcy nie związani z branżą wodno-ściekową, ale podejmujący działania mające na celu zmniejszenie zużycia wody w procesach produkcji oraz w zakresie poprawy procesu oczyszczania ścieków jakie w procesach produkcji powstają. Szczegółowy katalog beneficjentów zostanie doprecyzowany w Szczegółowym Opisie Priorytetów.</p>
------	-------------------------------	--	-----	--	--	---

219.	Petrochemia-Blachownia S.A.	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.5	106-109	<p>W projekcie Programu Osi priorytetowej II; Cel tematyczny 6; Priorytet inwestycyjny 6.5 przewiduje się wsparcie dla przedsięwzięć polegających na wprowadzaniu nowoczesnych, niskoemisyjnych technologii oraz technologii ograniczających emisje pochodzące bezpośrednio z procesów produkcyjnych, tzw. emisje zorganizowane, za pomocą urządzeń do tego przeznaczonych, gdzie wielkość emisji jest mierzalna. W przemyśle natomiast zanieczyszczenia emitowane są nie tylko w sposób zorganizowany, lecz także w sposób niezorganizowany - z procesów „pomocniczych” takich jak magazynowanie, przesył i przeładunki surowców i produktów, przesył i oczyszczanie ścieków. Ta część emisji jest niemożliwa do opomiarowania i trudna do oszacowania, a niewątpliwie istotna z punktu widzenia ochrony powietrza. Proponuje się w rozszerzyć system wsparcia o przedsięwzięcia polegające na rozbudowie i modernizacji sieci kanalizacji przemysłowych, przemysłowych oczyszczalni ścieków, układów za- i rozładunkowych ograniczających negatywne oddziaływanie zakładów przemysłowych na środowisko.</p>	<p>Inwestycje polegające na modernizacji sieci kanalizacji przemysłowej wydają się być niezbędne ze względu na jej stan techniczny, wiek i nienowoczesną strukturę materiałową. Modernizacje kanalizacji przemysłowej mogą przynieść wymierne efekty ekologiczne jakie w postaci ograniczenia ilości ścieków przemysłowych i poprawy ich jakości oraz efekt niewymierny w postaci zmniejszenia emisji niezorganizowanej do powietrza z procesów przepompowywania ścieków, co przekłada się bezpośrednio na jakość powietrza atmosferycznego. Na poprawę jakości powietrza wpłyną również inwestycje w hermetyzację procesów przeładunkowych, szczególnie rozładunkowych, gdzie zanieczyszczenia emitowane są przez cały czas trwania rozładunku, a hermetyzacja procesu jest bardzo trudna. Aspekt ograniczenia emisji zanieczyszczeń do powietrza jest szczególnie istotny na obszarach, gdzie nie są dotrzymane standardy jakości powietrza w zakresie zanieczyszczeń organicznych. Inwestycje w przebudowę i modernizację wiekowego systemu kanalizacji przemysłowej przynoszące efekt w postaci ograniczenia emisji zanieczyszczeń do powietrza, przyczynią się do poprawy jakości powietrza, a tym samym mogą przyczynić się do dynamicznego rozwoju regionu. Modernizacja przestarzałych systemów kanalizacji przemysłowej oraz układów przeładunkowych umożliwi dalszy infrastruktury na terenach przemysłowych, co z kolei wzmocni potencjał rozwojowy przemysłu.</p> <p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Szczegółowy opis działań możliwych do wsparcia w tym obszarze zostanie doprecyzowany w Szczegółowym Opisie Priorytetów. Uwaga jest jednak niespójna: skoro nie można zmierzyć emisji niezorganizowanej, to na jakiej podstawie można wyciągać wniosek, że jest ona tak istotna dla ochrony powietrza?</p>
------	-----------------------------	--	---------	---	--



220.	PEWIK GDYNIA Sp. z o.o.	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.2	103	<p>Przed ostatnim zdaniem fragmentu zatytułowanego Zasady wyboru projektów do dofinansowania proponuje się dodać zdanie: „Zapewniona zostanie jednolita interpretacja poszczególnych kryteriów merytorycznych oraz dokonywanie ocen wyłącznie w ramach określonych opublikowanymi kryteriami merytorycznymi.”</p>	<p>Ponieważ często osoby o małym doświadczeniu oraz umiejętności zidentyfikowania i oceny ryzyka powstania nieprawidłowości, działając pod presją odpowiedzialności za ewentualność popełnienia błędów, interpretują w kolejnych fazach oceny w sposób rozszerzający i bez należytej analizy uwarunkowań rozpatrywanego projektu. Wydawane zalecenia (a faktycznie żądania) nie uwzględniają całokształtu uwarunkowań, co wręcz utrudnia realizację i zwiększa ryzyko gospodarcze. W niektórych przypadkach żądania te powodują korzystanie z dotacji mniej opłacalne niż realizacja inwestycji uzyskiwania dotacji. Dodatkowe obowiązki bywają nakładane również w ramach weryfikacji przedkładanych przez beneficjenta dokumentów sprawozdawczych i rozliczeniowych. Instytucje żądają przedstawiania różnorodnych dokumentów nie wymienionych w wytycznych i umowach. Niejednokrotnie dokumenty te muszą być specjalnie tworzone na ich potrzeby podczas, gdy wszystkie potrzebne informacje zawarte są przekazanych przez beneficjenta dokumentach źródłowych. Mając powyższe na uwadze, wydaje się konieczne wprowadzenie systemowych działań, które pomogą specjalistom IŻ, IP i IW utrzymać swoje żądania jednolitym, niezbędnym poziomie oraz podobnie interpretować obowiązujące przepisy i zasady.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Tak szczegółowe kwestie zostaną uregulowane w dokumentach wdrożeniowych związanych z naborem projektów.</p>
------	-------------------------------	--	-----	---	--	--

221.	ArcelorMittal Poland S.A.	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 5.2	5	<p>Poniższe uwagi dotyczą Osi priorytetowej II, priorytetu inwestycyjnego 5.1 Wspieranie wyspecjalizowanych inwestycji służących dostosowaniu do zmian klimatu. Priorytet 5.1 w ramach Programu Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 (POIŚ 2014-2020) w takim brzmieniu, realizujący cele tematyczne CT5 Promowanie dostosowania do zmian klimatu, zapobiegania ryzyku i zarządzania ryzykiem (FS, EFRR) oraz CT6 Ochrona środowiska naturalnego i wspieranie efektywności wykorzystania zasobów (FS, EFRR) był planowany już na terapię programowania perspektywy finansowej na lata 2014-2020 w 2013 roku, jednak nie został opisany w ramach udostępnionego projektu POIŚ 2014-2020. Korzystając z możliwości udziału w konsultacjach pragniemy jednak przedstawić nasze propozycje również w zakresie tego priorytetu. Beneficjenci: Jedną z głównych grup docelowych do których będzie adresowane wsparcie powinni być (duzi) przedsiębiorcy – istotni emitenci gazów cieplarnianych.</p>	<p>Beneficjenci: Duże przedsiębiorstwa należą do podmiotów, w przypadku których ze względu na rozmiary zakładów oraz skalę prowadzonej działalności, poziom emisji gazów cieplarnianych jest zwykle największy. Z tego też względu, w związku z proponowanym poszerzeniem zakresu priorytetu 5.1, grupą docelową do której powinno być adresowane wsparcie powinni być również działający przedsiębiorcy, w tym w szczególności duzi przedsiębiorcy.</p> <p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Priorytet 5.2 dedykowany jest dostosowaniu do zmian klimatu. W jego ramach nie będą więc podejmowane działania związane z ograniczaniem emisji gazów cieplarnianych.</p>
------	---------------------------	--	---	---	--

222.	ArcelorMittal Poland S.A.	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 5.2	7	<p>Obszary objęte wsparciem: Wsparcie powinno być dostępne również w przypadku obszarów zagrożonych wystąpieniem awarii przemysłowych.</p>	<p>Obszary objęte wsparciem: W związku z proponowanym poszerzeniem zakresu priorytetu 5.2 o zapobieganie także awariom przemysłowym, wsparcie powinno być dostępne także na realizację inwestycji na „obszarach wrażliwych” zagrożonych występowaniem takich awarii. W rezultacie, wspierane powinny być także inwestycje obejmujące ograniczanie i minimalizowanie ryzyka awarii na terenach zakładów przemysłowych i w ich bezpośrednim otoczeniu, zwłaszcza w przypadku zakładów zlokalizowanych na terenach miejskich. To właśnie na tych obszarach znajdują się „efekty działalności przemysłowej” o charakterze mogącym mieć negatywny wpływ na środowisko naturalne i obniżenie bezpieczeństwa ekologicznego po stronie ludzi, gatunków i siedlisk przyrodniczych. Tego typu działania mogłyby dotyczyć terenów zagrożonych występowaniem powodzi, czy też instalacji narażonych na negatywne oddziaływanie gwałtownych zjawisk atmosferycznych.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Priorytet 5.2 dedykowany jest dostosowaniu do zmian klimatu. Wspierane będą działania wyłącznie w zakresie wyposażania służb ratowniczych, które podejmują działania w sytuacji wystąpienia katastrof naturalnych. Ponadto kwestie związane z koniecznością zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa instalacji (w tym na wypadek wystąpienia awarii) uregulowane są w stosownych aktach prawnych. Wszystkie instalacje muszą uzyskać wymagane pozwolenia a za właściwą ich eksploatację odpowiada podmiot je prowadzący.</p>
------	---------------------------	--	---	--	---	--

223.	ArcelorMittal Poland S.A.	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 5.2	6	<p>Zakres priorytetu: Do zawartych w tytule priorytetu zagrożeń związanych ze zmianami klimatu, powinno się również dodać zagrożenia związane z awariami w zakładach przemysłowych. Beneficjenci: Jedną z głównych grup docelowych do których będzie adresowane wsparcie powinni być (duzi) przedsiębiorcy.</p>	<p>Zakres priorytetu: Awarie w zakładach produkcyjnych mogą spowodować znaczące szkody ekologiczne związane z zanieczyszczeniem powietrza czy środowiska wodno-gruntowego. Podobnie jak w przypadku katastrof naturalnych, istnieje zwykle możliwość ograniczenia czy nawet eliminacji ryzyka ich wystąpienia, jednak jest ona zwykle związana ze znaczącymi kosztami. Należy uznać, że wsparcie na inwestycje związane z zapobieganiem awariom przemysłowym oraz stworzenie systemów zarządzania takimi awariami służyłoby zwiększeniu bezpieczeństwa ekologicznego po stronie ludzi, gatunków i siedlisk przyrodniczych; zwłaszcza na terenach znajdujących się w bezpośrednim lub pośrednim sąsiedztwie obszarów wysokoprzemysłowych. Beneficjenci: Duże przedsiębiorstwa należą do podmiotów, w przypadku których ze względu na rozmiary zakładów oraz skalę prowadzonej działalności, ryzyko awarii przemysłowej jest zwykle największe. Z tego też względu, w związku z proponowanym poszerzeniem zakresu priorytetu 5.2, grupą docelową do której powinno być adresowane wsparcie powinni być również działający przedsiębiorcy, w tym w szczególności duzi przedsiębiorcy.</p>	Uwaga powtórzona. J.w.
------	---------------------------	--	---	---	--	------------------------

224.	ArcelorMittal Poland S.A.	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 5.2	4 Poniższe uwagi dotyczą Osi priorytetowej II, priorytetu inwestycyjnego 5.1 Wspieranie wyspecjalizowanych inwestycji służących dostosowaniu do zmian klimatu. Priorytet 5.1 w ramach Programu Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 (POIS 2014-2020) w takim brzmieniu, realizujący cele tematyczne CT5 Promowanie dostosowania do zmian klimatu, zapobiegania ryzyku i zarządzania ryzykiem (FS, EFRR) oraz CT6 Ochrona środowiska naturalnego i wspieranie efektywności wykorzystania zasobów (FS, EFRR) był planowany już na terapię programowania perspektywy finansowej na lata 2014-2020 w 2013 roku, jednak nie został opisany w ramach udostępnionego projektu POIS 2014-2020. Korzystając z możliwości udziału w konsultacjach pragniemy jednak przedstawić nasze propozycje również w zakresie tego priorytetu. Wsparcie bezzwrotne: W odniesieniu do obszarów wsparcia w ramach priorytetu inwestycyjnego 5.1, pomoc powinna zdecydowanie przyjmować formę wsparcia bezzwrotnego. Zakres priorytetu: Priorytet inwestycyjny powinien przede wszystkim koncentrować się na działaniach pozwalających na uzyskanie bezpośrednich i pośrednich efektów ograniczenia emisji CO2 z procesów przemysłowych.	Wsparcie bezzwrotne: Inwestycje w nowoczesne technologie związane z zakupem instalacji i urządzeń ograniczających emisje gazów cieplarnianych (głównie CO2) lub poprawiające bilanse energetyczne (efekty pośrednie ograniczenia emisji) często bywa związane ze znaczącymi wydatkami. Zakupione instalacje wymagają jednocześnie dodatkowych, nierzadko wysokich nakładów, związanych z ich utrzymaniem i eksploatacją. Z tego też względu, aby programy realizowane w ramach priorytetu 5.1 mogły realnie wpływać na ograniczenie emisji bezpośredniej i zwiększenie efektów pośrednich, wsparcie powinno być udzielane w sposób umożliwiający jak najszybszą realizację inwestycji oraz równoważącą znaczące obciążenia związane z inwestycjami, a więc jako wsparcie bezzwrotne. Zakres priorytetu: Przewidywane wsparcie obejmuje poza problemem emisji gazów cieplarnianych również racjonalizację wytwarzania / zużycia energii cieplnej (w tym uzyskanej z odpadowych gazów procesowych) w procesach technologicznych. Pozytywne rezultaty w tym obszarze dokonywane mogą być jednak nie tylko poprzez budowę / rozbudowę / modernizację instalacji związanych z emisją gazów cieplarnianych, ale także poprzez odpowiednią modernizację procesów przemysłowych generujących emisję.	Uwaga powtórzona. J.w.
------	---------------------------	--	--	--	------------------------

225.	ArcelorMittal Poland S.A.	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.1	9	<p>Zakres priorytetu: Priorytet inwestycyjny powinien przede wszystkim koncentrować się na działaniach pozwalających na zniwelowanie ilości powstających odpadów przemysłowych, a w przypadku braku możliwości takiego działania - na wsparciu w zakresie zagospodarowania, odzysku i ponownego wykorzystywania wytwarzanych odpadów przemysłowych. Dostosowanie takie mogłoby zostać przeprowadzone poprzez zmianę wskaźnika rezultatu i wskaźnika output na bardziej ogólne dotyczące, racjonalizacji gospodarki odpadami, (wytwarzanymi przez przedsiębiorców (w tym odpadami niebezpiecznymi) dokonanej także poprzez ograniczenie wolumenu wytwarzanych odpadów.</p>	<p>Zakres priorytetu: Przewidywane wsparcie obejmuje poza problemem gospodarki odpadami przemysłowymi i komunalnymi również racjonalizację gospodarki odpadami (w tym odpadami niebezpiecznymi), wytwarzanymi głównie przez przedsiębiorców. Pozytywne rezultaty w tym obszarze dokonywane mogą być jednak nie tylko poprzez budowę/rozbudowę/modernizację zakładów zagospodarowania odpadów, ale także poprzez odpowiednią modernizację procesów przemysłowych prowadzących do produkcji odpadów. Z tego też względu, w priorytecie 6.1 ujęte powinny zostać przede wszystkim działania, które bez konieczności budowy zakładów zagospodarowania odpadów realizują zamierzone cele dotyczące racjonalizacji gospodarki odpadami. W tym celu nacisk należy położyć przede wszystkim na inwestycje ukierunkowane na zmniejszenie ilości produkowanych odpadów przemysłowych, poprzez wykorzystanie innowacyjnych technologii czy przewidujące modernizację istniejących linii produkcyjnych. Wsparcie dla inwestycji zakładających redukcję produkowanych odpadów, znajduje bezpośrednie przełożenie na wymierne korzyści na wielu płaszczyznach, w tym przede wszystkim korzyści osiągniętych przez: a) społeczeństwo – mogące korzystać ze środowiska naturalnego w mniejszym stopniu narażonego na oddziaływanie nierzadko niebezpiecznych odpadów przemysłowych; b) budżet europejski – osiągający wymierne korzyści związane z brakiem konieczności dofinansowywania większej ilości działań związanych z późniejszym zagospodarowaniem odpadów; oraz c) przedsiębiorców – ponoszących mniejsze koszty składowania i utylizacji wytwarzanych odpadów. Ponadto, wsparcie w ramach priorytetu 6.1 powinno być również przeznaczone na inwestycje w zakup lub</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Wsparcie w zakresie racjonalizacji gospodarki odpadami przez przedsiębiorców będzie udzielane na projekty dotyczące zmian w procesach produkcji. (Budowa/rozbudowa zakładów dotyczy obszaru odpadów komunalnych). Odnośnie do kwestii wskaźników: Do programu dobierane są wskaźniki najbardziej reprezentatywne (mogące zobrazować najważniejsze planowane zmiany i wskazujące większość typów interwencji przewidywanych do wsparcia). Wszystkie wskaźniki, oprócz kryterium trafności, powinny spełniać także szereg innych kryteriów metodologicznych określonych w (projektach) wytycznych KE, w tym m.in. kryteria dostępności i tzw. solidności. Czynniki te sprawiają, że preferencją objęte są - w przypadku wskaźników rezultatu - wskaźniki istniejące w statystykach publicznych, a - w przypadku wskaźników produktu - wskaźniki znajdujące się w katalogu unijnych i krajowych wskaźników wspólnych (tj. wskaźniki 'common' i Wspólnej Listy Wskaźników Kluczowych).</p>
------	---------------------------	--	---	---	--	---

					<p>budowę instalacji do odzysku lub unieszkodliwiania odpadów przemysłowych (w tym odpadów lotnych, płynnych i stałych) oraz odzysk odpadów przetwarzanych na produkty, znajdujące zastosowanie w gospodarce.</p>	
226.	ArcelorMittal Poland S.A.	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.1	8	<p>Wsparcie bezzwrotne: W odniesieniu do obszarów wsparcia w ramach priorytetu inwestycyjnego 6.1, pomoc powinna przyjmować zdecydowanie formę wsparcia bezzwrotnego. Beneficjenci: Jedną z głównych grup docelowych do których będzie adresowane wsparcie powinni być przedsiębiorcy, w tym przede wszystkim duzi przedsiębiorcy, realizujący samodzielnie inwestycje objęte zakresem priorytetu.</p>	<p>Wsparcie bezzwrotne: Inwestycje w nowoczesne technologie związane z zakupem instalacji i urządzeń ograniczających wytwarzanie odpadów lub umożliwiających ich przetworzenie i ponowne wykorzystanie często bywa związane ze znaczącymi wydatkami. Zakupione instalacje wymagają jednocześnie dodatkowych, nierzadko wysokich nakładów, związanych z ich utrzymaniem i eksploatacją. Z tego też względu, aby programy realizowane w ramach priorytetu 6.1 mogły realnie wpływać na ograniczenie wytwarzania odpadów i zwiększenie ich wtórnego wykorzystania wsparcie powinno być udzielane w sposób umożliwiający jak najszybszą realizację inwestycji oraz równoważące znaczące obciążenia związane z inwestycjami, a więc jako wsparcie bezzwrotne. Beneficjenci: Zakres inwestycji będących przedmiotem priorytetu 6.1 jest charakterystyczny przede wszystkim dla działalności dużych przedsiębiorców. To w ich przypadku, ze względu na rozmiary zakładów oraz skalę prowadzonej działalności, wytwarzane jest zwykle najwięcej odpadów. Z tego też względu, potencjalny pozytywny wpływ na środowisko inwestycji realizowanych przez dużych przedsiębiorców w zakresie gospodarki odpadami, będzie najbardziej odczuwalny – nie tylko dla samych przedsiębiorców, ale także dla ich otoczenia. W konsekwencji, dostępne fundusze umożliwią skuteczną i zauważalną zmianę dla środowiska naturalnego.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Kwestie dotyczące rodzaju wsparcia (instrumenty zwrotne/bezzwrotne czy też mieszane) zostaną rozstrzygnięte w analizie ex-ante instrumentów finansowych, która, zgodnie z art. 32 projektu rozporządzenia ogólnego ma być podstawą do podejmowania decyzji dotyczących formy wsparcia. Szczegółowy Katalog beneficjentów zostanie opracowany w Szczegółowym Opisie Priorytetów</p>

227.	ArcelorMittal Poland S.A.	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.2	10	<p>Zakres priorytetu: Działania w ramach priorytetu 6.2 poza ograniczeniem ładunku zanieczyszczeń z sektora komunalnego powinny także obejmować zanieczyszczenia produkowane przez sektor przemysłowy. Beneficjenci: Jedną z głównych grup docelowych do których będzie adresowane wsparcie powinni być przedsiębiorcy, w tym przede wszystkim duzi przedsiębiorcy, realizujący samodzielnie inwestycje objęte zakresem priorytetu.</p>	<p>Zakres priorytetu: Priorytet powinien przewidywać wsparcie także dla inwestycji nakierowanych na ograniczanie zanieczyszczeń wody generowanych przez sektor przemysłowy. Należy podkreślić, że ładunek zanieczyszczeń wytwarzany przez zakłady przemysłowe niejednokrotnie w dużo większym stopniu powoduje możliwość wystąpienia skażenia wód niż w przypadku ścieków komunalnych. Z tego też względu, możliwość ubiegania się o wsparcie powinna zostać zagwarantowana także dla inwestycji przedsiębiorców w instalacje oczyszczające wody i ścieki uczestniczące w procesach przemysłowych lub stanowiące produkt uboczny tych procesów. Możliwość ta powinna zostać zagwarantowana również w przypadku modernizacji technologicznych, zapewniających ograniczenie zużycia wody – zmniejszenie zużycia zasobów naturalnych. Beneficjenci: Zakres inwestycji postulowanych powyżej do ujęcia w ramach priorytetu 6.2 jest charakterystyczny przede wszystkim dla działalności dużych przedsiębiorców. To w ich przypadku, ze względu na rozmiary zakładów oraz skalę prowadzonej działalności, produkowane jest zwykle najwięcej ścieków. Z tego też względu, potencjalny pozytywny wpływ na środowisko inwestycji realizowanych przez dużych przedsiębiorców w zakresie zużycia wody i oczyszczania ścieków, będzie najbardziej odczuwalny – nie tylko dla samych przedsiębiorców, ale także dla ich otoczenia. W konsekwencji, dostępne fundusze umożliwią skuteczną i zauważalną zmianę dla środowiska naturalnego. Dodać należy, że przedsiębiorcy ci są również źródłem ścieków komunalnych, które wraz z pozostałymi rodzajami ścieków powinny zostać objęte proponowaną formą wsparcia.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Uwaga niezasadna: w Programie przewidziano wsparcie dla przedsiębiorców w zakresie "racjonalizacji gospodarowania wodą w procesach produkcji oraz poprawa procesu oczyszczania ścieków".</p>
------	---------------------------	--	----	---	--	---



228.	ArcelorMittal Poland S.A.	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.4	12	<p>Beneficjenci: Jedną z głównych grup docelowych do których będzie adresowane wsparcie powinni być przedsiębiorcy, w tym przede wszystkim duzi przedsiębiorcy, realizujący samodzielnie inwestycje objęte zakresem priorytetu.</p>	<p>Beneficjenci: Inwestycje w zakresie monitorowania i zapobiegania zanieczyszczeniu gleb i wód podziemnych oraz rekultywacji terenów zdegradowanych dotyczą przede wszystkim działalności dużych przedsiębiorców, w przypadku których, ze względu na rozmiary zakładów oraz skalę prowadzonej działalności, ryzyko degradacji jest największe. Ponadto, to właśnie zakłady dużych przedsiębiorców znajdują się zwykle w bezpośrednim sąsiedztwie terenów już zdegradowanych, które do czasu przeprowadzenia rekultywacji zwykle nie mogą być wykorzystane w działalności przemysłowej, mimo często wysoce dogodnej lokalizacji. To duzi przedsiębiorcy dysponują zwykle również jako jedyni wystarczającymi środkami, aby wraz z dofinansowaniem w ramach pomocy publicznej, możliwe było skuteczne przeprowadzenie działań rekultywacyjnych w niezbędnym zakresie i na wymagana skalę. Z tego też względu, aby wsparcie w ramach priorytetu 6.4 skutecznie umożliwiło realizację inwestycji w zakresie m.in. rekultywacji terenów zdegradowanych, powinno ono być przeznaczone przede wszystkim dla przedsiębiorców, w tym zwłaszcza dużych przedsiębiorców. Tylko w ten sposób dostępne fundusze umożliwią skuteczną i zauważalną dla zmianę dla środowiska naturalnego.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> W ramach PI 6.4 nie planuje się działań związanych z rekultywacją gruntów.</p>
------	---------------------------	--	----	---	---	---

229.	ArcelorMittal Poland S.A.	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.4	11	<p>Zakres priorytetu: Priorytet swoim zakresem powinien obejmować także działania związane z rekultywacją terenów zdegradowanych (w tym także w ramach procesów przemysłowych) również na terenach niezaliczanych do kategorii Parków Narodowych i Natura 2000. Szczególną uwagę należy zwrócić na działania zmierzające do monitorowania i zapobiegania zanieczyszczeniu gleb i wód podziemnych.</p>	<p>Zakres priorytetu: Ze względu na dużą złożoność ekosystemu i podkreślaną w projekcie nowego POIŚ konieczność dalszych wysiłków mających na celu przeciwdziałanie czynnikom i zjawiskom powodującym spadek różnorodności biologicznej, działania związane z rekultywacją terenów zdegradowanych (w tym także w ramach procesów przemysłowych), na innych obszarach powinny zostać objęte wsparciem w ramach priorytetu. Wynika to z możliwych (w razie niepodjęcia rekultywacji) niekorzystnych oddziaływań, w tym także na tereny zaliczane do grupy Parków Narodowych i obszaru Natura 2000. Z tego też względu, część funduszy dostępnych w ramach priorytetu 6.4 powinna być przewidziana dla inwestycji związanych z rekultywacją terenów zdegradowanych także na pozostałych obszarach. W przeciwnym bowiem wypadku, istnieje ryzyko, że wobec braku chętnych do działań inwestycyjnych na terenach zaliczanych do kategorii Parków Narodowych i Natura 2000, środki priorytetu 6.4 nie zostaną spożytkowane, a zdegradowane tereny będą nadal stanowić zagrożenie dla otaczającego je środowiska naturalnego.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> W ramach PI 6.4 nie planuje się działań związanych z rekultywacją gruntów. Działania związane z monitorowaniem stanu środowiska są przewidziane w ramach PI 5.2.</p>
------	---------------------------	--	----	---	--	---

230.	ArcelorMittal Poland S.A.	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.5	16	<p>Beneficjenci: Jedną z grup docelowych do których będzie adresowane wsparcie powinni być przedsiębiorcy, w tym przede wszystkim duzi przedsiębiorcy, realizujący samodzielnie inwestycje objęte zakresem priorytetu.</p>	<p>Beneficjenci: Bardzo często zakłady dużych przedsiębiorców znajdują się w bezpośrednim sąsiedztwie terenów miejskich i mają duży wpływ na stan środowiska miejskiego oraz to duzi przedsiębiorcy mogą mieć praktyczny wpływ na zagospodarowanie terenów przemysłowych. To duzi przedsiębiorcy dysponują zwykle również jako jedyni wystarczającymi środkami, aby wraz z dofinansowaniem w ramach pomocy publicznej, możliwe było skuteczne przeprowadzenie działań naprawczych w niezbędnym zakresie i na wymagana skalę. Z tego też względu, aby wsparcie w ramach priorytetu 6.5 skutecznie umożliwiło realizację inwestycji w zakresie m.in. rekultywacji terenów przemysłowych, powinno ono być przeznaczone również dla przedsiębiorców, w tym zwłaszcza dużych przedsiębiorców. Tylko w ten sposób dostępne fundusze umożliwią skuteczną i zauważalną dla zmianę dla środowiska naturalnego.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b>  Duży przedsiębiorcy będą mogli uzyskać wsparcie w P.I 6.5. W zakresie rekultywacji trzeba jednak zaznaczyć, że wsparcie będzie udzielane z uwzględnieniem zasady "zanieczyszczający płaci" a co więcej, działania rekultywacyjne będą miały na celu przywrócenie terenom funkcji środowiskowych. Rekultywacja terenów na cele inne niż środowiskowe (społeczne, gospodarcze) będzie mogła być realizowana na poziomie regionalnych Programów Operacyjnych.</p>
------	---------------------------	--	----	--	---	--

231.	ArcelorMittal Poland S.A.	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.5	15	<p>Rekultywacja cd.: Ze względu na specyficzny charakter inwestycji związanych z rekultywacją terenów zdegradowanych, dofinansowanie na ten cel powinno być dostępne w ramach osobnych konkursów, niezależnie od pozostałych konkursów związanych z ograniczeniem emisji do środowiska.</p>	<p>Rekultywacja cd.: Umożliwiłoby to uniknięcie sytuacji, gdy inwestycje związane z rekultywacją nie będą miały realnych szans na uzyskanie dofinansowania, ponieważ w konkursach otwartych dla szerokiego kręgu projektów, ich wskaźniki output będą na niższym poziomie niż dla innych kategorii projektów. W przeciwnym wypadku istnieje ryzyko, że inwestycje związane z rekultywacją zostaną pozbawione realnych szans na uzyskanie dofinansowania w ramach priorytetu 6.5. Ponadto, wśród kryteriów oceny projektów oprócz powierzchni podlegającej rekultywacji, nieodwracalności procesu degradacji oraz stopnia zagrożenia dla środowiska na danym terenie, powinny znaleźć się także faktyczne możliwości wykorzystywania terenu po zakończeniu procesu rekultywacji. Działanie takie zapewniłoby możliwość realizowania w większym stopniu tych bardzo istotnych projektów, które przy obecnych warunkach z powodu mniejszego oddziaływania na wskaźniki output od innych – tańszych a co za tym idzie mniej kompleksowych - projektów mogłyby nie być realizowane w wystarczającym stopniu.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Tryb oraz kryteria wyboru projektów zostaną określone w Szczegółowym Opisie Priorytetów.</p>
------	---------------------------	--	----	---	---	---

232.	ArcelorMittal Poland S.A.	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.5	14	<p>Rekultywacja: Ze względu na specyficzny charakter inwestycji związanych z rekultywacją terenów zdegradowanych, dofinansowanie na ten cel powinno być dostępne w ramach osobnych konkursów, niezależnie od pozostałych konkursów związanych z ograniczeniem emisji do środowiska.</p>	<p>Rekultywacja: Inwestycje dotyczące rekultywacji dotyczą konkretnych terenów, które uległy degradacji w wyniku procesów unikalnych dla każdego terenu. Z tego też względu, co do zasady, w przypadku inwestycji związanych z rekultywacją konieczne jest zaplanowanie oraz realizacja działań przywracających poprzedni charakter terenu dopasowanych do indywidualnego charakteru zarówno samego obszaru zdegradowanego, jak i czynników, które degradację spowodowały. Jest to również proces wysoce kosztowny, a korzyści związane z rekultywacją, mają charakter przede wszystkim ekologiczny, a już w dużo mniejszym stopniu komercyjny. Ponadto, w przypadku konkursów otwartych również dla innych rodzajów inwestycji (np. instalacje oczyszczające) przedsiębiorcom ubiegającym się o dofinansowanie na rekultywację dużo trudniej jest uzyskać wsparcie, ponieważ znaczące nakłady finansowe często zapewniają rekultywację jedynie niewielkiego obszaru. W konsekwencji, bezpośrednie przełożenie wartości inwestycji na obszar zrekultywowanych gruntów często może nie być na tak wysokim poziomie jak w przypadku wskaźników output dla innych kategorii inwestycji (np. w zakresie ograniczenia hałasu czy zanieczyszczenia powietrza). Z tego też względu, aby zapewnić inwestycjom związanym z rekultywacją terenów miejskich realizowanym przez przedsiębiorców realne szanse na uzyskanie wsparcia, należałoby zapewnić, że organizowane będą osobne konkursy na działania związane z rekultywacją.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Tryb oraz kryteria wyboru projektów zostaną określone w Szczegółowym Opisie Priorytetów.</p>
233.	ArcelorMittal Poland S.A.	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.5	13	<p>Zakres priorytetu: W ramach priorytetu powinno zostać przewidziane wsparcie przede wszystkim na rekultywację terenów przemysłowych, zakup lub modernizację instalacji</p>	<p>Zakres priorytetu: Ze względu na znaczący wpływ procesów przemysłowych na stan środowiska miejskiego, środki w ramach priorytetu 6.5 powinny być przeznaczone przede wszystkim na realizację inwestycji związanych z ograniczaniem oddziaływania</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Szczegółowy opis działań możliwych do wsparcia w tym obszarze zostanie doprecyzowany w szczegółowym Opisie Priorytetów.</p>

			<p>umożliwiających ograniczenie emisji do środowiska oraz redukcję hałasu oraz pozostałe działania inwestycyjne w kierunku zgodnym z zakresem priorytetu 6.5, dotąd realizowane samodzielnie przez przedsiębiorców.</p>	<p>zakładów przemysłowych na tereny miast oraz z zapobieganiem dalszemu zanieczyszczeniu powietrza, gleby, środowiska wodno-gruntowego, emisji hałasu oraz rekultywację terenów zdegradowanych położonych na terenach miast. Wsparcie powinno być możliwe do uzyskania na różnego rodzaju inwestycje realizowane przez przedsiębiorców w zakresie redukcji dotychczasowej emisji do środowiska poprzez m.in. budowę nowych instalacji ograniczających emisję i oczyszczających generowane gazy, pyły, ścieki oraz odpady, jak również dalsze wykorzystanie powstałych odpadów. Jednocześnie, należy dbać o to, aby nadmiernie nie ograniczać potencjalnego kręgu dofinansowywanych inwestycji poprzez zbyt wąskie określanie typów projektów, które ubiegać się o dofinansowanie w ramach konkretnych konkursów (np. w przypadku ochrony powietrza: poprzez przewidywanie wsparcia tylko dla wykorzystania filtrów kominowych, ale już nie dla budowy instalacji oczyszczających). Działania takie mogą prowadzić bowiem do tego, że środki priorytetu 6.5 nie zostaną spożytkowane lub zostaną wykorzystane do inwestycji mających jedynie znikomy wpływ na środowisko (ale formalnie mieszczących się w wąskim zakresie przedmiotowym konkursu). Szczególne zastosowanie dofinansowania istnieje w obszarach stref, w których przekraczane są normy jakości powietrza atmosferycznego, wyznaczonych dla aglomeracji pow. 100 tys. mieszkańców.</p>	
--	--	--	---	--	--

234.	TAURON Polska Energia S.A.	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 5.2	100	Propozycja wprowadzenia nowych wskaźników: • Zwiększona zdolność absorpcji fali powodziowej wybudowanych, rozbudowanych i zmodernizowanych urządzeń wodnych dla celów ochrony przeciwpowodziowej mierzona w m <sup>3</sup> • Moc wybudowanych/ zmodernizowanych jednostek wytwarzania energii elektrycznej z OZE mierzona w MW.	Dodanie wskaźników pozwoli na pełniejszą kontrolę realizacji celu.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Do programu dobierane są wskaźniki najbardziej reprezentatywne (mogące obrazować najważniejsze planowane zmiany i wskazujące większość typów interwencji przewidywanych do wsparcia). Wszystkie wskaźniki, oprócz kryterium trafności, powinny spełniać także szereg innych kryteriów metodologicznych określonych w (projektach) wytycznych KE, w tym m.in. kryteria dostępności i tzw. solidności. Czynniki te sprawiają, że preferencją objęte są - w przypadku wskaźników rezultatu - wskaźniki istniejące w statystykach publicznych, a - w przypadku wskaźników produktu - wskaźniki znajdujące się w katalogu unijnych i krajowych wskaźników wspólnych (tj. wskaźniki 'common' i Wspólnej Listy Wskaźników Kluczowych). Ponadto brak wskazania źródła danych i metodologii pomiaru. W ramach P.I. 5.2 nie jest planowane wsparcie dla budowy modernizacji jednostek wytwarzania energii z OZE.
235.	TAURON Polska Energia S.A.	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 5.2	98	JEST: projekty z zakresu małej retencji realizowane na obszarze więcej niż jednego województwa  WINNO BYĆ: projekty z zakresu małej retencji, których realizacja wpływa na obszar więcej niż jednego województwa	w obecnym zapisie praktycznie zeruje wsparcie. Wg nas po małej korekcie otwiera furtkę szerzej	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Uwaga niezrozumiała- brak uzasadnienia. Zapis odnosi się jedynie do wskazania podziału interwencji pomiędzy programem krajowym i regionalnymi programami operacyjnymi.

236.	Zielone Mazowsze	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.5	97-109 <p>Bez względu na to powinno być tu priorytetowym kierunkiem dążeniem do poprawy środowiska w miastach poprzez realizację wytycznych podanych w POPA) z jednej strony ochrona miejskich enklaw o walorach przyrodniczo-klimatycznych, odpowiedzialnych za utrzymywanie w miastach prawidłowych warunków sanitarno-zdrowotnych; tu chodzi głównie o miejskie systemy regeneracji i wymiany powietrza (tzw. kliny - korytarze) oraz miejskie strefy ekologiczne wraz z lasami ochronnymi, zielonymi pierścieniami wokół miast i korytarzami przyrodniczymi. Tego rodzaju tereny powinny zostać na trwale wpisane do Strategii dla danego miasta i planów przestrzennego zagospodarowania jako tereny nie-rozwojowe, z dominującymi funkcjami przyrodniczymi. Aby to było możliwe niezbędne jest zabezpieczenie środków finansowych na wykup takich terenów z rąk prywatnych, aby miasto miało pełną kontrolę nad ich zagospodarowaniem. B) z drugiej strony chodzi o działania organizacyjno - techniczne pozwalające skutecznie przywracać prawidłowy stan jakości środowiska w miastach; Tutaj trzeba uwzględnić najistotniejsze wytyczne podane w POP dla miast. Wsparcie dla działań na rzecz intensywnego wdrażania zasilania poszczególnych budynków czy</p>	Jak w uwadze.	<p><b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b>          Opis działań w PI 6.5 został rozszerzony o działania związane z rozwojem terenów zielonych przyczyniających się do promowania miejskich systemów regeneracji i wymiany powietrza.</p>
------	------------------	--	--	---------------	--



				całych osiedli - energią odnawialną, proekologiczny rozwój transportu miejskiego - np. powszechną modernizację taboru autobusowego. Ważne jest aby przeanalizować dokumenty podejmujące tematykę dotychczasowych trudności w realizacji POP (na przykład trudności i niedoinwestowania POP dla aglomeracji stołecznej), gdyż trudności te wraz z niewystarczającym dofinansowaniem POP powodują, że realizacja POP nie daje spodziewanych rezultatów.		
237.	Zielone Mazowsze	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.1	100-102	Zgodnie z dyrektywami UE Polska była lub jest zobowiązana do: 1. osiągnięcia poziomów recyklingu, przygotowania do ponownego użycia oraz odzysku innymi metodami papieru, metali, tworzyw sztucznych, szkła: do dnia 31 grudnia 2020 r. – 50%, a także innych niż niebezpieczne odpadów budowlanych i rozbiórkowych: do dnia 31 grudnia 2020 r. – 70%, 2. ograniczenia masy odpadów komunalnych ulegających biodegradacji kierowanych do składowania: do dnia 16 lipca 2013 r. – do nie więcej niż 50%, a do dnia 16 lipca 2020 r. – do nie więcej niż 35% (czyli redukcji o 65%). W związku z powyższym wnosimy: 1. Wykreślenie spalarni z projektu POLiŚ 2014-20. 2. Wszystkie dostępne środki na gospodarkę odpadami należy skierować na realizację celów określonych w POLiŚ czyli redukcję wytwarzania,	POLIŚ przewiduje wsparcie 6 projektów, w ramach których będą wykorzystywane energetyczne właściwości odpadów poprzez termiczne ich przekształcanie czyli spalarni odpadów. Budowa spalarni odpadów ograniczy do minimum ilość środków na realizację głównego celu czyli zwiększenia selektywnej zbiórki i recyklingu odpadów, cała oś pr. VI, to ok. 473 mln euro, koszt budowy 6 spalarni, to ok. 900 mln euro. Całość wsparcia trafi do 6 ośrodków miejskich, co oznacza, że pozostałe regiony (co najmniej 10 województw) nie otrzyma wsparcia na osiągnięcie ww. ambitnych celów w zakresie zagospodarowania odpadów kom. Już obecnie w większości regionów przepustowość instalacji do przetwarzania odpadów komunalnych przekracza ilość wytwarzanych odpadów. Instalacji tych nie można zamknąć, chociażby dlatego, że zostały wybudowane ze środków unijnych, więc beneficjenci musieliby zwrócić poniesione na nie nakłady (nie wspominając o tym, że byłoby to nieracjonalne). Dokładanie więc kolejnych spalarni jest więc działaniem absolutnie nieracjonalnym. W roku 2020, w związku ze wzrostem selektywnej zbiórki do	<b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> W Programie planowane jest wsparcie dla <u>kompleksowych inwestycji w zakresie rozwoju systemu gospodarki odpadami komunalnymi</u> realizowanych w tych regionach gospodarki odpadami, w których uwzględniono komponent dotyczący termicznego przekształcania odpadów (instalacje już istniejące lub planowane do realizacji), <u>zapewniające zintegrowane podejście zgodne z hierarchią sposobów postępowania z odpadami</u> na poziomie wynikającym ze zobowiązań akcesyjnych. Ponadto, działania w zakresie gospodarki odpadami mogą być realizowane w ramach RPO (w regionach gospodarki odpadami, w których nie przewidziano komponentu dotyczącego termicznego przekształcania odpadów). Opis działań w PI 6.1 został jednak doprecyzowany.

			<p>ograniczanie składowania i maksymalizację przetwarzania odpadów. Środki powinny być dzielone w trybie konkursowym, w którym głównym kryterium powinno być zwiększenie masy zbieranych selektywnie i przetwarzanych odpadów w stosunku do poniesionych nakładów (dotacji). 3. Ujawnienie kto personalnie odpowiada za wpisanie do projektu POiŚ 6 spalarni odpadów odpadów. Osoba ta lub osoby, wprowadzając takie zapisy, kierowały się naszym zdaniem interesem „lobby spalarniowego”, a nie interesem publicznym. W związku z tym powinny zostać pozbawione wpływu na ostateczny kształt Programu.</p>	<p>50%, o ok. ¼ zmniejszy się ilość zmieszanych odpadów komunalnych. Kolejny istotny spadek będzie związany ze wzrostem zbierania i przetwarzania biomasy. Spalarnie nie będą więc miały czego spalać. POLiŚ w zakresie odpadów, w ogóle nie uwzględnia faktu, że ilość odpadów komunalnych w Polsce, zapewne w związku ze spadkiem liczby ludności w kraju i spowolnieniem gospodarczym się zmniejsza. Realizacja przedsięwzięć jest sprzeczna z ww. zobowiązaniami oraz z celami POLiŚ w zakresie gospodarki odpadami. Realizacja tych inwestycji przyczyni się do zmniejszenia ilości odpadów zbieranych selektywnie (spala się odpady zmieszane), więc jest sprzeczna z celami POLiŚ w zakresie gospodarki odpadami. Już obecnie w wielu miastach, w których mają być realizowane projekty „spalarniowe”, doszło do ograniczenia selektywnej zbiórki, zapewne aby zapewnić odpowiednią ilość odpadów do spalania.</p>		
238.	Śląski Związek Gmin i Powiatów	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 5.2	97	<p>proponujemy rozważenie, czy działania w ramach tego priorytetu winny być rzeczywiście skierowane szczególnie na projekty dotyczące budowy bazy wiedzy w zakresie skutków zmian klimatu i adaptacji do nich, jak także na projekty informacyjno-edukacyjne dla szerokiego ogółu odbiorców, zamiast większego wsparcia projektów mających na celu realizację inwestycji zabezpieczających np. obszary miejskie przed niekorzystnymi zjawiskami pogodowymi.</p>	<p>Dla sprawnego prowadzenia działań ratowniczych i zapewnienia bezpieczeństwa lokalnego istotne znaczenie ma wsparcie przedsięwzięć przeciwpowodziowych i na rzecz bezpieczeństwa publicznego środkami unijnymi. Jednak jak się okazało na etapie opiniowania założeń do Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2014-2020 wiele elementów przewidzianych pierwotnie do wsparcia zostało wyeliminowanych z kolejnych projektów RPO na etapie zatwierdzania, przy czym niektórych istotnych elementów w ogóle nie uwzględniono. Doświadczenia ostatnich lat potwierdzają, że poza działalnością inwestycyjną Państwa w zakresie budowy m.in. wałów przeciwpowodziowych czy urządzeń wodnych, wiele przedsięwzięć pozostaje do zrealizowania na poziomie lokalnym. Wynika to także ze specyfiki licznych obszarów w Polsce, a w tym w</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Kwestie związane z budowaniem bazy wiedzy nt. zmian klimatu i adaptacji są równie istotne co budowa samej infrastruktury. Jest to tylko jeden (z kilku) obszarów, który dla zapewnienia efektywnego wykorzystania środków i zapewnienia szerokiego dostępu do informacji dla wszystkich zainteresowanych powinien być realizowany na poziomie krajowym. Konieczność budowania bazy wiedzy dot. adaptacji wynika ze Strategicznego planu adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 oraz jest jednym z celów w zakresie adaptacji do zmian klimatu formułowanych na poziomie unijnym.</p>

					szczegółności w województwie śląskim, mianowicie m.in. ze specyfiki terenów objętych eksploatacją górnictwem, która powoduje częste zmiany ukształtowania terenu, wpływające na lokalne podtopienia czy powodzie. W tych elementach niezbędne wręcz staje się zaprogramowanie możliwości wsparcia w POliŚ, m.in. po to, aby umożliwić samorządom dokonanie zakupu mobilnego sprzętu przeciwpowodziowego, który pozwoli na wypompowywanie wody z tzw. niecek bezodpływowych lub wspomaganie niewydolnego bądź uszkodzonego systemu odprowadzania wód. Przy rozpatrywaniu sytuacji powodziowych nie wolno również zapominać o zaprogramowaniu środków unijnych na utrzymanie systemów odwadniających, w tym rowów melioracyjnych.	
239.	Śląski Związek Gmin i Powiatów	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.1	100	proponujemy zastosować inny wskaźnik rezultatu.	Znaczna część środków w ramach celu tematycznego zostanie skierowana do instalacji termicznego przetwarzania zmieszanych odpadów komunalnych oraz wydzielonej frakcji palnej (niezbieranej selektywnie). Takie instalacje nie wpłyną na wielkość tak zdefiniowanego wskaźnika. Bardziej odpowiedni wydaje się wskaźnik ukazujący zmniejszenie ilości odpadów komunalnych deponowanych na składowiskach.	<b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> Dodano wskaźnik: Udział odpadów komunalnych niepodlegających składowaniu w ogólnej masie odpadów komunalnych. Źródło danych: Eurostat
240.	Towarzystwo na rzecz Ziemi	Oś priorytetowa II, priorytet inwestycyjny 6.1	100-101	Postulujemy: 1. Wykreślenie spalarni i wskaźnika 6 wybudowanych, rozbudowanych lub zmodernizowanych zakładów zagospodarowywania odpadów z projektu POiŚ 2014-20. 2. Dodanie wynikających z dyrektyw UE wskaźników rezultatu:• osiągnięcia do 31 grudnia 2020 r. 70% poziomu recyklingu i odzysku innych niż niebezpieczne odpadów	Zgodnie z dyrektywami UE Polska jest zobowiązana do: 1. osiągnięcia do 31 grudnia 2020 r. 50% poziomu recyklingu i przygotowania do ponownego użycia papieru, metali, tworzyw sztucznych i szkła, 2. osiągnięcia do 31 grudnia 2020 r. 70% poziomu recyklingu i odzysku innych niż niebezpieczne odpadów budowlanych i rozbiórkowych, 3. ograniczenia masy odpadów komunalnych ulegających biodegradacji kierowanych do składowania: do dnia końca 2013 r. do nie więcej niż 50%,	<b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> W Programie planowane jest wsparcie dla <u>kompleksowych inwestycji w zakresie rozwoju systemu gospodarki odpadami komunalnymi realizowanych w tych regionach gospodarki odpadami, w których uwzględniono komponent dotyczący termicznego przekształcania odpadów (instalacje już istniejące lub planowane do realizacji), zapewniające zintegrowane podejście zgodne z hierarchią sposobów postępowania z odpadami na poziomie</u>

			<p>budowlanych i rozbiórkowych, • ograniczenia masy odpadów komunalnych ulegających biodegradacji kierowanych do składowania do nie więcej niż 35%. do dnia 16 lipca 2020 r, • zebrania i poddania recyklingowi w 2020 r. 6 mln Mg odpadów komunalnych. Wszystkie dostępne środki na gospodarkę odpadami należy skierować na realizację celów określonych w POiŚ czyli redukcję wytwarzania, ograniczanie składowania i maksymalizację przetwarzania odpadów uzupełnionych o ww. zapisy. Środki powinny być dzielone w trybie konkursowym, w którym głównym kryterium powinno być zwiększenie masy zbieranych selektywnie i przetwarzanych odpadów w stosunku do poniesionych nakładów (dotacji).</p>	<p>a do dnia 16 lipca 2020 r. do nie więcej niż 35% (czyli redukcji o 65%). Projekt Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020 słusznie wskazuje, że działania podejmowane w zakresie gospodarki odpadami powinny być ściśle powiązane z wymogami tzw. Dyrektywy ramowej o odpadach, która m.in. nakłada obowiązek osiągnięcia określonych poziomów przygotowania do ponownego użycia i recyklingu. Do roku 2020 niezbędne jest przygotowanie do ponownego użycia i recykling odpadów, przynajmniej takich frakcji jak papier, metal, tworzywa sztuczne i szkło z gospodarstw domowych wagowo na poziomie minimum 50% oraz innych niż niebezpieczne odpadów budowlanych i rozbiórkowych na poziomie minimum 70%. Zgodnie z szacunkami w 2011 r. zostało wytworzonych ok. 12,1 mln Mg odpadów komunalnych, z czego w sposób zorganizowany zebrano ok. 9,8 mln Mg. Większość, bo aż 8,8 mln Mg (czyli ok. 90%) zostało zebranych w sposób nieselektywny. Jedynie niespełna 1 mln Mg odpadów komunalnych (czyli poniżej 10%) został zebrany selektywnie, z czego najwięcej zebrano szkła (269 tys. Mg), odpadów ulegających biodegradacji (210 tys. Mg – masa ta nie obejmuje odpadów papieru i tektury) oraz papieru i tektury (175 tys. Mg).W projekcie Programu Infrastruktura i Środowisko na lata 2014 2020 słusznie zapisano (na stronie 100), że udział odpadów komunalnych zbieranych selektywnie w masie wszystkich zebranych odpadów komunalnych w skali kraju w ciągu roku musi wzrosnąć w 2020 roku do 50%. Tymczasem projekt POiŚ w zakresie gospodarki odpadami komunalnymi przewiduje wyłącznie wsparcie 6 projektów, w ramach których będą wykorzystywane energetyczne właściwości odpadów poprzez termiczne ich przekształcanie czyli spalarni odpadów. Jest</p>	<p>wynikającym ze zobowiązań akcesyjnych. Ponadto, działania w zakresie gospodarki odpadami mogą być realizowane w ramach RPO (w regionach gospodarki odpadami, w których nie przewidziano komponentu dotyczącego termicznego przekształcania odpadów). Opis działań w PI 6.1 został jednak doprecyzowany. Tryb oraz kryteria wyboru projektów zostaną natomiast określone w Szczegółowym Opisie Priorytetów. Odnosząc się do postulatu dot. wskaźników informuję, że dla PI 6.1 wskazano dwa wskaźniki rezultatu tj: "Udział odpadów komunalnych niepodlegających składowaniu w ogólnej masie odpadów komunalnych zbieranych selektywnie w masie wszystkich zebranych odpadów komunalnych w skali kraju". Wskaźnik produktu "Liczba wybudowanych, rozbudowanych lub zmodernizowanych zakładów zagospodarowywania odpadów" dotyczy <u>zakładów zagospodarowania odpadów</u> w ramach których wybudowano/rozbudowano lub zmodernizowano instalacje (np.: kompostownie, sortownie, instalacje do termicznego przekształcania odpadów komunalnych). Zaprezentowane w Programie dane liczbowe są jedynie wstępnymi szacunkami, które będą podlegać weryfikacji na podstawie zgłoszonego zapotrzebowania i doświadczeń w realizacji tego typu inwestycji w perspektywie 2007-2013.</p>
--	--	--	---	---	---

				<p>to podejście absolutnie niezrozumiałe i budzi zdumienie, tym bardziej, że projekt POIŚ nie formułuje żadnych celów w zakresie termicznego przekształcania odpadów. 1. Budowa spalarni odpadów ograniczy do minimum (jeśli nie do zera) ilość środków na realizację głównego celu czyli zwiększenia selektywnej zbiórki i recyklingu odpadów (cała oś priorytetowa VI, to w założeniach ok. 473 mln euro, koszt budowy 6 spalarni, to ok. 900 mln euro). 2. Całość wsparcia trafi do 6 ośrodków miejskich, co oznacza, że pozostałe regiony (co najmniej 10 województw) nie otrzyma nawet jednego euro wsparcia na osiągnięcie ww. ambitnych celów w zakresie zagospodarowania odpadów komunalnych. 3. Jednocześnie ww. 6 ośrodków (regionów) nie osiągnie zakładanych celów w zakresie selektywnej zbiórki (bo ograniczyłoby to ilość odpadów do spalania), więc pozostałe regiony kraju będą musiały ponieść nie tylko 100% kosztów wdrażania wspomnianych dyrektyw, ale wykonać zobowiązania za 6 beneficjentów środków POIŚ. 4. Już obecnie w znacznej części regionów przepustowość instalacji do przetwarzania odpadów komunalnych przekracza ilość wytwarzanych odpadów. Instalacji tych nie można zamknąć, chociażby dlatego, że zostały wybudowane ze środków unijnych, więc beneficjenci musieliby zwrócić poniesione na nie nakłady (nie wspominając o tym, że byłoby to nieracjonalne). Dokładanie więc kolejnych instalacji (spalarni) jest więc działaniem absolutnie nieracjonalnym. 5. Jeżeli Polska poważnie podchodzi do wspomnianych powyżej zobowiązań, to w roku 2020, w związku ze wzrostem selektywnej zbiórki do 50%, o ok. ¼ zmniejszy się ilość zmieszanych odpadów komunalnych. Kolejny istotny spadek będzie związany ze wzrostem zbierania i przetwarzania biomasy. Spalarnie nie będą więc miały czego spalać. 6. Projekt POIŚ w</p>
--	--	--	--	--

				<p>ogóle nie uwzględnia faktu, że ilość odpadów komunalnych w Polsce, zapewne w związku z emigracją zarobkową i kryzysem demograficznym, corocznie się zmniejsza. 7. Przy takim kształcie POiŚ Polska bezpowrotnie traci szanse, np. na wzrost zatrudnienia, związane z rozwojem systemu recyklingu odpadów. Szacuje się, że recykling daje dziesięciokrotnie większe zatrudnienie niż spalanie, przy tej samej ilości przetwarzanych odpadów komunalnych (gdyż recykling to cały ciąg przedsięwzięć związanych z odpadem, począwszy od selektywnego zbierania, sortowania, transportu do zakładu recyklingu, transport wyrobu z recyklingu, np. granulatu, po wytworzenie gotowego produktu). 8. Wykorzystanie surowców pochodzących z recyklingu zmniejsza zależność Polski od importu surowców, w tym surowców energetycznych. Realizacja przedsięwzięć w zakresie termicznego unieszkodliwiania odpadów (spalarni) jest sprzeczna z ww. zobowiązaniami oraz z celami POiŚ w zakresie gospodarki odpadami (występuje więc wewnętrzna sprzeczność w obrębie programu). Ewentualna realizacja tych inwestycji przyczyni się do zmniejszenia ilości odpadów zbieranych selektywnie (spala się odpady zmieszane). Już obecnie w wielu miastach, w których mają być realizowane projekty „spalarniowe”, doszło do znacznego ograniczenia selektywnej zbiórki (zapewne aby zapewnić odpowiednią ilość odpadów do spalania), przykładowo w Białymstoku nie prowadzi się selektywnej zbiórki makulatury i tworzyw sztucznych. Przy bardzo ambitnych celach w zakresie selektywnej zbiórki i recyklingu i mocno ograniczonych środkach finansowych na inwestycje w zakresie gospodarki odpadami, nie należy przeznaczać ogromnych kwot na instalacje do spalania odpadów. Przykładowo w</p>
--	--	--	--	---

					Małopolsce zaplanowano wydatkowanie 250 mln euro na 2 spalarnie przy 25 mln na wszystkie pozostałe inwestycje wz. wszystkich rodzajów odpadów. Nawet Minister Środowiska stwierdził (patrz: <a href="http://bit.ly/18X6mGW">http://bit.ly/18X6mGW</a> ), że w niektórych województwach plany nie przystają do rzeczywistości, bo np. w regionach produkuje się określoną ilość odpadów, a istniejące obecnie instalacje już mają trzy razy większą moc przerobową. W takiej sytuacji gminy nie mogą się angażować w nowe inwestycje, bo sortownie czy spalarnie, które zbudują, mogą w przyszłości zbankrutować. I trzeba będzie zwrócić dotację na budowę.	
241.	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Plan finansowy programu	170	Zbyt niska naszym zdaniem kwota przeznaczona na I oś priorytetową w stosunku do realnych potrzeb	Z uwagi na fakt, iż zobowiązania wynikające z Pakietu energetyczno-klimatycznego oraz dyrektyw nakazujących by po 2018 roku budynki zajmowane przez władze publiczne bądź będące ich własnością odpowiadały standardom budynku o niemal zerowym zużyciu energii, przypadają w okresie aktualnej perspektywy, planowane środki w wysokości 1,263 mld na całą I Oś priorytetową są niewystarczające	<b>Uwaga uwzględniona.</b> Planuje się wprowadzenie zmian na kolejnym etapie aktualizacji projektu Programu Operacyjnego.
242.	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Plan finansowy programu	150	dotyczy tabeli 4.3, 4.4 - Brak określenia waluty	Błąd techniczny/uwaga redakcyjna	<b>Uwaga uwzględniona.</b>

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Strona	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
1.	Klub Radnych Obywatelski Dolny Śląsk Rafała Dutkiewicza Sejmiku Województwa Dolnośląskiego - reprezentacja Radny Patryk Wild	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.4	206 207 208	<p>Dopisanie do wykazu projektów trzech przedsięwzięć :</p> <p>1. Budowy nowej linii kolejowej wysokich parametrach prędkości na odcinku Sieradz – Wieruszów 52 km oraz modernizacja i elektryfikacja linii kolejowej 181 na odcinku Wieruszów- Oleśnica celem stworzenia nowego korytarza kolejowego Wrocław- Łódź- Warszawa łączącego Dolny Śląsk z centralną częścią Polski.</p>	<p>Ad1. Brak bezpośredniego korytarza kolejowego łączącego Dolny Śląsk i Wrocław z Warszawą i znajdującą się pomiędzy tymi miastami Łodzią 68 lat od powrotu Dolnego Śląska do Państwa Polskiego oraz ponad 24 lata od odzyskania suwerenności, jest rażącym zaniedbaniem infrastrukturalnym Rzeczypospolitej Polskiej.</p> <p>Obecnie Dolny Śląsk pomimo swojego znaczenia społecznego, gospodarczego i kulturalnego pod względem komunikacji kolejowej ze stolicą Polski pozostaje najbardziej upośledzonym obszarem kraju. Mając na względzie powyższe oraz uwzględniając fakt, iż połączenie kolejowe pomiędzy tak znaczącymi obszarami metropolitalnymi Polski jest niezbędne nie tylko dla rozwoju Dolnego Śląska lecz całego Kraju i winno być jednym z najważniejszych priorytetów infrastrukturalnych Państwa Polskiego. Zważywszy na fakt prowadzonej obecnie modernizacji linii Łódź – Warszawa oraz na fakt iż w projekcie POLiŚ na lata 2014-2020 przewidziane są min : budowa tunelu pod Łodzią oraz modernizacja linii kolejowej nr 14 Łódź- Sieradz wykonanie nowego odcinka torów o wysokich parametrach prędkości pomiędzy Sieradzem a Wieruszowem długości ok. 52 km i modernizacja oraz elektryfikacja części odcinka linii 181 Kępno – Wieruszów o długości 45km nie jest bardzo poważną inwestycją. Jest natomiast inwestycją, której przeprowadzenie umożliwi połączenie pierwszego, trzeciego i czwartego pod względem wielkości miasta w Polsce. W projekcie POLiŚ znajdują się analogiczne przedsięwzięcia jak np. budowa nowej linii kolejowej Płocka -Modlin o podobnej długości.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu.</p>



2.	Klub Radnych Rafała Dutkiewicza Obywatelski Dolny Śląsk reprezentowany przez Radnego Patryka Wilda	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.1	209	Budowa centralnego odcinka Obwodnicy Wałbrzycha w ciągu Drogi Krajowej nr 35	<p>Obwodnica Wałbrzycha (120 tys. mieszk.) w ciągu drogi krajowej nr 35 jest inwestycją o kluczowym znaczeniu dla układu transportowego Wałbrzycha oraz całej aglomeracji Wałbrzyskiej. Jest to inwestycja przygotowana pod względem dokumentacji technicznej, posiadająca prawomocne zezwolenie na realizację i pozyskany teren. Centralny odcinek o długości około 4,7 km pomiędzy ul. Kolejową a rondem w ul. Wieniawskiego/Długiej/Szczwieńskiej jest w części zbudowany w latach 90. Brak finansowania tej inwestycji z POIiŚ na lata 2014-2020 - wobec odzyskania praw grodzkich przez Wałbrzych z dniem 01.01.2013r. w praktyce uniemożliwia jej realizację co oznacza przepadek już zainwestowanych w jej przygotowanie oraz pozyskanie terenu środków.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu oraz Zał. 6 do Programu Budowy Dróg Krajowych 2011-2015.</p>
----	--	---	-----	--	---	--

3.	Klub Radnych Rafała Dutkiewicza Obywatelski Dolny Śląsk reprezentowany przez radnego Patryka Wilda	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.4	205 206 207 208	Przebudowa Wrocławskiego Węzła Kolejowego (WWK) uwzględniająca potrzeby rozwoju transportu metropolitalnego i regionalnego w tym budowę nowych stacji w obszarze miejskim.	<p>Inwestycja uwzględniająca potrzeby rozwoju transportu metropolitalnego i regionalnego w tym budowę nowych stacji w obszarze miejskim jest elementem niezbędnym dla poważnego podjęcia budowy metropolitalnego systemu transportu opartego o transport szynowy. Wrocławski Obszar Metropolitalny posiada najintensywniejszą w Kraju infrastrukturę kolejową, której potencjał nie jest właściwie wykorzystany. Linie kolejowe wychodzącą w 11 kierunkach i dochodzą bezpośrednio do wszystkich miast i miasteczek położonych satelitarne w stosunku do centrum Metropolii, co umożliwia budowę wzorcowego systemu komunikacji metropolitalnej i regionalnej opartego o przewozy kolejowe. W odróżnieniu od obszaru podmiejskiego układ torów wewnątrz samego Wrocławia daleki jest od optymalnego. Pomimo istnienia dużej liczby linii oraz przystanków kolejowych należy zauważyć że obecna infrastruktura WWK nie obsługuje bezpośrednio głównych elementów determinujących metropolitalny charakter miasta - będących najważniejszymi generatorami ruchu. Kluczowym wyzwaniem jest dogęszczenie przystanków na istniejących liniach w centrum Wrocławia - szczególnie na odcinku średnicowym i integracja ich z komunikacją miejską. Odległości pomiędzy obecnie istniejącymi stacjami na odcinku miejskim we Wrocławiu wynoszą od 4 do 8 km i są odcinki od trzech do czterech razy dłuższe niż standardowe odcinki międzystacyjne innych kolei aglomeracyjnych w centrach miast (wynoszące w ścisłych centrach miast poniżej 1000 m). Tak duże odległości między przystankami radykalnie zmniejszają atrakcyjność kolei jako środka transportu. Dogęszczenie liczby przystanków tak kluczowe dla zwiększenia atrakcyjności transportu regionalnego i metropolitalnego może jednak zostać przeprowadzone jedynie w ramach szerokiego projektu modernizacja Wrocławskiego Węzła Kolejowego zawierającego również inne działania dotyczące systemów sterowania czy wydzielenia torów na potrzeby transportu podmiejskiego.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> W zależności od charakteru (zasięgu) inwestycji, jej realizacja będzie możliwa albo w ramach POIiŚ (kolej aglomeracyjna - projekt komplementarny do pozostałych realizowanych w RPO w ramach Strategii ZIT lub na normalnych zasadach poza Strategią ZIT) - lista projektów nie została jeszcze opracowana (patrz. poz. 121. Projekty dotyczące transportu publicznego w miastach), lub w ramach RPO (kolej regionalna). Inicjatywa w tym zakresie leży po stronie samorządu w ramach tworzenia listy projektów.</p>
----	--	---	--------------------	--	--	---

4.	Klub Radnych Rafała Dutkiewicza Obywatelski Dolny Śląsk reprezentowany przez Radnego Patryka Wilda	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.4	205 206 207 208	Budowy nowej linii kolejowej- łącznicy pomiędzy liniami 274 i E30 wraz z budową przystanku kolejowego Wrocław- Lonisko Strachowice celem włączenia Portu Lotniczego Wrocław w regionalny układ transportowy województwa dolnośląskiego.	Połączenie linii kolejowej 274 oraz E30 umożliwi wykorzystanie unikalne usytuowania wrocławskiego portu lotniczego - jedyne międzynarodowe lotniska województwa dolnośląskiego służące również mieszkańcom województw lubuskiego i opolskiego względem linii kolejowych. MPL Wrocław Strachowice jest jedynym lotniskiem metropolitalnym w Polsce, leżącym w tak niewielkiej odległości pomiędzy dwoma możliwymi do połączenia magistralnymi liniami kolejowymi o znaczeniu krajowym i międzynarodowym. Połączenia tych linii kolejowych pod terenem lotniska umożliwi budowę dworca przelotowego (a nie czołowego - jak w przypadku innych lotnisk w Kraju) na terenie terminalu lotniska. Powyższe rozwiązanie umożliwi takie wytrasowanie pociągów regionalnych korzystających z linii 274 i E30 aby niezależnie od kierunku wjazdu lub wyjazdu z Wrocławia miały one możliwość przejazdu przez dworzec terminala MPL Strachowice. Takie rozwiązanie umożliwi bezpośrednie połączenie lotniska z wszystkimi miastami prezydenckimi oraz stolicami 20 z 26 powiatów województwa - uzyskane przy okazji komunikowania tych ośrodków z Wrocławiem (pociągi nie będą musiały być specjalnie trasowane w celu komunikowania lotniska a będą przejeżdżały przez jego teren przy okazji realizacji połączeń regionalnych). Powyższa inwestycja umożliwi bezpośrednie skomunikowanie z lotniskiem (publicznym transportem szynowym) wszystkich głównych miast w regionie oraz w jego sąsiedztwie i uczyni z MPL Wrocław Strachowice port lotniczy o prawdziwie regionalnym, a nawet ponadregionalnym charakterze. Ta inwestycja pozwoli na konkurowanie z lotniskami zagranicznymi w tym rozbudowywanym obecnie lotniskiem BBI.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu. Ponadto, inwestycja będzie możliwa do realizacji jako inwestycja o znaczeniu aglomeracyjnym po spełnieniu określonych wymogów (lista projektów nie została jeszcze opracowana - patrz. poz. 121. Projekty dotyczące transportu publicznego w miastach).
----	--	---	--------------------	---	--	---

5.	Zintegrowane Inwestycje Terytorialne Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.5	92	5) Zasadne byłoby uwzględnienie w zasadach wyboru projektów do dofinansowania w ramach 4.5 transport miejski opcji trybu pozakonkursowego dla ZIT-ów miast wojewódzkich	Zgodnie z linią demarkacyjną w ramach 4.5 transportu miejskiego „wsparcie przeznaczone będzie dla 13 obszarów funkcjonalnych miast wojewódzkich (...) i ich obszarów funkcjonalnych”. Zasadne byłoby uwzględnienie w zasadach wyboru projektów do dofinansowania w ramach 4.5 transport miejski opcji trybu pozakonkursowego dla ZIT-ów miast wojewódzkich.	<b>Uwaga uwzględniona.</b> Do Programu wprowadzono następujący zapis: <i>"Tryb pozakonkursowy będzie stosowany wyłącznie w przypadku miast posiadających Strategie Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT)".</i> Ponadto zgodnie z linią demarkacyjną wsparcie POIiŚ dotyczyć będzie 18 miast wojewódzkich (pozakonkursowy tryb wyboru projektów) oraz miast subregionalnych (konkursowy tryb wyboru projektów).
----	---	---	----	---	---	---

6.	Zintegrowane Inwestycje Terytorialne Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 4.5	111	1) Należy uszczegółowić/dookreślić, czy plany gospodarki niskoemisyjnej mają być przygotowane dla miast i ich obszarów funkcjonalnych (zapis np. na str. 111) czy dla „gmin wchodzących w skład Związku ZIT” (zapis na str. 16 Zasad realizacji ZIT w Polsce)	<p>a) w pkt 5.3 Zasad realizacji ZIT znajduje się zapis, iż plany gospodarki niskoemisyjnej powinny być opracowane dla całości lub części gmin wchodzących w skład ZIT przy ubieganiu się o dofinansowanie z PO IS 2014-2020. Natomiast w projekcie POIS 2014-2020 znajduje się zapis, iż plan gospodarki niskoemisyjnej powinien obejmować miasto i jego obszar funkcjonalny. Zatem czy plan gospodarki niskoemisyjnej powinien być opracowany dla każdej z gmin wchodzącej w skład ZIT WrOF z osobna, czy dla całego Obszaru Funkcjonalnego?</p> <p>b) Czy w przypadku, gdy projekt realizowany w formule ZIT WrOF obejmuje 5 gmin, a tylko 4 będą posiadały plan gospodarki niskoemisyjnej, przy założeniu, że nie ma planu gospodarki niskoemisyjnej dla całego obszaru ZIT WrOF, to czy możliwe będzie ubieganie się o dofinansowanie z PO IS dla całego projektu obejmującego 5 gmin?</p> <p>c) Czy ze względu na brak obowiązującego dokumentu, jakim jest Narodowy Program Rozwoju Gospodarki Niskoemisyjnej należy wstrzymać się z przygotowaniem opracowania planu gospodarki niskoemisyjnej do czasu przyjęcia przedmiotowego dokumentu?</p>	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Otrzymanie wsparcia w ramach Priorytetu Inwestycyjnego (dalej: P.I.) 4.5 uzależnione jest od posiadania przez miasto planu gospodarki niskoemisyjnej, niezależnie od tego czy wchodzi ono w skład ZIT czy realizuje projekt na ogólnych zasadach (poza ZIT). Plan gospodarki niskoemisyjnej powinien obejmować obszar realizacji projektu, z tego nie wszystkie gminy muszą go posiadać, a jedynie te na obszarze których realizowany będzie projekt. Plan gospodarki niskoemisyjnej może być załącznikiem do Strategii ZIT (jeden plan dla wchodzących w jego skład gmin/miast), lub opracowany oddzielnie przez daną gminę/miasto. Otrzymanie wsparcia w ramach PI 4.5 uzależnione jest od posiadania planu gospodarki niskoemisyjnej, a brak NPRGN nie zwalnia z obowiązku jego posiadania. Kwestie te zostaną doprecyzowane w Szczegółowym Opisie Priorytetu (SzOP).
----	---	---	-----	---	---	--

7.	Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.1	114	dopisać:W obszarze żeglugi śródlądowej realizowane będą projekty o charakterze liniowym jak i punktowym: modernizacje dróg wodnych wraz z poprawą bezpieczeństwa obiektów hydrotechnicznych, prace dotyczące zabudowy regulacyjnej swobodnie płynącej rzeki, modernizacje i budowę stopni wodnych, przebudowy obiektów węzłów wodnych, modernizacje budowli hydrotechnicznych (w tym m.in. śluz i jazów) i kanałów, budowę infrastruktury postojowocumowniczej, portów, nowe oznakowanie szlaku żeglownego.	W Ustawie z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej (Dz. U. z 2007 r. Nr 65, poz. 437) art.11.1 pkt.3 Dział gospodarka wodna obejmuje sprawy m.in.: budowy, modernizacji oraz utrzymania śródlądowych dróg wodnych.Regionalne Zarządy Gospodarki Wodnej wraz z Urzędami Żeglugi Śródlądowej są wymienione indykatywnie w informacji prasowej MRR (www.pois.gov.pl, 28.08.br.), jako potencjalni beneficjenci. RZGW w Krakowie otrzymał pismo nr KZGW/DINmsp-5110/32/2012/pp z KZGW (21.06.2012) dotyczące zadań planowanych w nowej perspektywie finansowej 2014-2020 zawierające m.in.: - Przywrócenie parametrów eksploatacyjnych na drodze wodnej górnej Wisły (obecna nazwa: „Modernizacja drogi wodnej rzeki Wisły od km 0+000 do km 92+600”) - Przywrócenie parametrów eksploatacyjnych na drodze wodnej górnej Wisły od km 92,6 do km 279,7, - Budowa stopnia wodnego Niepołomice na górnej Wiśle.W br. RZGW w Krakowie otrzymało od Prezesa KZGW „Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r” z zadaniami: „Modernizacja drogi wodnej rzeki Wisły od km 0+000 do km 92+600” i Budowa stopnia wodnego Niepołomice na górnej Wiśle.RZGW wnioskuję więc, o zmianę ww. zapisu, ale i możliwość finansowania procesu przed inwestycyjnego, związanego z przygotowaniem niezbędnej dokumentacji na projekty dot. żeglugi śródlądowej.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Szczegółowa lista typów projektów (w tym projektów przygotowawczych) będzie zawarta w Szczegółowym Opisie Priorytetów POLiŚ (SzOP). Mając na uwadze potrzebę zapewnienia elastyczności w obszarze wsparcia POLiŚ (wszelkie zmiany w tym zakresie będą wymagały zgody KE) zapisy odnośnie realizowanych projektów zostały uogólnione. Ponadto PI 7.1 nie dotyczy żeglugi śródlądowej.
----	--	---	-----	---	---	--

8.	Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.3	116	dopisać w zdaniu: „Interwencja będzie skoncentrowana przede wszystkim na Odrzańskiej Drodze Wodnej w celu podniesienia jej parametrów na wybranych odcinkach do III klasy wodnej, <b>rozwoju i modernizacji Drogi Wodnej Górnej Wisły</b> , a także na innych rzekach w celu przystosowania połączenia wodnego śródlądowego Odra – Wisła – Zalew Wiślany (E-70) do wymogów co najmniej II klasy żeglowności.	a) patrz uwaga str. 114b) Śródlądowa droga wodna Wisły zarządzana jest przez RZGW Kraków od ujścia Przemszy w Oświęcimiu (km 0+000 do 295+200) do ujścia rzeki Sanny. RZGW ma obowiązek doprowadzić drogę wodną do zgodności z zapisami Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych. Do rozważenia pozostaje otwarcie drogi wodnej na górnej Wiśle na zachód poprzez budowę Kanału Śląskiego i połączenia Wisły z Odrą i systemem dróg wodnych Europy zachodniej.	<b>Uwaga uwzględniona.</b> Zapis został uzupełniony zgodnie z poniższym: <i>"Interwencja będzie skoncentrowana przede wszystkim na Odrzańskiej Drodze Wodnej w celu podniesienia jej parametrów na wybranych odcinkach do III klasy drogi wodnej, rozwoju i modernizacji Drogi Wodnej Górnej Wisły, a także na innych rzekach w celu przystosowania połączenia wodnego śródlądowego Odra – Wisła – Zalew Wiślany (E-70) do wymogów co najmniej II klasy żeglowności."</i>
9.	Komenda Stołeczna Policji	Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.1	123	W ramach osi priorytetowej brak wsparcia przewidzianego dla administracji rządowej oraz podległych jej organów i jednostek organizacyjnych, w tym Policji.	Z uwagi na horyzontalny charakter przedsięwzięcia dotyczący całego kraju należało by uwzględnić konieczność doposażenia Policji w pojazdy dla służby ruchu drogowego, które monitorowały by występujące zagrożenia	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Wsparcie służb właściwych dla bezpieczeństwa drogowego będzie realizowane w ramach osi III finansowanej z Funduszu Spójności. Szczegółowa lista beneficjentów będzie zawarta w Szczegółowym Opisie Priorytetów POLiS (SzOP).

10.	Komenda Stołeczna Policji	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.3	117	W ramach osi priorytetowej brak wsparcia przewidzianego dla administracji rządowej oraz podległych jej organów i jednostek organizacyjnych, w tym Policji.	<p>Przedmiotowe opracowanie nie uwzględnia możliwości doposażenia Policji w nowoczesny sprzęt transportowy o niskiej emisji spalin (np. pojazdy elektryczne lub hybrydowe), który wykorzystywany by był w obszarach o dużym zanieczyszczeniu powietrza (centra aglomeracji)</p> <p>Biorąc pod uwagę przewidywany i zakładany dalszy rozwój transportu wodnego śródlądowego należy bezwzględnie uwzględnić doposażenie Policji w specjalistyczne jednostki pływające umożliwiające bezpośredni nadzór i kontrolę kluczowych szlaków wodnych.</p>	<p><b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> Zapisy dotyczące potencjalnych beneficjentów w ramach osi priorytetowej III, priorytetu inwestycyjnego 7.3 zostały przeformułowane tak by obejmowały jednostki Policji: <i>"Ponadto, dla działań w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu w ww. gałęziach transportu beneficjentami będą służby ratownicze (ratownictwo techniczne), a także organy administracji rządowej, podległe im urzędy i jednostki organizacyjne, działające w tym obszarze."</i> Szczegółowa lista beneficjentów i typów wspieranych projektów będzie zawarta w Szczegółowym Opisie Priorytetów POLiS (SzOP).</p>
-----	---------------------------	---	-----	--	---	---



11.	Komenda Stołeczna Policji	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.1	114	W ramach osi priorytetowej brak wsparcia przewidzianego dla administracji rządowej oraz podległych jej organów i jednostek organizacyjnych, w tym Policji.	<p>Biorąc pod uwagę zakładany dynamiczny rozwój infrastruktury kolejowej oraz eskalację terroryzmu na świecie, koniecznym jest doposażenie Policji w specjalistyczny sprzęt transportowy (np. statki powietrzne) umożliwiające podjęcia natychmiastowych działań. Rozwój lotnictwa cywilnego i konieczność zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa portów lotniczych wymaga doposażenia przyległych jednostek Policji w specjalistyczne pojazdy terenowe (np. samochody osobowo terenowe, quady, motocykle crosowe). Trzeba jednak pamiętać, że obecna eskalacja zagrożeń i ekstremizm wymagają od Policji zabezpieczenia obszaru przyległego do infrastruktury lotniska z uwagi, iż jest to jeden z kluczowych elementów bezpieczeństwa korzystający z tego dobrodziejstwa transportu. Dla tego też oprócz w/w sprzętu wsparcia technicznego niezbędne jest zakupienie specjalistycznego wyposażenia do rozpoznania minersko pirotechnicznego i neutralizacji urządzeń wybuchowych</p>	<p><b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> Zapisy dotyczące potencjalnych beneficjentów w ramach osi priorytetowej III, priorytetu inwestycyjnego 7.1 zostały przeformułowane tak by obejmowały jednostki Policji: <i>"Ponadto, dla działań w zakresie poprawy bezpieczeństwa w ww. gałęziach transportu beneficjentami będą służby ratownicze (ratownictwo techniczne) oraz organy administracji rządowej, podległe im urzędy i jednostki organizacyjne oraz instytuty badawcze działające w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego."</i> Tym niemniej nie oznacza to automatycznego wsparcia Policji we wszystkich obszarach PI 7.1. Szczegółowa lista beneficjentów i typów wspieranych projektów będzie zawarta w Szczegółowym Opisie Priorytetów POLiS (SzOP).</p>
-----	---------------------------	---	-----	--	--	---

12.	Komenda Stołeczna Policji	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 4.5	110	W ramach osi priorytetowej brak wsparcia przewidzianego dla administracji rządowej oraz podległych jej organów i jednostek organizacyjnych, w tym Policji	<p>W obszarze transportu miejskiego w/w priorytet nie przewidział możliwości sfinansowania zakupu sprzętu transportowego na rzecz jednostek Policji który był by wykorzystywany do poprawy płynności ruchu (np. usuwania skutków wypadków drogowych, przywracania płynności ruchu), ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne w miastach i na ich obszarach, poprzez eliminację pojazdów które nie spełniają norm w zakresie zanieczyszczeń powietrza hałasu, drgań, są uciążliwe dla środowiska.</p> <p>Pamiętając o środowisku naturalnym i udziale Policji w jego ochronie należy również uwzględnić możliwość doposażenia służb (w tym i Policji) w specjalistyczne pojazdy holownicze służące do usuwania pojazdów zagrażających zarówno bezpieczeństwu w ruchu drogowym oraz środowisku naturalnemu.</p>	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Zapisy PI 4.5 dotyczą transportu miejskiego, natomiast bezpieczeństwo ruchu drogowego zawiera się w PI 7.1 w ramach którego zapisy dotyczące potencjalnych beneficjentów nie wykluczają Policji. Szczegółowa lista beneficjentów i typów wspieranych projektów będzie zawarta w Szczegółowym Opisie Priorytetów POLiS (SzOP).
13.	Komenda Stołeczna Policji	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	97	Zasadnym jest ujęcie wszystkich podmiotów reagowania kryzysowego z uwagi na to, iż w w/w działaniach podmioty działają wspólnie i w porozumieniu, gdyż tylko wtedy są one skuteczne i adekwatne do występujących realiów	brak zapisów dotyczących wsparcia Policji jako jednej ze składowych służb zespolonych działających w przypadku wystąpienia katastrof naturalnych lub poważnych awarii – uniemożliwia sfinansowanie przedsięwzięć w zakresie doposażenia jednostek Policji.	<b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> Zapisy dotyczące potencjalnych beneficjentów w ramach osi priorytetowej III, priorytetu inwestycyjnego 7.1 i PI 7.3 zostały przeformułowane tak by obejmowały także jednostki Policji. Tym niemniej nie oznacza to automatycznego wsparcia Policji we wszystkich obszarach PI 7.1 i PI 7.3. Szczegółowa lista beneficjentów i typów wspieranych projektów będzie zawarta w Szczegółowym Opisie Priorytetów POLiS (SzOP).

14.	Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Częstochowie Sp. z o.o.	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 4.5	110	Proszę o podanie definicji autobusu ekologicznego	<p>Jak najwcześniejsze doprecyzowanie definicji umożliwi przedsiębiorstwom działającym w sektorze transportu publicznego dobre przygotowanie się do nowego okresu programowania. Zmiana źródła zasilania np. w autobusach jest związana z koniecznością budowy odpowiedniej infrastruktury zaplecza technicznego, do czego należy przygotować się z odpowiednim wyprzedzeniem. Niniejszym postulujemy, aby w ramach priorytetu możliwe było zakupienie autobusów napędzanych gazem (LNG, CNG), elektrycznych oraz hybrydowych. Proponujemy także ujęcie w katalogu wydatków kwalifikowalnych możliwości wymiany taboru autobusowego na spełniający najwyższą normę EURO-6. Dodatkowo, w związku z przedstawionymi problemami, proszę o dopuszczenie do wydatków kwalifikowalnych także możliwości finansowania przystosowania infrastruktury zaplecza technicznego do nowych rodzajów paliw.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Kwalifikowalność środków transportu publicznego w miastach w aspekcie ich niskoemisyjności (typy taboru) zostanie uregulowana w Szczegółowym Opisie Priorytetów POIiŚ (SzOP), po uzgodnieniu tej kwestii z KE. Z tego względu zapis odnośnie autobusu ekologicznego został usunięty z tekstu POIiŚ.</p>
-----	---	---	-----	---	--	--

15.	Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Częstochowie Sp. z o.o.	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 4.5	110	Proszę o ustalenie kryteriów umożliwiających finansowanie innych niskoemisyjnych form transportu miejskiego (np. ekologiczny autobus).	Na chwilę obecną zapis nie jest precyzyjny, nie jest jasne w jakich przypadkach będzie możliwe otrzymanie takiego dofinansowania ?	<b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> Kryteria wyboru projektów zostaną wypracowane na etapie prac nad Szczegółowym Opisem Priorytetów POIiS (SzOP) i będą uwzględniały zróżnicowaną sytuację miast odnośnie kształtu funkcjonującego systemu transportu zbiorowego, możliwości (kierunków) jego rozwoju i istniejących potrzeb taborowych. Z tego względu przedmiotowe zapisy POIiS zostały przeformułowane: " <i>W miastach posiadających transport szynowy (tramwaje) preferowany będzie rozwój tej gałęzi transportu zbiorowego, natomiast w pozostałych miastach finansowane będą inne niskoemisyjne formy transportu miejskiego.</i> "
16.	Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Częstochowie Sp. z o.o.	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 4.5	110	Proszę o doprecyzowanie linii demarkacyjnej pomiędzy RPO a POIiS.	Na chwilę obecną nie jest jasna kwestia linii demarkacyjnej. Postuluję podział polegający na dopuszczeniu dofinansowania do taboru tramwajowego w ramach POIiS a dofinansowanie do taboru autobusowego w ramach RPO. Z konsultacji innych programów operacyjnych wynika, że takie zabiegi są czynione.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Linia demarkacyjna nie stanowi części zapisów POIiS.
17.	Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Częstochowie Sp. z o.o.	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 4.5	110	Proszę o doprecyzowanie, czy w ramach POIiS będą możliwe remonty istniejącej infrastruktury tramwajowej ?	W opisie priorytetu jest zapis mówiący o tym, że nie będą dofinansowywane proste remonty. Jaka jest definicja „prostego remontu” ? Duża część istniejącej infrastruktury tramwajowej w Polsce (torowiska, słupy, trakcja) wymaga remontów – wobec powyższego postuluję o doprecyzowanie zapisu w/w kwestii; sugeruję możliwość dopuszczenia remontów istniejącej infrastruktury tramwajowej w przypadku poprawienia np. wskaźnika prędkości poruszania się tramwajów lub obniżenia poziomu hałasu	<b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> Zapisy Programu nie powinny wskazywać charakteru prac inwestycyjnych, z tego względu przedmiotowy zapis został usunięty z tekstu POIiS. Szczegółowe typy projektów będą zawarte w Szczegółowym Opisie Priorytetów POIiS (SzOP).

18.	Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Częstochowie Sp. z o.o.	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 4.5	110	Zmiana nazwy wskaźnika rezultatu na „liczba przewozów pasażerskich komunikacją miejską”	W ramach projektu programu mowa o wsparciu obszarów miejskich wraz z ich obszarami funkcjonalnymi – nie wszystkie miasta (np. Częstochowa) są miastami wojewódzkimi, wobec czego postuluję zmianę nazwy wskaźnika założonego w Programie	<b>Uwaga uwzględniona.</b> Nazwa wskaźnika została zmieniona, tak by obejmował też miasta pozawojewódzkie: " <i>Liczba przewozów pasażerskich w przeliczeniu na 1 mieszkańca obszarów miejskich</i> ".
19.	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.5	90	Cel tematyczny przewiduje wspieranie zrównoważonego transportu miejskiego, natomiast brak opisu dla ww. celu w dalszej części dokumentu	Uwaga redakcyjna	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Sektor transportu miejskiego został opisany w dalszej części dokumentu (oś priorytetowa III, PI 4.5).
20.	Komenda Wojewódzka Policji	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.3	116-117	Brak jednoznacznego uwzględnienia Policji, jako potencjalnego Beneficjenta, potencjalnie wyłączający możliwość aplikowania o środki mimo wpisywania się działań Policji w typy planowanych projektów	Na stronie 116 wskazano, że „Realizowane będą także (...) projekty uwzględniające zakup /modernizację floty specjalistycznej służącej poprawie bezpieczeństwa żeglugi (...)”. Policja jest jedną z najważniejszych służb odpowiedzialnych za zapewnienie bezpieczeństwa żeglugi zarówno na wodach śródlądowych jak i na morskich wodach wewnętrznych – zabezpiecza zarówno transport morski jak i śródlądowy. KWP w Szczecinie odpowiada m.in. za bezpieczeństwo żeglugi na rzece Odrze, Jeziorze Dąbie i Zalewie Szczecińskim, wykorzystując w tym celu specjalistyczną flotę policyjną. Należy podkreślić, że działania policji mieszczą się w opisie priorytetu 7.3 (w aspekcie monitorowania ruchu), szczególnie w kontekście uwzględnienia służb ratowniczych jako potencjalnych beneficjentów.	<b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> Zapisy dotyczące potencjalnych beneficjentów w ramach osi priorytetowej III, priorytetu inwestycyjnego 7.3 zostały przeformułowane tak by obejmowały jednostki Policji: " <i>Ponadto, dla działań w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu w ww. gałęziach transportu beneficjentami będą służby ratownicze (ratownictwo techniczne), a także organy administracji rządowej, podległe im urzędy i jednostki organizacyjne, działające w tym obszarze.</i> " Szczegółowa lista beneficjentów i typów wspieranych projektów będzie zawarta w Szczegółowym Opisie Priorytetów POLiS (SzOP).

21.	Komenda Wojewódzka Policji	Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	122-123	Pominięcie kwestii bezpieczeństwa ruchu drogowego w ramach planowanej Osi IV. Brak jednoznacznego uwzględnienia Policji, jako potencjalnego Beneficjenta działań związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego.	<p>W dostępnych projektach linii demarkacyjnej 2014-2020 wskazuje się jednoznacznie, że w ramach priorytetu 7.1 wspierane mają być „(...) Inwestycje na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego (BRD, ITS)”. W ramach priorytetu 7.3 bezpieczeństwo ruchu uwzględniono m.in. w III osi priorytetowej Programu w odniesieniu do ruchu wodnego („zakup/modernizacja floty specjalistycznej służącej poprawie bezpieczeństwa żeglugi”), tymczasem w osi IV (odpowiadającej priorytetowi 7.3) kwestia ta została całkowicie pominięta. Policja stanowi podstawową jednostkę odpowiedzialną za nadzór i zapewnienie bezpieczeństwa ruchu na polskich drogach, tymczasem proponowane mechanizmy wsparcia koncentrują się wyłącznie na przebudowie/budowie dróg (w kontekście nieuchronnego wzrostu ruchu kołowego na głównych szlakach komunikacyjnych). Zapewnienie bezpieczeństwa nie może ograniczać się do rozwiązań technicznych na samej drodze - pominięcie wsparcia infrastrukturalnego i sprzętowego Policji, oczywiście dedykowanego zabezpieczeniu określonych, kluczowych dróg tworzących transportowe sieci europejskie, może prowadzić do paradoksalnej sytuacji w której mimo inwestycji w nową infrastrukturę drogową liczba ofiar wypadków i kolizji będzie znacząco rosła, gdyż Policja nie będzie przygotowana infrastrukturalnie i sprzętowo do karania i wyłączania z ruchu kierowców powodujących zagrożenie na nowych drogach.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Wsparcie służb właściwych dla bezpieczeństwa drogowego, w tym Policji, będzie realizowane w ramach osi III finansowanej z Funduszu Spójności. Zapisy dotyczące potencjalnych beneficjentów w ramach osi priorytetowej III, priorytetu inwestycyjnego 7.1 zostały przeformułowane tak by obejmowały jednostki Policji: <i>"Ponadto, dla działań w zakresie poprawy bezpieczeństwa w ww. gałęziach transportu beneficjentami będą służby ratownicze (ratownictwo techniczne) oraz organy administracji rządowej, podległe im urzędy i jednostki organizacyjne oraz instytuty badawcze działające w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego."</i> Szczegółowa lista beneficjentów i typów wspieranych projektów będzie zawarta w Szczegółowym Opisie Priorytetów POLiS (SzOP).</p>
-----	----------------------------	--	---------	--	--	--

22.	Urząd Morski w Szczecinie	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.3	118	Propozycja dodania wskaźnika produktu pn.: „Długość pogłębionych torów wodnych”, jednostka miary: km.	<p>Urząd Morski w Szczecinie w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 planuje realizację inwestycji pn.: „Modernizacja toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m”. W ramach projektu planowane są do wykonania następujące roboty: 1. Budowa lub rozbudowa pól refulacyjnych, niezbędnych do zdeponowania urobku wydobytego podczas prac pogłębiarskich związanych z modernizacją toru wodnego; 2. Pogłębienie do 12,5 m i odpowiednie poszerzenie toru wodnego Świnoujście – Szczecin od km 5,280 do km 67,700 oraz Kanału Grabowskiego o długości 0,45 km (pomiędzy obrotnicami przy Przesmyku Orlim i na wysokości Kanału Dębickiego). 3. Budowa niezbędnych umocnień brzegowych pomiędzy Policami a Basenem Górniczym w Szczecinie – od km 50,000 do km 67,525 toru wodnego Świnoujście – Szczecin wraz z modernizacją oznakowania nawigacyjnego. Inwestycja będzie realizowana poprzez wykonywanie kolejno różnych rodzajów robót na poszczególnych odcinkach toru wodnego, w różnych przedziałach czasu. Dlatego wskazanie długości odcinków całkowicie zmodernizowanego toru będzie możliwe dopiero po zakończeniu realizacji projektu. Wprowadzenie wskaźnika „Długość pogłębionych torów wodnych”, pozwoli na wcześniejsze wykazywanie stanu zaawansowania zasadniczych robót w projekcie, w trakcie realizacji inwestycji.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Do Programu dobierane są wskaźniki najbardziej reprezentatywne (mogące zobrazować najważniejsze planowane zmiany i wskazujące większość typów interwencji przewidywanych do wsparcia). Wszystkie wskaźniki, oprócz kryterium trafności, powinny spełniać także szereg innych kryteriów metodologicznych określonych w (projektach) wytycznych KE, w tym m.in. kryteria dostępności i tzw. solidności. Czynniki te sprawiają, że preferencją objęte są - w przypadku wskaźników rezultatu - wskaźniki istniejące w statystykach publicznych, a - w przypadku wskaźników produktu - wskaźniki znajdujące się w katalogu unijnych i krajowych wskaźników wspólnych (tj. wskaźniki 'common indicators' i Wspólnej Listy Wskaźników Kluczowych).</p>
-----	---------------------------	---	-----	---	---	--

23.	Urząd Morski w Szczecinie	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.3	118	Propozycja dodania wskaźnika produktu pn.: „Długość zbudowanych lub zmodernizowanych umocnień brzegowych wchodzących w skład infrastruktury zapewniającej dostęp do portów”, jednostka miary: mb.	<p>Urząd Morski w Szczecinie w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 planuje realizację inwestycji pn.: „Modernizacja toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m”. W ramach projektu planowane są do wykonania następujące roboty: 1. Budowa lub rozbudowa pól refulacyjnych, niezbędnych do zdeponowania urobku wydobytego podczas prac pogłębiarskich związanych z modernizacją toru wodnego; 2. Pogłębienie do 12,5 m i odpowiednie poszerzenie toru wodnego Świnoujście – Szczecin od km 5,280 do km 67,700 oraz Kanału Grabowskiego o długości 0,45 km (pomiędzy obrotnicami przy Przesmyku Orlim i na wysokości Kanału Dębickiego). 3. Budowa niezbędnych umocnień brzegowych pomiędzy Policami a Basenem Górniczym w Szczecinie – od km 50,000 do km 67,525 toru wodnego Świnoujście – Szczecin wraz z modernizacją oznakowania nawigacyjnego. Inwestycja będzie realizowana poprzez wykonywanie kolejno różnych rodzajów robót na poszczególnych odcinkach toru wodnego, w różnych przedziałach czasu. Dlatego wskazanie długości odcinków całkowicie zmodernizowanego toru będzie możliwe dopiero po zakończeniu realizacji projektu. Wprowadzenie wskaźnika „Długość zbudowanych lub zmodernizowanych umocnień brzegowych wchodzących w skład infrastruktury zapewniającej dostęp do portów” pozwoli na wcześniejsze wykazywanie stanu zaawansowania zasadniczych robót w projekcie, w trakcie realizacji inwestycji.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Do programu dobierane są wskaźniki najbardziej reprezentatywne (mogące zobrazować najważniejsze planowane zmiany i wskazujące większość typów interwencji przewidywanych do wsparcia). Wszystkie wskaźniki, oprócz kryterium trafności, powinny spełniać także szereg innych kryteriów metodologicznych określonych w (projektach) wytycznych KE, w tym m.in. kryteria dostępności i tzw. solidności. Czynniki te sprawiają, że preferencją objęte są - w przypadku wskaźników rezultatu - wskaźniki istniejące w statystykach publicznych, a - w przypadku wskaźników produktu - wskaźniki znajdujące się w katalogu unijnych i krajowych wskaźników wspólnych (tj. wskaźniki 'common indicators' i Wspólnej Listy Wskaźników Kluczowych).</p>
-----	---------------------------	---	-----	---	--	--



24.	Urząd Morski w Szczecinie	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.3	116	Propozycja dodania wskaźnika rezultatu pn.: „Dopuszczalne zanurzenie statków na torach wodnych” lub „Dopuszczalne zanurzenie statków na torze wodnym Świnoujście-Szczecin”, jednostka miary: m.	Zgodnie z definicją wskaźnik rezultatu mierzy bezpośrednie efekty realizowanych zadań, pokazuje zmiany w sytuacji Beneficjenta i jego otoczeniu, jakie nastąpiły w wyniku zrealizowania projektu. W przypadku Urzędu Morskiego w Szczecinie jako Beneficjenta POIiŚ 2014-2020 nie będzie możliwe wykazanie wskaźnika rezultatu „Potencjał przeładunkowy portów morskich”, gdyż jego wartość nie pokazuje zmiany w sytuacji i otoczeniu Beneficjenta i nie zależy bezpośrednio od realizowanego przez niego projektu. Zrealizowany projekt będzie miał pośredni wpływ na wartość tego wskaźnika a bezpośredni wpływ będą miały projekty realizowane przez Zarządy Morskich Portów. Realizacja inwestycji pn.: „Modernizacja toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m” przyczyni się bezpośrednio do zmiany parametrów toru wodnego i umożliwi wpływanie do portów statków o większych parametrach. Wskaźnik „Dopuszczalne zanurzenie statków na torach wodnych” będzie odpowiadał definicji wskaźnika rezultatu i osiągnięcie jego wartości docelowej będzie możliwe do wykazania i udowodnienia przez beneficjenta tj. Urząd Morski w Szczecinie.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Do programu dobierane są wskaźniki najbardziej reprezentatywne (mogące zobrazować najważniejsze planowane zmiany i wskazujące większość typów interwencji przewidywanych do wsparcia). Wszystkie wskaźniki, oprócz kryterium trafności, powinny spełniać także szereg innych kryteriów metodologicznych określonych w (projektach) wytycznych KE, w tym m.in. kryteria dostępności i tzw. solidności. Czynniki te sprawiają, że preferencją objęte są - w przypadku wskaźników rezultatu - wskaźniki istniejące w statystykach publicznych, a - w przypadku wskaźników produktu - wskaźniki znajdujące się w katalogu unijnych i krajowych wskaźników wspólnych (tj. wskaźniki 'common indicators' i Wspólnej Listy Wskaźników Kluczowych).
-----	---------------------------	---	-----	---	---	---

25.	Gmina Grybów	Załączniki	204	Proszę o uzupełnienie wykazu dużych projektów o budowę drogi ekspresowej Sądeczanka - Droga ekspresowa z Brzeska przez Nowy Sącz do Muszynki i dalej na Słowację - jako alternatywa dla DK nr 75.	Budowa tej drogi została wpisana w Kontrakt Terytorialny dla Województwa Małopolskiego. Trwają negocjacje Ministra Transportu z Marszałkiem Województwa Małopolskiego w zakresie zlecenia dokumentacji projektowej dla zadania. Opracowano dwa warianty przebiegu drogi. Obecnie dojazd do stolicy regionu - Krakowa z miasta subregionalnego - Nowego Sącza zajmuje 2h. Dojazd do lotniska w Balicach zajmuje ponad 2h. Miasto NS z obszarem funkcjonalnym zamieszkuje ok. 300 tys. osób. Subregion Sądecki zamieszkuje ok. 530 tys. osób. Droga ekspresowa ma bezprecedensowe znaczenie dla subregionu, który charakteryzuje przygraniczne położenie, licznie występujące uzdrowiska, wyjątkowe walory turystyczne. Obecna DK nr 75 łącząca NS i subregion z węzłem autostradowym Brzesko jest drogą jednojezdniową, na przebiegu której występują czynne osuwiska oraz obszary zalewowe, w związku z czym wielu kierowców korzysta alternatywnie z dróg wojewódzkich i powiatowych.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu.
26.	Gmina Wrocław	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.5	92	Wnosimy o uwzględnienie w zasadach wyboru projektów do dofinansowania w ramach 4.5 transport miejski opcji trybu pozakonkursowego dla ZIT-ów miast wojewódzkich	Zgodnie z linią demarkacyjną w ramach 4.5 transportu miejskiego „wsparcie przeznaczone będzie dla 13 obszarów funkcjonalnych miast wojewódzkich (...) i ich obszarów funkcjonalnych”;	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Uwaga nie odnosi się do transportu miejskiego a do innych typów przedsięwzięć objętych PI 4.5 w ramach osi priorytetowej I. Tryby wyboru projektów transportu miejskiego zostały opisane w osi priorytetowej III i uwzględniają pozakonkursowy tryb wyboru projektów.

27.	Gmina Wrocław	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.5	91	<p>W ramach gospodarki niskoemisyjnej przewiduje się, że wsparcie skierowane będzie do obszarów posiadających uprzednio przygotowane plany gospodarki niskoemisyjnej. Dokumentem takim może być lokalna strategia odnosząca się do kwestii związanej z zapewnieniem lokalnego bezpieczeństwa energetycznego.</p>	<p>Należy uszczegółowić/dookreślić, czy plany gospodarki niskoemisyjnej mają być przygotowane dla miast i ich obszarów funkcjonalnych czy dla „gmin wchodzących w skład Związku ZIT” (zapis na str. 16 Zasad realizacji ZIT w Polsce)</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Posiadanie planu gospodarki niskoemisyjnej jest warunkiem uzyskania wsparcia dla transportu miejskiego. Plan ten powinien obejmować przynajmniej obszar realizacji projektu, niezależnie czy byłby on realizowany w formule ZIT czy na normalnych zasadach. Z tego względu dopuszczalne jest istnienie jednego planu gospodarki niskoemisyjnej dla całego Związku ZIT, jak i planów niskoemisyjnych poszczególnych gmin/miast, na terenie których będzie realizowany projekt. Kwestie te zostaną doprecyzowane w Szczegółowym Opisie Priorytetu (SzOP).</p>
28.	Gmina Wrocław	Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	126	<p>Wskaźnik typu output nr 1 na str. 126 – w ramach celu tematycznego 7.2 jest taki sam, jak wskaźnik na str. 124 dla celu tematycznego 7.1; dodatkowo wskaźnik typu output nr 2 na str. 126 odnosi się również do sieci TEN-T.</p> <p>Wnosimy o zmianę wskaźników na „Całkowitą długość nowych dróg” oraz „Zawitą długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg”</p>	<p>zgodnie z linią demarkacyjną w ramach 7.2 powinny być realizowane zadania dotyczące „budowy, przebudowy dróg krajowych (w tym dróg ekspresowych) stanowiących połączenie do sieci TEN-T” oraz „drogi wyprowadzające ruch z miast na prawach powiatu w ciągu dróg krajowych (w tym obwodnice); tym samym w ramach 7.2 – zgodnie z linią demarkacyjną – wskaźniki nie powinny dotyczyć dróg TEN-T, a dróg łączących z infrastrukturą TEN-T (sieci TEN-T zostały wskazane w 7.1)</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Brzmienie części wskaźników typu output wynika z projektów rozporządzeń UE dotyczących FS i EFRR (common indicators), a ich stosowanie jest obowiązkowe. Dlatego w poszczególnych przypadkach określonych zakresem interwencji danego PI, wskaźniki te będą odnosiły się do interwencji na sieci TEN-T i/lub poza tą siecią.</p>

29.	Gmina Wrocław	Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	125	W zapisach dotyczących Potencjalnych beneficjentów i grup docelowych znajduje się informacja, że „głównym beneficjentem realizowanych projektów będzie zarządca krajowej infrastruktury drogowej” Wnosimy o uwzględnienie w katalogu beneficjentów jednostki samorządu terytorialnego miast na prawach powiatu oraz ich jednostki organizacyjne	mając na uwadze zapisy linii demarkacyjnej, a w szczególności zapis, że w ramach celu tematycznego 7.2 wsparcie powinno objąć: „drogi wyprowadzające ruch z miast na prawach powiatu w ciągu dróg krajowych (w tym obwodnice)”,	<b>Uwaga uwzględniona.</b> Zapisy zostaną doprecyzowane i obejmować będą jednostki samorządu terytorialnego miast na prawach powiatu oraz ich jednostki organizacyjne.
30.	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.3	118	Zakres wykorzystania dużych projektów. Wskaźniki typu output (produkt/rezultat bezpośredni) - nie odnoszą się do dużych projektów z zakresu dróg wodnych śródlądowych	Proponowane wprowadzenie dodatkowego wskaźnika produktu Drogi wodne zmodernizowane, km analogicznie jak w PO IiŚ 2007-2013.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Do programu dobierane są wskaźniki najbardziej reprezentatywne (mogące zobrazować najważniejsze planowane zmiany i wskazujące większość typów interwencji przewidywanych do wsparcia). Wszystkie wskaźniki, oprócz kryterium trafności, powinny spełniać także szereg innych kryteriów metodologicznych określonych w (projektach) wytycznych KE, w tym m.in. kryteria dostępności i tzw. solidności. Czynniki te sprawiają, że preferencją objęte są - w przypadku wskaźników rezultatu - wskaźniki istniejące w statystykach publicznych, a - w przypadku wskaźników produktu - wskaźniki znajdujące się w katalogu unijnych i krajowych wskaźników wspólnych (tj. wskaźniki 'common indicators' i Wspólnej Listy Wskaźników Kluczowych).

31.	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.3	117	Odnosnie wyboru trybu pozakonkursowego lub konkursowego: potrzeba uzupełnienia Zasad wyboru projektów do dofinansowania w zakresie budowy i modernizacji infrastruktury (...) wodnej śródlądowej	Obecny zapis: Podstawowym trybem wyboru projektów w ramach priorytetu inwestycyjnego będzie tryb pozakonkursowy. Tryb pozakonkursowy będzie miał zastosowanie do projektów zidentyfikowanych w dokumentach strategicznych w zakresie planowania rozwoju infrastruktury transportu (project pipeline w Dokumentie Implementacyjnym) nie precyzuje, jaki będzie stosowany tryb w przypadku inwestycji znajdujących się na głównej Liście projektów śródlądowych w SRT 2020 (2030) - chodzi o 18 najważniejszych inwestycji na drogach wodnych, podczas gdy na liście do uzupełnienia (Project pipeline dla projektów wodnych śródlądowych do SOOŚ) znajduje się kolejnych 13 inwestycji wodnych śródlądowych.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Projekty w zakresie infrastruktury żeglugi śródlądowej, znajdujące się w projekcie Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu będą wybierane w procedurze pozakonkursowej.
32.	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.3	116	Wskaźnik rezultatu Potencjał przeładunkowy portów morskich, mln ton w żaden sposób nie odnosi się do likwidacji wąskich gardeł i poprawy bezpieczeństwa żeglugi śródlądowej .	Proponowane wprowadzenie dodatkowych wskaźników rezultatu: np. wskaźników bezpieczeństwa (spadek liczby wypadków żeglugowych w % lub w liczbach bezwzględnych) oraz wskaźników produktu Drogi wodne zmodernizowane, km analogicznie jak w PO liŚ 2007-2013.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Do Programu dobierane są wskaźniki najbardziej reprezentatywne (mogące zobrazować najważniejsze planowane zmiany i wskazujące większość typów interwencji przewidywanych do wsparcia). Wszystkie wskaźniki, oprócz kryterium trafności, powinny spełniać także szereg innych kryteriów metodologicznych określonych w (projektach) wytycznych KE, w tym m.in. kryteria dostępności i tzw. solidności. Czynniki te sprawiają, że preferencją objęte są - w przypadku wskaźników rezultatu - wskaźniki istniejące w statystykach publicznych, a - w przypadku wskaźników produktu - wskaźniki znajdujące się w katalogu unijnych i krajowych wskaźników wspólnych (tj. wskaźniki 'common indicators' i Wspólnej Listy Wskaźników Kluczowych).

33.	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.3	116,44	<p>Na str 44 znajduje się taki opis: Istnieje zatem wąskie gardło pomiędzy górną a dolną Odrą uniemożliwiające znaczniejsze wykorzystanie ODW w transporcie pomiędzy Górnym Śląskiem a Niemcami i portami w rejonie Zalewu Szczecińskiego. Niezadowolający stan infrastruktury oraz dróg wodnych śródlądowych, a w szczególności fragmentaryczność sieci pod względem parametrów, wpływa na nikły udział żeglugi śródlądowej w pracy przewozowej polskiego transportu towarowego., a na stronie 116 w opisach priorytetów Interwencja będzie skoncentrowana przede wszystkim na Odrzańskiej Drodze Wodnej w celu podniesienia jej parametrów na wybranych odcinkach do III klasy wodnej, a także na innych rzekach w celu przystosowania połączenia wodnego śródlądowego Odra – Wisła – Zalew Wiślany (E-70) do wymogów co najmniej II klasy żeglowności. Działania na śródlądowych drogach wodnych będą realizowane pod warunkiem zapewnienia pełnej zgodności inwestycji z wymogami prawa UE, w tym z uwzględnieniem ich w dokumentach strategicznych przygotowywanych w celu wypełnienia wymogów Ramowej Dyrektywy wodnej (RDW) i tzw. Dyrektywy powodziowej. Nie istnieje pojęcie III klasy wodnej - trzeba poprawić na III klasy drogi wodnej (lub klasy żeglowności).</p>	<p>Zbyt słaby akcent na przywrócenie stanu technicznego żeglugi na ODW sprzed II wojny. Konieczne na stronie 116 konkretne wskazanie tych enigmatycznych wybranych odcinków, z uwzględnieniem ciągłości transportu wodnego, w szczególności tych odcinków, gdzie żegluga towarowa jest praktycznie utrudniona przez cały sezon żeglugowy. Dot. str.44: W spisie spełnianych przez drogi wodne wymagań unijnych wskazane uwzględnienie dokumentu pt. 'Guidance document on Inland waterway transport and Natura 2000', ogłoszonego w Brukseli w dniu 18 października 2012 r. (Reference: IP/12/1114), który ma charakter podręcznika - praktycznych wytycznych dotyczących zgodności działań związanych z żeglugą śródlądową i ogólną polityką UE w zakresie ochrony środowiska.</p>	<p><b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> Zapis został doprecyzowany (zmiana z "III klasy wodnej" na "III klasy drogi wodnej"). Duża część ODW spełnia parametry III kl. żeglowności. Wybrane odcinki są określone w projekcie Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu i stanowią najpilniejsze przedsięwzięcia dot. likwidacji wąskich gardeł na ODW. Ponadto z uwagi na wymogi KE dotyczące kształtu i objętości poszczególnych części programu operacyjnego, nie przewiduje się dalszego uszczegóławiania zapisów w części diagnostycznej (str. 44) Programu.</p>
-----	--	---	--------	---	---	--

34.	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	Rozwiązania na rzecz efektywnej realizacji programu	208	Wykaz dużych projektów: poz. 100. Remont i modernizacja zabudowy regulacyjnej Odry swobodnie płynącej Etap II i III - odbudowa budowli regulacyjnych – przystosowanie odcinka Odry do III klasy drogi wodnej	Brak zapisów o przewidywanej kontynuacji obiektów takich jak jazy, śluzy i całe stopnie wodne (np. Brzeg Dolny lub Ujście Nysy), sugeruje, że w ramach PO liŚ 2007-2013 zakończy się ich kompleksowa modernizacja. Ograniczenie realizacji dużego projektu jedynie do odbudowy budowli regulacyjnych (tj. ostróg, tam podłużnych i poprzecznych, opasek brzegowych, brzegostonów), nie zapewni osiągnięcia nawet III klasy żeglowności na całej długości drogi wodnej Odry.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie duże projekty w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. ponad 75 mln EUR wartości kosztów kwalifikowalnych), pełna lista inwestycji transportowych na ODW znajduje się w projekcie Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu.
35.	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	Wkład programu w realizację zasad horyzontalnych	44	Podsumowując PO liŚ 2007-2013 należałoby podać, ile z planowanych 86 obiektów zostało już zrealizowane i na jaką wartość. Pisząc o efektach budowy dróg wodnych należałoby podać ich długość w km, tak jak jest przewidziane wskaźnikami PO liŚ dla inwestycji liniowych.	Takich informacji nie ma nawet w sprawozdaniu z realizacji PO liŚ 2007-2013 za II półrocze 2012 r. Tabela 2a Postęp rzeczowy wg priorytetów - wskaźniki produktu, rubryka Szacowana realizacja. W tabeli większość komórek przyjmuje wartość zero. W uzasadnieniu stopnia realizacji Programu nie wystarczy sam odsyłacz 69 na str.44.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Dane w projekcie (86 obiektów) są podane jedynie informacyjnie, aby przybliżyć planowane finalne efekty realizacji programów obecnej perspektywy. Odniesienie się na chwilę obecną do ich stanu zaawansowania realizacji nie wniesie wiele, jako że dane się zdezaktualizują do czasu zatwierdzenia POliŚ. Z tego powodu nie przewiduje się dalszego uszczegóławiania zapisów w części diagnostycznej (str. 44) Programu.
36.	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	Załączniki	209	Projekt multilokalizacyjny - Poprawa stanu technicznego obiektów inżynierskich	Szczególne uwzględnienie obiektów inżynierskich na terenie województwa dolnośląskiego z powodu dużej liczby wielkogabarytowych obiektów inżynierskich położonych na ważnych liniach kolejowych oraz terenach zagrożonych powodzią. O znaczeniu tego projektu świadczą problemy komunikacyjne jakie zaistniały na linii 273 w miejscowości Brzeg Dolny na skutek zamknięcia obiektu inżynierskiego w dniu 6 września 2013.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu.

37.	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	Załączniki	204	Dopisanie projektu kolejowego Elektryfikacja linia kolejowej 278/274 Węglińiec - Zgorzelec - granica państwa - (Goerlitz)	<p>Elektryfikacja tych linii na długości 27 km umożliwi pełne wykorzystanie parametrów infrastruktury nawierzchni kolejowej zrealizowanej w poprzednim okresie wydatkowania środków. Realizacja tej inwestycji umożliwi uruchomienie pociągów z prędkością do 160 km/h które są już w posiadaniu przewoźnika Koleje Dolnośląskie (operatora na tej linii C-E30) ale z uwagi na brak trakcji pociągi pasażerskie kończą bieg w Węglińcu. Do stacji Zgorzelec konieczne są przesiadki na autobusy szynowe, które maksymalnie mogą osiągnąć V=120 km/h /maks V na linii 160km/h).</p> <p>Doprowadzenie trakcji elektrycznej do stacji Goerlitz poszerzy możliwości w zakresie skomunikowania z pociągami w kierunku Berlina oraz środkowej i zachodniej części Niemiec, a w szczególności z Dreznem - ważnym węzłem kolejowym. Ponadto umożliwi to uruchomienie bez konieczności zmiany trakcji na stacji Węglińiec międzynarodowych pociągów dalekobieżnych. Warto zaznaczyć, że ruch towarowy będzie na linii C-E30 odbywać się na całym terytorium kraju trakcją elektryczną. Ponadto Zgorzelec jest ważnym węzłem przesiadkowym w komunikacji pasażerskiej w realcji pociąg -autobus a wyraźne skrócenie czasu przejazdu z ok 125 min do 100 powinno jeszcze bardziej te połączenia uatrakcyjnić.</p>	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu.
38.	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	Załączniki	206 209	Dopisanie projektu kolejowego Linia kolejowa nr 289 Legnica - Rudna Gwizdanów w powiązaniu z projektami multilokalizacyjnymi Poprawa stanu technicznego obiektów inżynierskich	Linia 289 stanowi ważny element funkcjonowania zagłębia miedziowego jednej z największych polskich spółek. Ponadto stanowi alternatywę na wypadek awarii na linii 273 /dwa mosty na Odrze / pozwalająca na prowadzenie ruchu pociągów w czasie utrudnień na odcinku Wrocław -C3 Gwizdanów	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu.



39.	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	Załączniki	207	Projekt o nazwie Linia kolejowa C-E59 na odcinku Strzelin - Kamieniec Ząbkowicki poszerzyć do całej linii 276 tj Wrocław - Międzyzlesie - granica państwa	Linia kolejowa nr 273 stanowi najdogodniejsze połączenie kolejowe całej zachodniej i środkowo- zachodniej części Polski z Czechami a szczególnie z Pragą. Poprawa połączeń kolejowego Wrocław - Praga jest pierwszym punktem ujętym w zarysie mandatu negocjacyjnego Samorządu Województwa Dolnośląskiego w zakresie transportu kolejowego co świadczy o randze i roli jakiej Samorząd przypisuje temu połączeniu. Ponadto wraz budową drogi ekspresowej S3 stanowiłoby to alternatywne połączenie tej części Europy z portami Szczecin - Świnoujście czy środkowego Pomorza.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu.
40.	Gmina Miasta Toruń	Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	124-127	Wnoszę o dopisanie do potencjalnych beneficjentów miast na prawach powiatu.	W miastach również znajdują się drogi krajowe i wojewódzkie, w związku z czym wskazane jednostki powinny mieć możliwość ubiegania się o środki finansowe z POIiŚ 2014-2020 w ramach w/w priorytetu inwestycyjnego.	<b>Uwaga uwzględniona.</b> Zapisy zostaną doprecyzowane i obejmować będą jednostki samorządu terytorialnego miast na prawach powiatu oraz ich jednostki organizacyjne.

41.	Miasto Bydgoszcz	Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	125: Głównym beneficjentem realizowanych projektów będzie zarządca krajowej infrastruktury drogowej.	Postulujemy o doprecyzowanie grupy beneficjentów o miasta na prawach powiatu	Zgodnie z art. 19 ust. 5 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych zarządcą wszystkich dróg publicznych ( w tym odcinków dróg krajowych i wojewódzkich), z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych, w obrębie granic miast na prawach powiatu jest Prezydent miasta. Do zadań Prezydenta miasta należy budowa (w tym również nabywanie nieruchomości pod pasy drogowe i gospodarowanie nimi w ramach posiadanego prawa do tych nieruchomości), przebudowa, remont, utrzymanie i ochrona dróg publicznych, dla których jest zarządcą drogi. W związku z tym w granicach miast na prawach powiatu zadania w zakresie finansowania, budowy, przebudowy, remontu, utrzymania, ochrony i zarządzania drogami publicznymi, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych, finansowane są z budżetów tych miast. Uniemożliwienie, miastom na prawach powiatu, ubiegania się o unijne wsparcie ze środków pochodzących z POIiŚ na lata 2014-2020 dla projektów drogowych, spowoduje nieosiągnięcie efektu sieciowego w ramach krajowej sieci TEN-T, które nie będzie możliwe bez połączenia ośrodków miejskich, szczególnie ośrodków wojewódzkich drogami łączącymi z tą siecią.	<b>Uwaga uwzględniona.</b> Zapisy zostaną doprecyzowane i obejmować będą jednostki samorządu terytorialnego miast na prawach powiatu oraz ich jednostki organizacyjne.
-----	------------------	--	--	--	---	--

42.	Miasto Bydgoszcz	Załączniki	206-208	<p>Postulujemy o wpisanie na listę inwestycji: 1. Modernizacja linii kolejowej nr 356 na odcinku Bydgoszcz – Gołańcz (Projekty Kolejowe), 2. Modernizacja Bydgoskiego Węzła Wodnego (Projekty Dotyczące Transportu Morskiego i Śródlądowego)</p>	<p>Ad. 1. Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 spotkała się z dużym zainteresowaniem gmin na etapie opracowania zadań w ramach Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego. Realizacja tego zadania będzie miała ogromne znaczenie dla rozwoju i spójności regionu kujawsko-pomorskiego, a nade wszystko usprawni komunikację publiczną w regionie oraz z województwami ościennymi – np. z Poznaniem. Ma to kolosalne znaczenie biorąc pod uwagę iż woj. Kujawsko-pomorskie odznacza się jednym z najwyższych w Polsce wskaźników bezrobocia. Ad. 2. Rewitalizacja dróg wodnych oraz rozwój transportu wodnego i turystyki wodnej jest uznawany, w zakresie programowania rozwoju zarówno na poziomie dokumentów unijnych jak i krajowych, jako czynnik prorozwojowy i mający wpływ na środowisko naturalne. Przedsięwzięcie wpisuje się w cele tematyczne zakresu wsparcia Unii Europejskiej: – 6. Ochrona środowiska naturalnego i wspieranie efektywności wykorzystania zasobów, – 7. Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszych infrastruktur sieciowych, – 9. Wspieranie włączenia społecznego i walka z ubóstwem.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu.</p>
-----	------------------	------------	---------	--	---	--

43.	Urząd Miasta Włocławek	Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	strony 124 - 127	wnioskuję się o włączenie do Priorytetu inwestycyjnego 7.2 przebudowy dróg krajowych poza siecią TEN-T w miastach na prawach powiatu, przedsięwzięcia w zakresie inteligentnych systemów transportowych (ITS) i bezpieczeństwa ruchu drogowego (BRD) na tych drogach. Potencjalnym beneficjentem jako zarządca krajowej infrastruktury drogowej dla tych projektów winno być miasto na prawach powiatu chyba że nastąpi zmian prawa w tym zakresie.	Osiągnięcie efektu sieciowego w ramach krajowej sieci TEN-T nie będzie możliwe bez połączenia ośrodków miejskich, szczególnie ośrodków wojewódzkich drogami łączącymi z tą siecią - uzasadnieniem jest zapis z Programu przy założeniu że równo w dostępie do środków będą traktowani wszyscy zarządcy dróg krajowych.	<b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> Zapisy dotyczące potencjalnych beneficjentów zostaną doprecyzowane i będą obejmować także jednostki samorządu terytorialnego miast na prawach powiatu oraz ich jednostki organizacyjne. Nie wymaga to natomiast zmian w opisie interwencji PI 7.2, który przewiduje przedsięwzięcia w zakresie montażu infrastruktury monitoringu i zarządzania ruchem (ITS) oraz systemów poprawiających bezpieczeństwo ruchu drogowego.
44.	Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.1	113	W zapisie: „W ciągach inwestycji obejmujących budowę, przebudowę lub budowę dróg ekspresowych, realizowane będą również obwodnice miast”. Proponuje się dodać „oraz dróg krajowych”.	Drogi krajowe są jednym z elementów spójnej sieci TEN-T.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Obszar interwencji PI 7.1 dotyczy sieci TEN-T. Zgodnie z przebiegiem drogowej sieci TEN-T w Polsce, wynikającym z projektu Rozporządzenia dot. wytycznych TEN-T, co do zasady drogi krajowe w Polsce nie leżą na sieci TEN-T. Dlatego zgodnie z zapisami POIiS w PI 7.1 będą realizowane wyłącznie drogi ekspresowe. Pozostałe kategorie dróg (drogi krajowe) będą realizowane w PI 7.2.

45.	Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.3	115-118	Proponuje się dodać inwestycje dotyczące platform multimodalnych.	Będzie to element łączący poszczególne typy połączeń komunikacyjnych.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Z treści uwagi nie wiadomo czy odnosi się do PI 7.3 (jak wskazano), czy do PI 4.5 (transport miejski), jako że dotyczy elementów łączących poszczególne typy połączeń komunikacyjnych (np. jako węzeł multimodalny integrujący różne gałęzie transportu publicznego). Niezależnie od powyższego szczegółowa lista (katalog) typów inwestycji będzie zawarty w Szczegółowym Opisie Priorytetów POLiŚ (SzOP).
46.	Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego	Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	124-126	Czy specjalna pula środków przeznaczona na wsparcie województwa mazowieckiego jest przeznaczona na wybór projektów w trybie pozakonkursowym? Czy oprócz specjalnej puli środków województwo mazowieckie też będzie mogło korzystać z puli, która została przeznaczona dla pozostałych województw?	Osi priorytetowej III przewiduje się zakończenie budowy głównych dróg wylotowych z Warszawy (str. 113), tak więc czy nie będzie miało to pokrycia z inwestycjami w osi priorytetowej IV i specjalną pulą dla województwa mazowieckiego?	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Wydzielenie puli środków dla województwa mazowieckiego nie stanowi dodatkowej alokacji i nie jest związane z odrębnym trybem wyboru projektów, a wynika z rozporządzenia unijnego stosującego odrębne przepisy, które mają zastosowanie do regionów lepiej rozwiniętych.

47.	Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego	Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	123-124	<p>Ze względu na brak technicznej możliwości wprowadzenia uwagi do priorytetu inwestycyjnego 7.1 w osi priorytetowej IV zamieszczamy ją tutaj.</p> <p>Czy zapisy o ukończeniu w pierwszej kolejności inwestycji rozpoczętych w latach 2007-2013 nie wpłyną na rozlokowanie środków tylko w województwach, w których będą dokańczanie inwestycje z poprzedniego okresu programowania?</p>	<p>Realizacja inwestycji dotyczących dróg ekspresowych w sieci TEN-T znajduje się w Osi priorytetowej III.</p> <p>Ponadto w osi III podstawowym trybem wyboru projektów będzie tryb pozakonkursowy. W osi IV przewiduje się wyłącznie tryb pozakonkursowy, a inwestycje zarówno w III jak i w IV osi opierać się będą na dokończeniu inwestycji rozpoczętych w perspektywie 2007-2013.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu.</p>
48.	Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.3	116	<p>(...) a także na innych rzekach w celu przystosowania połączenia wodnego śródlądowego Odra-Wisła-Zalew Wiślany (E-70) do wymogów co najmniej II klasy żeglowności</p> <p>Umieszczenie zapisu dotyczącego drogi wodnej E40 na odcinku Warszawa-Toruń-Gdańsk w celu przystosowania do wymogów co najmniej IV klasy żeglowności.</p>	<p>Szlak żeglugowy Warszawa – Gdańsk to jedna z najważniejszych dróg wodnych w Polsce i bardzo duży potencjał transportowy dla miast nadwiślańskich oraz firm i instytucji regionów w oparciu o potencjał przeładunkowy portów morskich Gdańsk i Gdynia, dlatego też niezbędne jest zapewnienie odpowiednich parametrów żeglugowych w celu jego prawidłowego funkcjonowania. To również doskonałe uzupełnienie międzynarodowej sieci transportowej i szansa dla ożywienia turystyki wodnej i kompleksowego zagospodarowania nabrzeży.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu.</p>

49.	Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.3	116	<p>W obszarze żeglugi śródlądowej realizowane będą projekty służące ujednoczeniu parametrów eksploatacyjnych dróg wodnych poprzez usuwanie tzw. wąskich gardeł” oraz poprawie bezpieczeństwa żeglugi (...)</p> <p>Dołączenie do planowanych inwestycji punktowych zapisów dotyczących lokalizacji i budowy nowych śródlądowych portów i platform multimodalnych.</p>	<p>Transport intermodalny obejmować powinien wszystkie dostępne gałęzie transportowe, w tym żeglugę śródlądową, która w najbliższej przyszłości będzie niezbędnym elementem sieci komunikacyjnej kraju. Wraz z budową tego typu obiektów zmodernizowany zostanie tabor nawodny i wdrażane będą innowacyjne systemy teleinformatyczne. Wielkość przeładunków wyniesie ok. 750 tys. t rocznie. Ważnym czynnikiem determinującym budowanie platform jest zwiększający się przeładunek kontenerów w portach morskich Gdańsk i Gdynia (ponad 1,6 mln TEU w roku 2012), które część towarów mogłyby przetransportować Wisłą, odciążając w sposób znaczący transport drogowy i kolejowy.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Szczegółowa lista (katalog) typów inwestycji będzie zawarty w Szczegółowym Opisie Priorytetów POLiŚ (SzOP).</p>
50.	Urząd Miasta Lublin	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 4.5	110	<p>W opisie programu zawarte jest zdanie „Interwencja krajowa będzie obejmować miasta posiadające plany gospodarki niskoemisyjnej, w zakresie nie objętym wsparciem w ramach programu dot. PW”. Zapis ten wyraźnie utrudnia i blokuje miastom Polski Wschodniej starania o dofinansowanie w ramach CT 4, PI 4.5</p>	<p>Nie należy traktować planowanego Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014-2020 jako równorzędnego programu, lecz jako specjalną interwencję która ma być dodatkowym elementem wsparcia z funduszy strukturalnych. Ma on za zadanie wzmocnić działanie innych programów na terenie Polski Wschodniej i wspomóc skuteczność podjętych działań dynamizujących procesy rozwojowe.</p>	<p><b>Uwaga uwzględniona.</b> Zapis został usunięty.</p>

51.	Urząd Miasta Lublin	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 4.5	109	<p>W opisie zawarte jest zdanie Preferowany będzie rozwój transportu szynowego, natomiast w uzasadnionych przypadkach możliwe będzie finansowanie innych niskoemisyjnych form transportu miejskiego (np. trolejbus, ekologiczny autobus). A) Brak określenia, jaki rodzaj autobusu jest rozumiany jako ekologiczny autobus. Czy jest to np. autobus z napędem na gaz CNG, biogaz, autobus elektryczny a może zwykły autobus z silnikiem spalinowym spełniającym normę Euro VIB) Brak doprecyzowania, co jest rozumiane pod pojęciem uzasadnionych przypadków w kwestii finansowania np. sieci trolejbusowych</p>	<p>Wskazanie rodzajów autobusów które byłyby możliwe do objęcia dofinansowaniem, umożliwi weryfikację planów dotyczących zakupów nowych pojazdów, inwestycji w nowe rozwiązania do tankowania pojazdów itp. Natomiast wskazanie katalogu przykładowych uzasadnionych przypadków, pozwoliłoby na odpowiednie zaplanowanie np. harmonogramu modernizacji sieci trolejbusowej w Lublinie.</p>	<p>A) <b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Kwalifikowalność środków transportu publicznego w miastach w aspekcie ich niskoemisyjności (typy taboru) zostanie uregulowana w Szczegółowym Opisie Priorytetów POliŚ (SzOP), po uzgodnieniu tej kwestii z KE. Z tego względu zapis odnośnie autobusu ekologicznego został usunięty z tekstu POliŚ. B) <b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> Kryteria wyboru projektów zostaną wypracowane na etapie prac nad Szczegółowym Opisem Priorytetów POliŚ (SzOP) i będą uwzględniały zróżnicowaną sytuację miast odnośnie kształtu funkcjonującego systemu transportu zbiorowego, możliwości (kierunków) jego rozwoju i istniejących potrzeb taborowych. Z tego względu przedmiotowe zapisy POliŚ zostały przeformułowane: "<i>W miastach posiadających transport szynowy (tramwaje) preferowany będzie rozwój tej gałęzi transportu zbiorowego, natomiast w pozostałych miastach finansowane będą inne niskoemisyjne formy transportu miejskiego.</i>"</p>
-----	---------------------	---	-----	--	--	--



52.	Urząd Miasta Lublin	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.1	114	<p>Katalog beneficjentów w ramach III i IV osi priorytetowej jest ograniczony do jednego głównego Beneficjenta. Wskazany został zarządca dróg krajowych – Generalna Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad. Powinna zostać dopuszczona możliwość dofinansowania projektów dot. dróg krajowych w granicach administracyjnych największych miast na prawach powiatu.</p>	<p>Podstawą efektywnego funkcjonowania największych polskich miast jest sprawnie działająca sieć drogowa jest stanowiąca istotne węzły transportowe zarówno w układzie krajowym jak i w europejskiej sieci transportowej TEN-T. Brak możliwości wsparcia projektów dot. dróg krajowych w miastach przy jednoczesnym skierowaniu środków UE, przeznaczonych inwestycjom drogowym realizowanych przez GDDKiA niesie ze sobą ryzyko powstania sytuacji, w której powstanie sieć dróg ekspresowych o wysokim standardzie pomiędzy największymi ośrodkami miejskimi Polski, doprowadzająca ruch w okolice i do granic administracyjnych miast, którego nie będzie w stanie efektywnie przejść często niedoinwestowana sieć dróg wewnątrz tych ośrodków, ze szczególnym uwzględnieniem dróg krajowych.</p>	<p><b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> Zapisy dotyczące potencjalnych beneficjentów osi IV, priorytetu inwestycyjnego 7.2 zostały doprecyzowane i rozszerzone o jednostki samorządu terytorialnego miast na prawach powiatu oraz ich jednostki organizacyjne. Nie przewiduje się natomiast realizacji dróg w zarządzie miast na prawach powiatu w PI 7.1 osi III i IV, z uwagi na realizację dróg ekspresowych.</p>
-----	---------------------	---	-----	---	--	--

53.	Urząd Miasta Lublin	Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	123	Katalog beneficjentów w ramach III i IV osi priorytetowej jest ograniczony do jednego głównego Beneficjenta. Wskazany został zarządca dróg krajowych – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad. Powinna zostać dopuszczona możliwość dofinansowania projektów dot. dróg krajowych w granicach administracyjnych największych miast na prawach powiatu.	Podstawą efektywnego funkcjonowania największych polskich miast jest sprawnie działająca sieć drogowa jest stanowiąca istotne węzły transportowe zarówno w układzie krajowym jak i w europejskiej sieci transportowej TEN-T. Brak możliwości wsparcia projektów dot. dróg krajowych w miastach przy jednoczesnym skierowaniu środków UE, przeznaczonych inwestycjom drogowym realizowanych przez GDDKiA niesie ze sobą ryzyko powstania sytuacji, w której powstanie sieć dróg ekspresowych o wysokim standardzie pomiędzy największymi ośrodkami miejskimi Polski, doprowadzająca ruch w okolice i do granic administracyjnych miast, którego nie będzie w stanie efektywnie przejść często niedoinwestowana sieć dróg wewnątrz tych ośrodków, ze szczególnym uwzględnieniem dróg krajowych.	<b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> Zapisy dotyczące potencjalnych beneficjentów osi IV, priorytetu inwestycyjnego 7.2 zostały doprecyzowane i rozszerzone o jednostki samorządu terytorialnego miast na prawach powiatu oraz ich jednostki organizacyjne. Nie przewiduje się natomiast realizacji dróg w zarządzie miast na prawach powiatu w PI 7.1 osi III i IV, z uwagi na realizację dróg ekspresowych.
54.	Urząd Miasta Gorzowa Wlkp.	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	Str. 209, "Wykaz dużych projektów"	Pkt. 107. Poprawa stanu obiektów inżynierskich wnosimy o wprowadzenie w ramach tego punktu remontu gorzowskiej estakady kolejowej.	Wybudowana na początku XX wieku estakada praktycznie wyprowadza cały ruch kolejowy z Gorzowa na wschód Polski. Jej aktualny stan oraz błyskawicznie postępująca dalsza degradacja zmusiły PKP do zamknięcie jednego z dwóch torów i przesunięcia pozostającego do środka. W chwili obecnej budowla grozi katastrofą, a jej opłakany stan potwierdziła Powiatowa Inspekcja Budowlana w niedawno wydanej decyzji. Estakada jest nie tylko wąskim gardłem komunikacji kolejowej, ale i miejscem prowadzenia działalności gospodarczej mieszkańców miasta - w jej niszach prowadzone są liczne restauracje i kluby.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu. Przedmiotowy projekt ma charakter horyzontalny i będzie uwzględniał inwestycje na obszarze całego kraju, które zostaną zidentyfikowane przez MTBiGM na dalszym etapie.

55.	Urząd Miasta Gorzowa Wlkp.	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	Str. 112, rozdział 3.2.3, Cel tematyczny 7, „Wskaźniki rezultatu”: „Liczba miast wojewódzkich włączonych (...) (dopuszczających prędkość pociągów pasażerskich co najmniej 100 km/h).” – 18 miast.	Powyższy wskaźnik jest niemożliwy do osiągnięcia, gdyż wśród linii kolejowych przewidzianych do realizacji, wskazanych na str. 208, żadna nie biegnie do Gorzowa Wielkopolskiego.	W przedmiotowym dokumencie, w wykazie projektów kolejowych (pozycja 87), wskazana została „Linia kolejowa nr 18, 203 na odcinku Bydgoszcz Główna – Piła Główna – Krzyż wraz z elektryfikacją odcinka Piła - Krzyż”, tym samym pominięto dalszy odcinek l.k. 203 Krzyż – Gorzów Wlkp. – Kostrzyn nad Odrą – granica państwa. Jeżeli autorzy dokumentu zakładają, że linia kolejowa nr 203 na odcinku Gorzów Wlkp. – Krzyż będzie finansowana z innych źródeł, to powinno to znaleźć swoje odbicie w Programie, np. przy opisie demarkacji.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Wskaźnik stanowi jeden ze wskaźników realizacji celów strategicznych Strategii Rozwoju Transportu przyjętej przez Radę Ministrów i jako taki obowiązuje. Stanowi on wskaźnik rezultatu strategicznego, do którego osiągnięcia POIiŚ się przyczynia.
56.	Województwo Lubuskie	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 4.5	111	„W zakresie rozwoju transportu publicznego, wsparcie dedykowane zostanie w szczególności obszarom strategicznej interwencji w ramach programu, jakimi są miasta wojewódzkie (a także miasta subregionalne) i ich obszary funkcjonalne.	Uzasadnienie: Zgodnie z KSRR i projektem Umowy Partnerstwa do OSI zaliczają się nie wszystkie miasta lecz miasta wojewódzkie i miasta wymagające rewitalizacji. IZ PO może objąć OSI też miasta subregionalne. W związku z tym wnosimy o uszczegółowienie zapisu.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Opis odnosi się do OSI utworzonych w ramach Programu, bardziej szczegółowe zapisy (wyodrębnienie miast wojewódzkich i subregionalnych) mogłyby niepotrzebnie usztywnić zapisy (zakres interwencji) POIiŚ.

57.	Województwo Lubuskie	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 4.5	109	<p>W związku z pojawiającymi się problemami związanymi z brakiem dostosowania infrastruktury drogowej na ciągach dróg prowadzących do węzłów autostradowych i ekspresowych, proponujemy ujęcie w POIŚ 2014-2020, zadań na drogach wojewódzkich, które stanowią bezpośrednie dojazdy do istniejących i projektowanych węzłów autostrad i dróg ekspresowych i rozprowadzają ruch bezpośrednio na istniejącą sieć drogową niedostosowaną do nacisków na oś rzędu 115 kN/oś.</p>	<p>Uzasadnienie: Środki na drogi wojewódzkie, w tym w ramach RPO, nie pozwalają na realizację strategicznych inwestycji, szczególnie jeżeli podział środków zależy od liczby ludności w województwie, a nie faktycznej długości zarządzanych dróg. Dlatego też właściwym byłoby umożliwienie starania się o środki z POIŚ na najważniejsze ciągi drogowe ściśle powiązane z siecią dróg krajowych, ekspresowych oraz autostrad. W województwie lubuskim istnieją strategiczne z punktu widzenia kraju ciągi komunikacyjne: oddana do użytkowania autostrada A-2, droga ekspresowa S-3 i autostrada A-18, a także dojazdy do autostrady A-4 na południu województwa. Powoduje to duży udział w strukturze ruchu samochodów ciężarowych, które kierują się do bądź z w/w dróg krajowych.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Z uwagi na potrzebę skoncentrowania ograniczonej ilości środków na zakończenie budowy podstawowej sieci drogowej kraju nie przewiduje się w programie krajowym realizacji inwestycji na drogach wojewódzkich.</p>
58.	Województwo Lubuskie	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.1	114	<p>Włączenie samorządów województwa do grupy potencjalnych beneficjentów.</p>	<p>Uzasadnienie: Mając na względzie porozumienie zawarte w dniu 9 grudnia 2008 r. pomiędzy Ministrem Infrastruktury a przedstawicielami województw, które określa w §1 iż „Rada Ministrów przeznaczy na zakup, modernizację i naprawy kolejowych pojazdów szynowych służących do regionalnych przewozów pasażerskich, wykonywanych na podstawie umów o świadczenie usług publicznych, w latach 2009-2020, następujące środki finansowe: ... 4. w latach 2016-2020 – z budżetu państwa i programów unijnych – kwotę do 3.851 mln zł na sfinansowanie programu inwestycyjnego, w zakresie modernizacji i zakupu taboru kolejowego ...”, wnosimy o uwzględnienie zapisów tego porozumienia przez włączenie województw do potencjalnych beneficjentów.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Zakres interwencji w PI 7.1 dotyczy połączeń o charakterze międzywojewódzkim na sieci TEN-T co determinuje potencjalnych beneficjentów wsparcia. Wsparcie przewoźników należących do samorządu województwa będzie możliwe w ramach kolei aglomeracyjnych (PI 7.4). Zgodnie z projektem linii demarkacyjnej zakup i modernizacja taboru służącego do przewozów wojewódzkich będzie finansowany ze środków RPO.</p>

59.	Województwo Lubuskie	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.4	118	Trudno dostrzec istotną różnicę między PI 4.5 a 7.4 w możliwości wsparcia transportu szynowego  (w tym kolejowego) w miejskich obszarach funkcjonalnych.	Jw	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> W zakresie projektów szynowych PI 4.5 dotyczy sieci tramwajowych, natomiast PI 7.4 dotyczy kolei aglomeracyjnych i metra.
60.	Województwo Lubuskie	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.4	119	Włączenie samorządów województw do grupy potencjalnych beneficjentów.	Uzasadnienie: Mając na względzie porozumienie zawarte w dniu 9 grudnia 2008 r. pomiędzy Ministrem Infrastruktury a przedstawicielami województw, które określa w §1 iż „Rada Ministrów przeznaczy na zakup, modernizację i naprawy kolejowych pojazdów szynowych służących do regionalnych przewozów pasażerskich, wykonywanych na podstawie umów o świadczenie usług publicznych, w latach 2009-2020, następujące środki finansowe: ... 4. w latach 2016-2020 – z budżetu państwa i programów unijnych – kwotę do 3.851 mln zł na sfinansowanie programu inwestycyjnego, w zakresie modernizacji i zakupu taboru kolejowego ...”, wnosimy o uwzględnienie zapisów tego porozumienia przez włączenie województw do potencjalnych beneficjentów.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Wsparcie przewoźników kolejowych należących do samorządu województwa będzie możliwe w ramach kolei aglomeracyjnych. Zgodnie z projektem linii demarkacyjnej zakup i modernizacja taboru służącego do przewozów wojewódzkich będzie finansowany ze środków RPO.

61.	Województwo Lubuskie	Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	122-123	<p>Uwaga Dotyczy PI 7.1</p> <p>Niejasno opisano rozróżnienie, czy w tej OP będzie finansowana drogowa sieć kompleksowa TEN-T (a więc w OP III tylko sieć bazowa?) czy dojazdy do sieci TEN-T?</p>	<p>Uzasadnienie: w opisie OP III, PI 7.1 (str. 113) wymienia się sieć TEN-T, czyli zarówno bazową jak i kompleksową.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Alokacja w ramach priorytetu inwestycyjnego 7.1 osi IV powinna służyć realizacji inwestycji o znaczeniu krajowym, a więc ciągów transportowych (dróg kategorii S), położonych w sieci TEN-T (ze szczególnym uwzględnieniem sieci kompleksowej), natomiast w ramach alokacji w priorytecie 7.2 osi IV powinny być finansowane inwestycje o charakterze regionalnym, a więc ciągi transportowe (drogi kategorii S poza siecią TEN-T) oraz projekty drogowe związane z odciążeniem miast od nadmiernego ruchu drogowego (obwodnice, drogi wylotowe z miast) leżące zarówno w sieci TEN-T jak i poza nią.</p> <p>Ponadto, w osi III przewidywane jest wsparcie na budowę dróg ekspresowych zarówno na sieci bazowej, jak i kompleksowej TEN-T.</p>
-----	----------------------	--	---------	---	--	---

62.	Województwo Lubuskie	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	37	Rys. 4. Mapa prędkości rozkładowych na liniach o znaczeniu państwowym wg stanu na 31 grudnia 2011 r. i prędkości rozkładowe na sieci PKP PLK S.A. w latach 2004 i 2011 - zaznaczone na mapie linie państwowe uległy od 31.05.2013r. zmianie (podstawa Dz. U. z 2013 poz. 569).- brak na mapie nowej linii państwowej nr 436 (obwodnica stacji Czerwieńsk).- prędkości dla nowych linii państwowych również uległy zmianie (nowy wykaz obowiązujący od 14.12.2013 r.	Uzasadnienie: Należy rozważyć aktualizację mapy.	Zaktualizowana mapa znajduje się na stronie: <a href="http://www.plk-sa.pl/fileadmin/PDF/mapy/2013_05_24_mapa_predkosci_linie_ILK_HC.pdf">http://www.plk-sa.pl/fileadmin/PDF/mapy/2013_05_24_mapa_predkosci_linie_ILK_HC.pdf</a> . Tym niemniej, z uwagi na wymogi związane z kształtem programu operacyjnego (tzw. template Komisji Europejskiej) i określające jego maksymalną objętość, część diagnostyczna Programu ulegnie skróceniu i skoncentrowana na syntetycznym przedstawieniu najważniejszych wyzwań.
-----	----------------------	--	----	---	--	---

63.	Województwo Lubuskie	Załączniki	209	<p>Obwodnice:• DK 22. Budowa obwodnicy północnej Kostrzyna nad Odrą (wraz z mostem). Uzasadnienie: Jest to kluczowa inwestycja SRWL. POIŚ będzie obejmował horyzont 2022 roku, a więc lista obwodnic nie musi się ograniczać do Zał. Nr. 6 PBDK 2010-2015. (uwaga dotyczy wszystkich obwodnic).• DK 29. Budowa obwodnicy Krosna Odrzańskiego (wraz z mostem). Uzasadnienie: Jest to kluczowa inwestycja SRWL. • DK 22 Budowa obwodnicy Strzelec Krajeńskich • DK 12. Budowa obwodnicy Wschowy. • DK 27 Budowa obwodnicy Nowogrodu Bobrzańskiego. • DK 32. Budowa obwodnicy Kargowej. Uzasadnienie: Wszystkie wymienione obwodnice są w ciągach ważnych dróg krajowych.</p>	<p>Obwodnice:• DK 22. Budowa obwodnicy północnej Kostrzyna nad Odrą (wraz z mostem). Uzasadnienie: Jest to kluczowa inwestycja SRWL. POIŚ będzie obejmował horyzont 2022 roku, a więc lista obwodnic nie musi się ograniczać do Zał. Nr. 6 PBDK 2010-2015. (uwaga dotyczy wszystkich obwodnic).• DK 29. Budowa obwodnicy Krosna Odrzańskiego (wraz z mostem). Uzasadnienie: Jest to kluczowa inwestycja SRWL. • DK 22 Budowa obwodnicy Strzelec Krajeńskich • DK 12. Budowa obwodnicy Wschowy. • DK 27 Budowa obwodnicy Nowogrodu Bobrzańskiego. • DK 32. Budowa obwodnicy Kargowej. Uzasadnienie: Wszystkie wymienione obwodnice są w ciągach ważnych dróg krajowych.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych w przypadku obwodnic zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z Załącznika nr 6 do Programu Budowy Dróg Krajowych 2011-2015.</p>
-----	----------------------	------------	-----	--	--	--



64.	Województwo Lubuskie	Załączniki	206-208	<p>Rozdz. 11.2. Wykaz dużych projektów uzupełnić o: Projekty kolejowe: • linia kolejowa nr 203 Krzyż – Gorzów Wlkp. – Kostrzyn nad Odrą wraz z elektryfikacją. Uzasadnienie: Linia ta stanowi naturalne przedłużenie wpisanego pod nr 87 projektu „Linia kolejowa nr 18, 203 na odcinku Bydgoszcz Główna - Piła Główna - Krzyż wraz z elektryfikacją odcinka Piła - Krzyż”. Jest kluczową inwestycją Strategii Rozwoju Województwa Lubuskiego (SRWL). • Linia kolejowa nr 275 Miłkowice – Żagań i nr 14 Żagań – Żary – Forst. Uzasadnienie: Linia ta to część dawnej Berlinki łączącej Wrocław z Berlinem. Jest kluczową inwestycją SRWL. • linia kolejowa nr 358 Czerwieńsk – Gubin; Uzasadnienie: Jest to ważne połączenie transgraniczne Zielonej Góry z Cottbus. Poz. 48 w Dokumentie Implementacyjnym do SRT 2020</p>	<p>Projekty kolejowe: • linia kolejowa nr 203 Krzyż – Gorzów Wlkp. – Kostrzyn nad Odrą wraz z elektryfikacją. Uzasadnienie: Linia ta stanowi naturalne przedłużenie wpisanego pod nr 87 projektu „Linia kolejowa nr 18, 203 na odcinku Bydgoszcz Główna - Piła Główna - Krzyż wraz z elektryfikacją odcinka Piła - Krzyż”. Jest kluczową inwestycją Strategii Rozwoju Województwa Lubuskiego (SRWL). • Linia kolejowa nr 275 Miłkowice – Żagań i nr 14 Żagań – Żary – Forst. Uzasadnienie: Linia ta to część dawnej Berlinki łączącej Wrocław z Berlinem. Jest kluczową inwestycją SRWL. • linia kolejowa nr 358 Czerwieńsk – Gubin; Uzasadnienie: Jest to ważne połączenie transgraniczne Zielonej Góry z Cottbus. Poz. 48 w Dokumentie Implementacyjnym do SRT 2020</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu.</p>
-----	----------------------	------------	---------	--	---	--

65.	Województwo Lubuskie	Załączniki	208-209	<p>Rozdz. 11.2. Wykaz dużych projektów uzupełnić o: Projekty dotyczące transportu morskiego i śródlądowego (str. 208-209):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rewitalizacja Międzynarodowej Drogi Wodnej E-70 Odra – Warta – Noteć - Kanał Bydgoski; Uzasadnienie: Jest to jedyna droga wodna wiodąca z zachodu Europy (Antwerpia) przez Niemcy, Polskę na wschód do Kłajpedy (Litwa). Na polskim odcinku ma znaczenie bardziej turystyczne, chociaż od Bydgoszczy aż do Zalewu Wiślanego może pełnić funkcję transportową, stanowiąc zaplecze transportu intermodalnego z terminalami przeładunkowymi dla portów Gdańska i Gdyni. Poz. 12, 13 i 15 w Dokumentacji Implementacyjnej do SRT 2020. Jest kluczową inwestycją SRWL. • Str. 208, poz. 100: „Remont i modernizacja zabudowy regulacyjnej Odry swobodnie płynącej Etap II i III - odbudowa budowli regulacyjnych - przystosowanie odcinka Odry do IV klasy drogi wodnej”. Uzasadnienie: Uzasadnionym jest, żeby ODW posiadała parametry żeglowności IV klasy. Korzyści z przystosowania do klasy IV będą bardziej znaczące, gdyż umożliwią wpisanie Odry na całej długości do sieci TEN-T. Na niektórych odcinkach Odry istnieją już dobre warunki żeglowności (IV lub V klasa). Jednak fragmentaryczność sieci pod względem parametrów uniemożliwia wykorzystanie ODW na całej jej długości. Modernizacja ODW jest kluczowym projektem uzgodnionym przez marszałków</li> </ul>	<p>Projekty dotyczące transportu morskiego i śródlądowego (str. 208-209):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rewitalizacja Międzynarodowej Drogi Wodnej E-70 Odra – Warta – Noteć - Kanał Bydgoski; Uzasadnienie: Jest to jedyna droga wodna wiodąca z zachodu Europy (Antwerpia) przez Niemcy, Polskę na wschód do Kłajpedy (Litwa). Na polskim odcinku ma znaczenie bardziej turystyczne, chociaż od Bydgoszczy aż do Zalewu Wiślanego może pełnić funkcję transportową, stanowiąc zaplecze transportu intermodalnego z terminalami przeładunkowymi dla portów Gdańska i Gdyni. Poz. 12, 13 i 15 w Dokumentacji Implementacyjnej do SRT 2020. Jest kluczową inwestycją SRWL. • Str. 208, poz. 100: „Remont i modernizacja zabudowy regulacyjnej Odry swobodnie płynącej Etap II i III - odbudowa budowli regulacyjnych - przystosowanie odcinka Odry do IV klasy drogi wodnej”. Uzasadnienie: Uzasadnionym jest, żeby ODW posiadała parametry żeglowności IV klasy. Korzyści z przystosowania do klasy IV będą bardziej znaczące, gdyż umożliwią wpisanie Odry na całej długości do sieci TEN-T. Na niektórych odcinkach Odry istnieją już dobre warunki żeglowności (IV lub V klasa). Jednak fragmentaryczność sieci pod względem parametrów uniemożliwia wykorzystanie ODW na całej jej długości. Modernizacja ODW jest kluczowym projektem uzgodnionym przez marszałków pięciu województw Polski zachodniej.</li> </ul>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu.</p>
-----	----------------------	------------	---------	--	--	--

				pięciu województw Polski zachodniej.		
--	--	--	--	---	--	--

66.	Miasto Łódź - Urząd Miasta Łodzi	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 4.5	109	należy uwzględnić osiągnięcie celu dotyczącego rozwoju nie tylko niskoemisyjnego transportu miejskiego, ale także przyjaznego dla pasażerów (tj. dla osób z dysfunkcjami ruchu czy matek z dziećmi w wózku).	Taki opis priorytetu umożliwi przewoźnikom realizującym pojazdami specjalistycznymi przewozy dla niepełnosprawnych, uzyskać dofinansowanie w ww. zakresie.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Wymogi techniczne dotyczące taboru niskoemisyjnego (w tym udogodnienia dla osób niepełnosprawnych) znajdują się w Szczegółowym Opisie Priorytetów POIiŚ (SzOP), w ramach kryteriów wyboru projektów. Nie przewiduje się natomiast wspierania ze środków POIiŚ zakupu specjalistycznego taboru do transportu osób niepełnosprawnych.
67.	Miasto Łódź - Urząd Miasta Łodzi	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.5	109	Zgodnie z projektem będą preferowane projekty inwestycyjne  o charakterze taborowym i infrastrukturalnym, przy czym w ostatnim zakresie wymienia się jedynie rozbudowę infrastruktury wyposażenia dróg i ulic	należy uwzględnić w zapisach dokumentu, że będzie udzielane wsparcie również dla projektów, w których zaplanowano inwestycje w zaplecze techniczne służące do obsługi i konserwacji nowego taboru (np. budowa/modernizacja budynków zajezdni, wyposażenie w myjnię taboru, czy w tokarnię podtorową), a nie wchodzące w część wyposażenia dróg.	<b>Uwaga uwzględniona.</b> Zapisy zostały uzupełnione zgodnie z poniższym: <i>"Inwestycje będą miały charakter zarówno infrastrukturalny (w tym budowa, przebudowa, rozbudowa sieci szynowych, sieci energetycznych, zapleczy technicznych do obsługi i konserwacji taboru, centrów przesiadkowych oraz elementów wyposażenia dróg i ulic w infrastrukturę służącą obsłudze transportu publicznego i pasażerów), jak i taborowy, a także kompleksowy, obejmujący obydwa typy projektów."</i>

68.	Miasto Łódź - Urząd Miasta Łodzi	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 4.5	109	Ze względu na różny podział kompetencji w miastach w zakresie transportu miejskiego pomiędzy zarządcami infrastruktury a przewoźnikami świadczącymi usługi w zakresie transportu pasażerskiego, mogący ograniczać możliwość realizacji projektów kompleksowych, należy priorytetem objąć także tylko projekty taborowe, czy tylko infrastrukturalne, które podobnie znacząco przyczyniają się do rozwoju niskoemisyjnego transportu.	Szczególne wskazywanie jedynie na inwestycje kompleksowe nie jest dostosowane do realiów niektórych miast.	<b>Uwaga uwzględniona.</b> Zapisy zostały przeformułowane zgodnie z poniższym: " <i>Inwestycje będą miały charakter zarówno infrastrukturalny (w tym budowa, przebudowa, rozbudowa sieci szynowych, sieci energetycznych, zapleczy technicznych do obsługi i konserwacji taboru, centrów przesiadkowych oraz elementów wyposażenia dróg i ulic w infrastrukturę służącą obsłudze transportu publicznego i pasażerów), jak i taborowy, a także kompleksowy, obejmujący obydwa typy projektów.</i> "
69.	Miasto Łódź - Urząd Miasta Łodzi	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.1	109	brak wzięcia pod uwagę mniejszych portów lotniczych o zasięgu regionalnym, sugerowanie się czterema największymi portami lotniczymi w kraju	zagrożenie wyprzedzenia przez infrastrukturę nawigacyjną infrastruktury lotniskowej w zakresie obiektów kubaturowych.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Wsparcie POIiŚ, zgodnie z zakresem PI 7.1 (sieć TEN-T), będzie dotyczyło infrastruktury służącej poprawie bezpieczeństwa ruchu lotniczego w TEN-T. Z uwagi na zabezpieczenie przepustowości pasażerskiej lotnisk w sieci TEN-T nie przewiduje się dalszego wspierania ich rozbudowy.
70.	Miasto Łódź - Urząd Miasta Łodzi	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 4.5	109	Brak możliwości uzyskania dofinansowania rozbudowy infrastruktury lotniskowej.	Brak dofinansowania może uniemożliwić obsługę rosnącego ruchu pasażerskiego w perspektywie lat 2014-2020 i prognozowanego ożywienia gospodarczego. Projekt nie uwzględnia mniejszych portów lotniczych.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Wsparcie POIiŚ, zgodnie z zakresem PI 7.1 (sieć TEN-T), będzie dotyczyło infrastruktury służącej poprawie bezpieczeństwa ruchu lotniczego w TEN-T. Z uwagi na zabezpieczenie przepustowości pasażerskiej lotnisk w sieci TEN-T nie przewiduje się dalszego wspierania ich rozbudowy.

71.	Miasto Łódź - Urząd Miasta Łodzi	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.1	123	zakłada się realizację wybranych odcinków dróg ekspresowych i krajowych stanowiących elementy łączące ośrodki miejskie z siecią TEN-T Budowa obwodnic i dróg wylotowych z miast zostanie zaadresowana do tych miast, w których zidentyfikowano m. in. znaczne obciążenie infrastruktury drogowej przebiegającym przez nie ruchem ciężkim, brak alternatywnego wysokoprzepustowego połączenia drogowego, ograniczoną przepustowość istniejącej infrastruktury służącej wyprowadzeniu ruchu z miast. Głównym beneficjentem realizowanych projektów będzie zarządca krajowej infrastruktury drogowej.	<p>Takie określenie beneficjenta może budzić następujące wątpliwości: Zgodnie z ustawą o drogach publicznych „W granicach miast na prawach powiatu zarządcą wszystkich dróg publicznych, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych, jest prezydent miasta” a więc czy w ramach tego priorytetu będzie można realizować odcinki dróg krajowych w miastach na prawach powiatu np. jak to mamy do czynienia w Łodzi.</p> <p>W jednym priorytecie wymieniona została <i>expressis verbis</i> jako potencjalny beneficjent GDDKiA i niedookreślony zarządca krajowej infrastruktury drogowej. Zawężenie tylko do GDDKiA spowodowałoby wykluczenie miasta na prawach powiatu z możliwości realizacji ze środków UE największych projektów drogowych.</p> <p>Koniecznym jest sprecyzowanie kategorii beneficjentów i zakresu projektów.</p> <p>W przypadku umożliwienia jst aplikowania o środki w ramach programu, należy jest zaktualizowanie listy dużych projektów.</p>	<b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> Zapisy osi priorytetowej IV, priorytetu inwestycyjnego 7.2 zostaną doprecyzowane i obejmować będą jednostki samorządu terytorialnego miast na prawach powiatu oraz ich jednostki organizacyjne. Na obecnym etapie nie przesądzono co do trybu wyboru projektów (lista projektów, tryb konkursowy).
72.	Miasto Łódź - Urząd Miasta Łodzi	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.1	114	Wg zapisu w projekcie w sektorze drogowym beneficjentem będzie zarządca krajowej infrastruktury drogowej.	Zgodnie z ustawą o drogach publicznych zarządcą dróg krajowych w miastach na prawach powiatu jest gmina, a więc czy w ramach tego priorytetu będzie można realizować odcinki dróg krajowych w miastach na prawach powiatu np. jak to mamy do czynienia w Łodzi. Koniecznym jest sprecyzowanie, który priorytet odnosi się do dróg krajowych w miastach na prawach powiatu. Proponuje się literalne wymienienie grupy beneficjentów w ramach danego priorytetu jak było to w obowiązującym POiŚ.	<b>Uwaga uwzględniona.</b> Zapisy osi priorytetowej IV, priorytetu inwestycyjnego 7.2 zostaną doprecyzowane i obejmować będą jednostki samorządu terytorialnego miast na prawach powiatu oraz ich jednostki organizacyjne. Zgodnie z ustawą o drogach publicznych zarządcą dróg krajowych w miastach na prawach powiatu nie jest gmina (jak napisano w uzasadnieniu uwagi), a prezydent miasta (art. 19 ust. 5).

73.	Powiat Łęczycki	Załączniki	Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 roku) lista projektów kolejowych	<p>Strona 50, pozycja 34. Linia kolejowa nr 15,16 na odcinku Łódź Kaliska - Zgierz - Kutno.</p> <p>Zwracamy się z prośbą o nadanie wyższego priorytetu i zwiększenie środków finansowych na planowaną inwestycję.</p>	<p>Centralne położenie w kraju linii kolejowych nr 15 i 16, położenie przy Intermodalnym Centrum Transportu Kolejowego w Kutnie. Ważne miejsce pod względem obronności kraju - lokalizacja przy Lotnisku wojskowym w Leźnicy Wielkiej, które w planach strategicznych Województwa Łódzkiego kwalifikuje się na lotnisko Cargo dla Europy Środkowej, bliskość węzłów drogowych, w tym skrzyżowania autostrad w Strykowie.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu. Hierarchizacja projektów została przeprowadzona za pomocą kryteriów w ramach DI, a nie POLiŚ.</p>
-----	-----------------	------------	---	---	--	--

74.	Województwo Łódzkie - Urząd Marszałkowski Województwa Łódzkiego	Załączniki	od 206 do 208	Uwzględnić w załączniku do Programu... projekt inwestycyjny pn. Budowa linii kolejowej od linii nr 1 w Piotrkowie Trybunalskim do linii nr 181 w Wieluniu z połączeniem z linią nr 131.	<p>Projekt jest zgodny z Celem tematycznym 7. Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszych infrastruktur sieciowych, Priorytet inwestycyjny 7.4 Rozwój i rehabilitacja kompleksowego, nowoczesnego i interoperacyjnego systemu transportu kolejowego w ramach osi priorytetowej III: Rozwój Infrastruktury transportowej przyjaznej dla środowiska i ważnej w skali europejskiej. Projekt dotyczy budowy linii kolejowej łączącej linię nr 1 w Piotrkowie Trybunalskim z linią nr 181 w Wieluniu z wykorzystaniem linii nr 131 i linii nr 24. Budowa bezpośredniego połączenia wykorzystującego linię kolejową nr 131 Śląsk-Porty (ciąg kolejowy CE 65) oraz linię kolejową nr 14 Łódź Kaliska-Tuplice (wchodzącą do sieci transeuropejskiej na odcinku Łódź-Zduńska Wola) zaliczone do sieci bazowej TEN-T, zapewni mieszkańcom powiatów wierszowskiego i wieluńskiego możliwość dojazdu koleją do Łodzi stolicy Województwa Łódzkiego oraz zwiększy dostępność do regionalnych ośrodków gospodarczych tj. Piotrków Trybunalski, Bełchatów, Wieluń oraz Zduńska Wola i przyczyni się do poprawy spójności terytorialnej województwa łódzkiego. Z uwagi na połączenie z linią nr 131, nowa linia poza obsługą ruchu pasażerskiego byłaby wykorzystywana na potrzeby obsługi ruchu towarowego. W związku z planowaną budową odkrywki „Złoczew” przez PGE Górnictwo i Energetyka Konwencjonalna S.A., linia byłaby wykorzystywana dla potrzeb zabezpieczenia dostaw węgla niezbędnego do perspektywicznego funkcjonowania kopalni Bełchatów. Rozpoczęcie działań inwestycyjnych planowane jest w 2016 r., a wydobycie pierwszych ton węgla nastąpi po 2020 r. Podkreślić należy, że na styku dwóch linii kolejowych nr 131 i nr 14 planowana jest lokalizacja Multimodalnej Platformy Transportowej Zduńska Wola–Karsznice (przeładunkowego węzła transportowego przy budowanej drodze ekspresowej S8 ze zjazdem Zduńska Wola-Karsznice).</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu.</p>
-----	--	------------	---------------	---	--	--



75.	Województwo Łódzkie - Urząd Marszałkowski Województwa Łódzkiego	Załączniki	od 206 do 208	Uwzględnić w załączniku do Programu... projekt inwestycyjny pn. Linia kolejowa nr 25 na odcinku Tomaszów Mazowiecki – Skarżysko Kamienna.	<p>Projekt jest zgodny z Celem Tematycznym 7. Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszych infrastruktur sieciowych, Priorytet inwestycyjny 7.1 Wspieranie rozwoju multimodalnego Jednolitego Europejskiego Obszaru Transportowego (Single European Transport Area) poprzez inwestycje w sieci TEN-T, w ramach osi priorytetowej III: Rozwój Infrastruktury transportowej przyjaznej dla środowiska i ważnej w skali europejskiej. Zgodnie z Wnioskiem Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady COM(2011)650 final/3 z dnia 06.02.2012 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej linia kolejowa nr 25, 74, 68 na odcinku Koluszki–Opoczno–Skarżysko Kamienna–Sandomierz-Przeworsk została włączona do kompleksowej sieci TEN-T. Ponadto linia kolejowa nr 25 na odc. Łódź Kaliska-Tomaszów Mazowiecki-Skarżysko Kamienna-Ocice zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 17.04.2013 r. jest linią o znaczeniu państwowym. Samorządy Województw Łódzkiego i Świętokrzyskiego wyraziły wolę współdziałania i współpracy w zakresie przygotowania opracowania wstępnego Studium wykonalności umożliwiającego realizację przez zarządcę infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przedsięwzięcia inwestycyjnego polegającego na „Rewitalizacji i elektryfikacji linii kolejowej nr 25 na odc. Tomaszów Mazowiecki–Skarżysko Kamienna”, oczywiście proponują też współpracę zarządcy infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Rewitalizacja oraz elektryfikacja linii pozwoli na realizację przewozów pasażerskich między Łodzią a Kielcami bez konieczności zamiany taboru, z wykorzystaniem nowoczesnych jednostek o napędzie elektrycznym. Zgodnie z zapisem Demarkacja z pozostałymi programami proponowany projekt (linia w sieci TEN-T) może być realizowany wyłącznie na poziomie krajowym.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu. Ponadto zgodnie z linią demarkacyjną, linie kolejowe o znaczeniu regionalnym przeznaczone są do finansowania w ramach RPO.</p>
-----	--	------------	---------------	---	---	---

76.	Gmina Kamionka Wielka	Załączniki	204	<p>Proszę o uzupełnienie wykazu dużych projektów o budowę drogi ekspresowej Sądeczanka - Droga ekspresowa z Brzeska przez Nowy Sącz do Muszynki i dalej na Słowację - jako alternatywa dla DK nr 75.</p>	<p>Budowa tej drogi została wpisana w Kontrakt Terytorialny dla Województwa Małopolskiego. Trwają negocjacje Ministra Transportu z Marszałkiem Województwa Małopolskiego w zakresie zlecenia dokumentacji projektowej dla zadania. Opracowano dwa warianty przebiegu drogi. Obecnie dojazd do stolicy regionu - Krakowa z miasta subregionalnego - Nowego Sącza zajmuje 2h. Dojazd do lotniska w Balicach zajmuje ponad 2h. Miasto NS z obszarem funkcjonalnym zamieszkuje ok. 300 tys. osób. Subregion Sądecki zamieszkuje ok. 530 tys. osób. Droga ekspresowa ma bezprecedensowe znaczenie dla subregionu, który charakteryzuje przygraniczne położenie, licznie występujące uzdrowiska, wyjątkowe walory turystyczne. Obecna DK nr 75 łącząca NS i subregion z węzłem autostradowym Brzesko jest drogą jednojezdniową, na przebiegu której występują czynne osuwiska oraz obszary zalewowe, w związku z czym wielu kierowców korzysta alternatywnie z dróg wojewódzkich i powiatowych.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu.</p>
-----	-----------------------	------------	-----	--	---	--

77.	Gmina Korzenna	Załączniki	204	<p>Proszę o uzupełnienie wykazu dużych projektów o budowę drogi ekspresowej Sądeczanka - Droga ekspresowa z Brzeska przez Nowy Sącz do Muszynki i dalej na Słowację - jako alternatywa dla DK nr 75.</p>	<p>Budowa tej drogi została wpisana w Kontrakt Terytorialny dla Województwa Małopolskiego. Trwają negocjacje Ministra Transportu z Marszałkiem Województwa Małopolskiego w zakresie zlecenia dokumentacji projektowej dla zadania. Opracowano dwa warianty przebiegu drogi. Obecnie dojazd do stolicy regionu - Krakowa z miasta subregionalnego - Nowego Sącza zajmuje 2h. Dojazd do lotniska w Balicach zajmuje ponad 2h. Miasto NS z obszarem funkcjonalnym zamieszkuje ok. 300 tys. osób. Subregion Sądecki zamieszkuje ok. 530 tys. osób. Droga ekspresowa ma bezprecedensowe znaczenie dla subregionu, który charakteryzuje przygraniczne położenie, licznie występujące uzdrowiska, wyjątkowe walory turystyczne. Obecna DK nr 75 łącząca NS i subregion z węzłem autostradowym Brzesko jest drogą jednojezdniową, na przebiegu której występują czynne osuwiska oraz obszary zalewowe, w związku z czym wielu kierowców korzysta alternatywnie z dróg wojewódzkich i powiatowych.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu.</p>
-----	----------------	------------	-----	--	---	--

78.	Gmina Łabowa	Załączniki	204	<p>Proszę o uzupełnienie wykazu dużych projektów o budowę drogi ekspresowej Sądeczanka - Droga ekspresowa z Brzeska przez Nowy Sącz do Muszynki i dalej na Słowację - jako alternatywa dla DK nr 75.</p>	<p>Budowa tej drogi została wpisana w Kontrakt Terytorialny dla Województwa Małopolskiego. Trwają negocjacje Ministra Transportu z Marszałkiem Województwa Małopolskiego w zakresie zlecenia dokumentacji projektowej dla zadania. Opracowano dwa warianty przebiegu drogi. Obecnie dojazd do stolicy regionu - Krakowa z miasta subregionalnego - Nowego Sącza zajmuje 2h. Dojazd do lotniska w Balicach zajmuje ponad 2h. Miasto NS z obszarem funkcjonalnym zamieszkuje ok. 300 tys. osób. Subregion Sądecki zamieszkuje ok. 530 tys. osób. Droga ekspresowa ma bezprecedensowe znaczenie dla subregionu, który charakteryzuje przygraniczne położenie, licznie występujące uzdrowiska, wyjątkowe walory turystyczne. Obecna DK nr 75 łącząca NS i subregion z węzłem autostradowym Brzesko jest drogą jednojezdniową, na przebiegu której występują czynne osuwiska oraz obszary zalewowe, w związku z czym wielu kierowców korzysta alternatywnie z dróg wojewódzkich i powiatowych.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu.</p>
-----	--------------	------------	-----	--	---	--

79.	Gmina Łącko	Załączniki	204	<p>Proszę o uzupełnienie wykazu dużych projektów o budowę drogi ekspresowej Sądeczanka - Droga ekspresowa z Brzeska przez Nowy Sącz do Muszynki i dalej na Słowację - jako alternatywa dla DK nr 75.</p>	<p>Budowa tej drogi została wpisana w Kontrakt Terytorialny dla Województwa Małopolskiego. Trwają negocjacje Ministra Transportu z Marszałkiem Województwa Małopolskiego w zakresie zlecenia dokumentacji projektowej dla zadania. Opracowano dwa warianty przebiegu drogi. Obecnie dojazd do stolicy regionu - Krakowa z miasta subregionalnego - Nowego Sącza zajmuje 2h. Dojazd do lotniska w Balicach zajmuje ponad 2h. Miasto NS z obszarem funkcjonalnym zamieszkuje ok. 300 tys. osób. Subregion Sądecki zamieszkuje ok. 530 tys. osób. Droga ekspresowa ma bezprecedensowe znaczenie dla subregionu, który charakteryzuje przygraniczne położenie, licznie występujące uzdrowiska, wyjątkowe walory turystyczne. Obecna DK nr 75 łącząca NS i subregion z węzłem autostradowym Brzesko jest drogą jednojezdniową, na przebiegu której występują czynne osuwiska oraz obszary zalewowe, w związku z czym wielu kierowców korzysta alternatywnie z dróg wojewódzkich i powiatowych.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu.</p>
-----	-------------	------------	-----	--	---	--

80.	Gmina Łososina Dolna	Załączniki	204	<p>Proszę o uzupełnienie wykazu dużych projektów o budowę drogi ekspresowej Sądeczanka - Droga ekspresowa z Brzeska przez Nowy Sącz do Muszynki i dalej na Słowację - jako alternatywa dla DK nr 75.</p>	<p>Budowa tej drogi została wpisana w Kontrakt Terytorialny dla Województwa Małopolskiego. Trwają negocjacje Ministra Transportu z Marszałkiem Województwa Małopolskiego w zakresie zlecenia dokumentacji projektowej dla zadania. Opracowano dwa warianty przebiegu drogi. Obecnie dojazd do stolicy regionu - Krakowa z miasta subregionalnego - Nowego Sącza zajmuje 2h. Dojazd do lotniska w Balicach zajmuje ponad 2h. Miasto NS z obszarem funkcjonalnym zamieszkuje ok. 300 tys. osób. Subregion Sądecki zamieszkuje ok. 530 tys. osób. Droga ekspresowa ma bezprecedensowe znaczenie dla subregionu, który charakteryzuje przygraniczne położenie, licznie występujące uzdrowiska, wyjątkowe walory turystyczne. Obecna DK nr 75 łącząca NS i subregion z węzłem autostradowym Brzesko jest drogą jednojezdniową, na przebiegu której występują czynne osuwiska oraz obszary zalewowe, w związku z czym wielu kierowców korzysta alternatywnie z dróg wojewódzkich i powiatowych.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu.</p>
-----	----------------------	------------	-----	--	---	--

81.	Gmina Miasta Tarnowa	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	Str. 46	Wnioskujemy by zakres działań dotyczących polskiej infrastruktury lotniczej obejmował również przedsięwzięcia dotyczące budowy nowej infrastruktury lotniskowej i lądowisk na obszarach w pobliżu sieci TEN-T.	Budowa lotniska/lądowiska lokalnego w Tarnowie, miasta, przez które przebiega sieć TEN-T, istotnie przyczyni się do zwiększenia zrównoważonej regionalnej i lokalnej mobilności mieszkańców obszaru Wschodniej Małopolski. W ramach porozumienia z miastami Dębica, Dąbrowa Tarnowska i Mielec, Gmina Miasta Tarnowa złożyła wniosek do Ministerstwa Rozwoju Regionalnego o pozyskanie środków finansowych na projekt na przygotowanie dokumentacji formalno-prawnych i technicznych dotyczących utworzenia lotniska/lądowiska w tarnowskim obszarze funkcjonalnym. Partnerem tego projektu są m.in. Województwo Małopolskie i Podkarpackie. Realizacja lotniska/lądowiska lokalnego w Tarnowie jest zgodna z zapisami „Strategii rozwoju transportu w województwie małopolskim na lata 2010-2030” oraz „Strategii rozwoju transportu lotniczego w województwie małopolskim na lata 2008-2030”.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Wsparcie POIiŚ, zgodnie z zakresem PI 7.1 (sieć TEN-T), będzie dotyczyło infrastruktury służącej poprawie bezpieczeństwa ruchu lotniczego w TEN-T. Z uwagi na zabezpieczenie przepustowości pasażerskiej lotnisk w sieci TEN-T nie przewiduje się dalszego wspierania ich rozbudowy.
-----	----------------------	--	---------	--	---	--

82.	Gmina Miasta Tarnowa	Załączniki	Str. 210, Rozdział 11. „Załączniki”, podrozdział 11.2 „Wykaz dużych projektów”	Wnioskujemy o wprowadzenie w części „Sektor transportu” „POZOSTAŁE” zadania pn. „Budowa lotniska/lądowiska lokalnego w Tarnowie”.	Budowa lotniska/lądowiska lokalnego w Tarnowie, miasta, przez które przebiega sieć TEN-T, istotnie przyczyni się do zwiększenia zrównoważonej regionalnej i lokalnej mobilności mieszkańców obszaru Wschodniej Małopolski. W ramach porozumienia z miastami Dębica, Dąbrowa Tarnowska i Mielec, Gmina Miasta Tarnowa złożyła wniosek do Ministerstwa Rozwoju Regionalnego o pozyskanie środków finansowych na projekt na przygotowanie dokumentacji formalno-prawnych i technicznych dotyczących utworzenia lotniska/lądowiska w tarnowskim obszarze funkcjonalnym. Partnerem tego projektu są m.in. Województwo Małopolskie i Podkarpackie. Realizacja lotniska/lądowiska lokalnego w Tarnowie jest zgodna z zapisami „Strategii rozwoju transportu w województwie małopolskim na lata 2010-2030” oraz „Strategii rozwoju transportu lotniczego w województwie małopolskim na lata 2008-2030”.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Wsparcie POIiŚ, zgodnie z zakresem PI 7.1 (sieć TEN-T), będzie dotyczyło infrastruktury służącej poprawie bezpieczeństwa ruchu lotniczego w TEN-T. Z uwagi na zabezpieczenie przepustowości pasażerskiej lotnisk w sieci TEN-T nie przewiduje się dalszego wspierania ich rozbudowy.
-----	----------------------	------------	--	---	---	--



83.	Gmina Miasta Tarnowa	Załączniki	Str. 210, Rozdział 11. „Załączniki”, podrozdział 11.2 „Wykaz dużych projektów”	Wnioskujemy o wprowadzenie w części „Sektor transportu” „OBWODNICE” zadania pn. „DK73 Budowa obwodnicy Tarnowa (przełożenie DK73 na odcinku węzeł „Tarnów-Północ” (w ciągu autostrady A4 Kraków – Tarnów) do węzła „Lwowska” w Tarnowie (w ciągu DK4 Kraków –Tarnów)”	Przedsięwzięcie to zakłada wykonanie przełożenia DK73 na odcinku węzeł „Tarnów-Północ” (w ciągu autostrady A4 Kraków – Tarnów) do węzła „Lwowska” w Tarnowie (w ciągu DK4 Kraków –Tarnów).Celem przedsięwzięcia jest poprawa przepustowości ruchu tranzytowego na kierunku drogi krajowej nr 73, z ominięciem centrum Tarnowa. Przyczyni się to do poprawy bezpieczeństwa w korytarzu tej drogi dla ruchu tranzytowego i bezpieczeństwa mieszkańców miasta, a także do aktywizacji gospodarczej terenów leżących w jej sąsiedztwie.Przewidziano trzy warianty przebiegu trasy. Szacowany koszt realizacji, w zależności od wariantu, waha się od 208 do 276 mln zł.Gmina Miasta Tarnowa wnioskuje za realizacją inwestycji w wariantcie 2 (koszt 276,27 mln zł) Wykonanie zadania w wariantcie aktualnie proponowanym, przez GDDKA tj. w wariantcie 1 (koszt. 208,85 mln zł), jest nierealne z tytułu konieczności poniesienia niemożliwych do udźwignięcia przez miasto kosztów, a nowe studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego wskazuje na inne rozwiązania.	Uwaga nieuwzględniona. Lista inwestycji transportowych w przypadku obwodnic zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z Załącznika nr 6 do Programu Budowy Dróg Krajowych 2011-2015.
-----	----------------------	------------	--	---	--	--

84.	Gmina Nawojowa	Załączniki	204	<p>Proszę o uzupełnienie wykazu dużych projektów o budowę drogi ekspresowej Sądeczanka - Droga ekspresowa z Brzeska przez Nowy Sącz do Muszynki i dalej na Słowację - jako alternatywa dla DK nr 75.</p>	<p>Budowa tej drogi została wpisana w Kontrakt Terytorialny dla Województwa Małopolskiego. Trwają negocjacje Ministra Transportu z Marszałkiem Województwa Małopolskiego w zakresie zlecenia dokumentacji projektowej dla zadania. Opracowano dwa warianty przebiegu drogi. Obecnie dojazd do stolicy regionu - Krakowa z miasta subregionalnego - Nowego Sącza zajmuje 2h. Dojazd do lotniska w Balicach zajmuje ponad 2h. Miasto NS z obszarem funkcjonalnym zamieszkuje ok. 300 tys. osób. Subregion Sądecki zamieszkuje ok. 530 tys. osób. Droga ekspresowa ma bezprecedensowe znaczenie dla subregionu, który charakteryzuje przygraniczne położenie, licznie występujące uzdrowiska, wyjątkowe walory turystyczne. Obecna DK nr 75 łącząca NS i subregion z węzłem autostradowym Brzesko jest drogą jednojezdniową, na przebiegu której występują czynne osuwiska oraz obszary zalewowe, w związku z czym wielu kierowców korzysta alternatywnie z dróg wojewódzkich i powiatowych.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu.</p>
-----	----------------	------------	-----	--	---	--

85.	Gmina Rytro	Załączniki	204	<p>Proszę o uzupełnienie wykazu dużych projektów o budowę drogi ekspresowej Sądeczanka - Droga ekspresowa z Brzeska przez Nowy Sącz do Muszynki i dalej na Słowację - jako alternatywa dla DK nr 75.</p>	<p>Budowa tej drogi została wpisana w Kontrakt Terytorialny dla Województwa Małopolskiego. Trwają negocjacje Ministra Transportu z Marszałkiem Województwa Małopolskiego w zakresie zlecenia dokumentacji projektowej dla zadania. Opracowano dwa warianty przebiegu drogi. Obecnie dojazd do stolicy regionu - Krakowa z miasta subregionalnego - Nowego Sącza zajmuje 2h. Dojazd do lotniska w Balicach zajmuje ponad 2h. Miasto NS z obszarem funkcjonalnym zamieszkuje ok. 300 tys. osób. Subregion Sądecki zamieszkuje ok. 530 tys. osób. Droga ekspresowa ma bezprecedensowe znaczenie dla subregionu, który charakteryzuje przygraniczne położenie, licznie występujące uzdrowiska, wyjątkowe walory turystyczne. Obecna DK nr 75 łącząca NS i subregion z węzłem autostradowym Brzesko jest drogą jednojezdniową, na przebiegu której występują czynne osuwiska oraz obszary zalewowe, w związku z czym wielu kierowców korzysta alternatywnie z dróg wojewódzkich i powiatowych.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu.</p>
-----	-------------	------------	-----	--	---	--

86.	Gmina Uzdrowska Krynica Zdrój	Załączniki	204	<p>Proszę o uzupełnienie wykazu dużych projektów o budowę drogi ekspresowej Sądeczanka - Droga ekspresowa z Brzeska przez Nowy Sącz do Muszynki i dalej na Słowację - jako alternatywa dla DK nr 75.</p>	<p>Budowa tej drogi została wpisana w Kontrakt Terytorialny dla Województwa Małopolskiego. Trwają negocjacje Ministra Transportu z Marszałkiem Województwa Małopolskiego w zakresie zlecenia dokumentacji projektowej dla zadania. Opracowano dwa warianty przebiegu drogi. Obecnie dojazd do stolicy regionu - Krakowa z miasta subregionalnego - Nowego Sącza zajmuje 2h. Dojazd do lotniska w Balicach zajmuje ponad 2h. Miasto NS z obszarem funkcjonalnym zamieszkuje ok. 300 tys. osób. Subregion Sądecki zamieszkuje ok. 530 tys. osób. Droga ekspresowa ma bezprecedensowe znaczenie dla subregionu, który charakteryzuje przygraniczne położenie, licznie występujące uzdrowiska, wyjątkowe walory turystyczne. Obecna DK nr 75 łącząca NS i subregion z węzłem autostradowym Brzesko jest drogą jednojezdniową, na przebiegu której występują czynne osuwiska oraz obszary zalewowe, w związku z czym wielu kierowców korzysta alternatywnie z dróg wojewódzkich i powiatowych.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu.</p>
-----	-------------------------------------	------------	-----	--	---	--

87.	Gródek nad Dunajcem	Załączniki	204	<p>Proszę o uzupełnienie wykazu dużych projektów o budowę drogi ekspresowej Sądeczanka - Droga ekspresowa z Brzeska przez Nowy Sącz do Muszynki i dalej na Słowację - jako alternatywa dla DK nr 75.</p>	<p>Budowa tej drogi została wpisana w Kontrakt Terytorialny dla Województwa Małopolskiego. Trwają negocjacje Ministra Transportu z Marszałkiem Województwa Małopolskiego w zakresie zlecenia dokumentacji projektowej dla zadania. Opracowano dwa warianty przebiegu drogi. Obecnie dojazd do stolicy regionu - Krakowa z miasta subregionalnego - Nowego Sącza zajmuje 2h. Dojazd do lotniska w Balicach zajmuje ponad 2h. Miasto NS z obszarem funkcjonalnym zamieszkuje ok. 300 tys. osób. Subregion Sądecki zamieszkuje ok. 530 tys. osób. Droga ekspresowa ma bezprecedensowe znaczenie dla subregionu, który charakteryzuje przygraniczne położenie, licznie występujące uzdrowiska, wyjątkowe walory turystyczne. Obecna DK nr 75 łącząca NS i subregion z węzłem autostradowym Brzesko jest drogą jednojezdniową, na przebiegu której występują czynne osuwiska oraz obszary zalewowe, w związku z czym wielu kierowców korzysta alternatywnie z dróg wojewódzkich i powiatowych.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu.</p>
-----	---------------------	------------	-----	--	---	--

88.	Miasto Grybów	Załączniki	204	<p>Proszę o uzupełnienie wykazu dużych projektów o budowę drogi ekspresowej Sądeczanka - Droga ekspresowa z Brzeska przez Nowy Sącz do Muszynki i dalej na Słowację - jako alternatywa dla DK nr 75.</p>	<p>Budowa tej drogi została wpisana w Kontrakt Terytorialny dla Województwa Małopolskiego. Trwają negocjacje Ministra Transportu z Marszałkiem Województwa Małopolskiego w zakresie zlecenia dokumentacji projektowej dla zadania. Opracowano dwa warianty przebiegu drogi. Obecnie dojazd do stolicy regionu - Krakowa z miasta subregionalnego - Nowego Sącza zajmuje 2h. Dojazd do lotniska w Balicach zajmuje ponad 2h. Miasto NS z obszarem funkcjonalnym zamieszkuje ok. 300 tys. osób. Subregion Sądecki zamieszkuje ok. 530 tys. osób. Droga ekspresowa ma bezprecedensowe znaczenie dla subregionu, który charakteryzuje przygraniczne położenie, licznie występujące uzdrowiska, wyjątkowe walory turystyczne. Obecna DK nr 75 łącząca NS i subregion z węzłem autostradowym Brzesko jest drogą jednojezdniową, na przebiegu której występują czynne osuwiska oraz obszary zalewowe, w związku z czym wielu kierowców korzysta alternatywnie z dróg wojewódzkich i powiatowych.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu.</p>
-----	---------------	------------	-----	--	---	--

89.	Miasto i Gmina Piwniczna Zdrój	Załączniki	204	<p>Proszę o uzupełnienie wykazu dużych projektów o budowę drogi ekspresowej Sądeczanka - Droga ekspresowa z Brzeska przez Nowy Sącz do Muszynki i dalej na Słowację - jako alternatywa dla DK nr 75.</p>	<p>Budowa tej drogi została wpisana w Kontrakt Terytorialny dla Województwa Małopolskiego. Trwają negocjacje Ministra Transportu z Marszałkiem Województwa Małopolskiego w zakresie zlecenia dokumentacji projektowej dla zadania. Opracowano dwa warianty przebiegu drogi. Obecnie dojazd do stolicy regionu - Krakowa z miasta subregionalnego - Nowego Sącza zajmuje 2h. Dojazd do lotniska w Balicach zajmuje ponad 2h. Miasto NS z obszarem funkcjonalnym zamieszkuje ok. 300 tys. osób. Subregion Sądecki zamieszkuje ok. 530 tys. osób. Droga ekspresowa ma bezprecedensowe znaczenie dla subregionu, który charakteryzuje przygraniczne położenie, licznie występujące uzdrowiska, wyjątkowe walory turystyczne. Obecna DK nr 75 łącząca NS i subregion z węzłem autostradowym Brzesko jest drogą jednojezdniową, na przebiegu której występują czynne osuwiska oraz obszary zalewowe, w związku z czym wielu kierowców korzysta alternatywnie z dróg wojewódzkich i powiatowych.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu.</p>
-----	--------------------------------	------------	-----	--	---	--

90.	Miasto i Gmina Stary Sącz	Załączniki	204	<p>Proszę o uzupełnienie wykazu dużych projektów o budowę drogi ekspresowej Sądeczanka - Droga ekspresowa z Brzeska przez Nowy Sącz do Muszynki i dalej na Słowację - jako alternatywa dla DK nr 75.</p>	<p>Budowa tej drogi została wpisana w Kontrakt Terytorialny dla Województwa Małopolskiego. Trwają negocjacje Ministra Transportu z Marszałkiem Województwa Małopolskiego w zakresie zlecenia dokumentacji projektowej dla zadania. Opracowano dwa warianty przebiegu drogi. Obecnie dojazd do stolicy regionu - Krakowa z miasta subregionalnego - Nowego Sącza zajmuje 2h. Dojazd do lotniska w Balicach zajmuje ponad 2h. Miasto NS z obszarem funkcjonalnym zamieszkuje ok. 300 tys. osób. Subregion Sądecki zamieszkuje ok. 530 tys. osób. Droga ekspresowa ma bezprecedensowe znaczenie dla subregionu, który charakteryzuje przygraniczne położenie, licznie występujące uzdrowiska, wyjątkowe walory turystyczne. Obecna DK nr 75 łącząca NS i subregion z węzłem autostradowym Brzesko jest drogą jednojezdniową, na przebiegu której występują czynne osuwiska oraz obszary zalewowe, w związku z czym wielu kierowców korzysta alternatywnie z dróg wojewódzkich i powiatowych.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu.</p>
-----	---------------------------	------------	-----	--	---	--



91.	Miasto i Gmina Uzdrowskowa Muszyna	Załączniki	204	Proszę o uzupełnienie wykazu dużych projektów o budowę drogi ekspresowej Sądeczanka - Droga ekspresowa z Brzeska przez Nowy Sącz do Muszynki i dalej na Słowację - jako alternatywa dla DK nr 75.	Budowa tej drogi została wpisana w Kontrakt Terytorialny dla Województwa Małopolskiego. Trwają negocjacje Ministra Transportu z Marszałkiem Województwa Małopolskiego w zakresie zlecenia dokumentacji projektowej dla zadania. Opracowano dwa warianty przebiegu drogi. Obecnie dojazd do stolicy regionu - Krakowa z miasta subregionalnego - Nowego Sącza zajmuje 2h. Dojazd do lotniska w Balicach zajmuje ponad 2h. Miasto NS z obszarem funkcjonalnym zamieszkuje ok. 300 tys. osób. Subregion Sądecki zamieszkuje ok. 530 tys. osób. Droga ekspresowa ma bezprecedensowe znaczenie dla subregionu, który charakteryzuje przygraniczne położenie, licznie występujące uzdrowiska, wyjątkowe walory turystyczne. Obecna DK nr 75 łącząca NS i subregion z węzłem autostradowym Brzesko jest drogą jednojezdniową, na przebiegu której występują czynne osuwiska oraz obszary zalewowe, w związku z czym wielu kierowców korzysta alternatywnie z dróg wojewódzkich i powiatowych.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu.
92.	Miasto Nowy Sącz	Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	127	Należy ująć drogi krajowe poza siecią TEN-T w miastach na prawach powiatu	Charakter tych dróg wskazuje na zasadność finansowania z poziomu krajowego. Np. w Nowym Sączu ruch na DK wynosi (wg. badań GDDKiA) ponad 1800 pojazdów.	<b>Uwaga uwzględniona.</b> Zapisy osi priorytetowej IV, priorytetu inwestycyjnego 7.2 zostały doprecyzowane i obejmują jednostki samorządu terytorialnego miast na prawach powiatu oraz ich jednostki organizacyjne.

93.	Miasto Nowy Sącz	Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	126	Należy doprecyzować wstępnie kryteria wyboru projektów. Kryteria powinny wskazywać na preferencje nie tylko w stosunku do miast wojewódzkich, ale i tych, o charakterze subregionalnym. Kryteria powinny również odnosić się do kwestii związanych z wielkością miast subregionalnych (wraz z obszarem funkcjonalnym), czasem dojazdu z miasta subregionalnego do stolicy regionu oraz do najbliższego połączenia z siecią TEN-T	W obecnym brzmieniu Dokumentu nie wskazano żadnych obiektywnych kryteriów wyboru przedsięwzięć.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Kryteria wyboru projektów zostaną zdefiniowane w ramach prac nad Szczegółowym Opisem Priorytetów POIiŚ (SzOP).
94.	Miasto Nowy Sącz	Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	125	Zapisy priorytetu pomijają kwestię infrastruktury w zakresie DK, będących w zarządzie miast na prawach powiatu.	Budowa obwodnic i tras wylotowych z miast powinna uwzględniać fakt, że zarządcą DK na terenie miast na prawach powiatu jest prezydent miasta.	<b>Uwaga uwzględniona.</b> Zapisy osi priorytetowej IV, priorytetu inwestycyjnego 7.2 zostały doprecyzowane i obejmują jednostki samorządu terytorialnego miast na prawach powiatu oraz ich jednostki organizacyjne.

95.	Miasto Nowy Sącz	Załączniki	204	<p>Uwaga: W imieniu Miasta Nowego Sącza oraz całego Subregionu Sądeckiego proszę o uzupełnienie wykazu dużych projektów o budowę drogi ekspresowej Sądeczanka - Droga ekspresowa z Brzeska przez Nowy Sącz do Muszynki i dalej na Słowację - jako alternatywa dla DK nr 75.</p>	<p>Budowa tej drogi została wpisana w Kontrakt Terytorialny dla Województwa Małopolskiego. Trwają negocjacje Ministra Transportu z Marszałkiem Województwa Małopolskiego w zakresie zlecenia dokumentacji projektowej dla zadania. Opracowano dwa warianty przebiegu drogi. Obecnie dojazd do stolicy regionu - Krakowa z miasta subregionalnego - Nowego Sącza zajmuje 2h. Dojazd do lotniska w Balicach zajmuje ponad 2h. Miasto NS z obszarem funkcjonalnym zamieszkuje ok. 300 tys. osób. Subregion Sądecki zamieszkuje ok. 530 tys. osób. Droga ekspresowa ma bezprecedensowe znaczenie dla subregionu, który charakteryzuje przygraniczne położenie, licznie występujące uzdrowiska, wyjątkowe walory turystyczne. Obecna DK nr 75 łącząca NS i subregion z węzłem autostradowym Brzesko jest drogą jedno jezdniową, na przebiegu której występują czynne osuwiska oraz obszary zalewowe, w związku z czym wielu kierowców korzysta alternatywnie z dróg wojewódzkich i powiatowych.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu.</p>
96.	Powiat Nowosądecki	Załączniki	204-206	<p>Wnioskuje się o o uwzględnienie w p. 11.2 Wykaz dużych projektów, zamierzeń inwestycyjnych dróg wnioskowanych do kontraktu terytorialnego poniższych pozycji:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Budowa drogi ekspresowej (lub klasy GP) Brzesko - Nowy Sącz – granica ze Słowacją</li> <li>2. Przebudowa drogi krajowej nr 28 od drogi S7- Nowy Targ- Nowy Sącz- Gorlice -S19</li> </ol>	<p>Realizacja w/w przedsięwzięć drogowych ma kluczowe znaczenie dla rozwoju Subregionu Sądeckiego. Przedmiotowe połączenia komunikacyjne pozwolą na zapewnienie spójności terytorialnej i rozwoju sieci drogowej wspomagającej sieć TEN-T na kierunku północ-południe oraz wschód -zachód. Budowa drogi ekspresowej Brzesko- Nowy Sącz- granica państwa jest kluczowym projektem dla dalszego rozwoju Polski południowej.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu.</p>

97.	Samorząd Województwa Małopolskiego	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 4.5	111	Zasady wyboru projektów do dofinansowania. Uzupełnić o zapisy dotyczące podejścia pozakonkursowego w przypadku projektów z zakresu zrównoważonego transportu miejskiego dla miast posiadających Strategie Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT).	Celem spójnego podejścia do wyboru projektów w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych postuluje się o wprowadzenie podobnych zapisów jak w celu tematycznym 4, PI 4.5 dla sieci ciepłowniczych i wymiany źródeł ciepła: „W szczególności projekty z zakresu sieci ciepłowniczych i chłodniczych będą realizowane w trybie konkursowym, a w przypadku miast posiadających Strategie Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w trybie pozakonkursowym i przygotowane w formie tzw. project pipeline” (str. 92)	<b>Uwaga uwzględniona.</b> Zapisy zostały uzupełnione o poniższe zdanie: " Tryb pozakonkursowy będzie stosowany wyłącznie w przypadku 18 miast wojewódzkich posiadających Strategie Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT)."
98.	Samorząd Województwa Małopolskiego	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 4.5	111	Prosimy o wyjaśnienie, w odniesieniu do terytorialnego obszaru realizacji interwencji z zakresu transportu miejskiego, jakie konkretnie miasta (grupa miast) będą mogły korzystać ze wsparcia POiŚ?	Konieczność wyjaśnienia w związku z wątpliwościami interpretacyjnymi – kolejne projekty linii demarkacyjnej pomiędzy programami operacyjnymi przewidują, że w ramach PO LiŚ wsparcie skierowane będzie wyłącznie dla projektów realizowanych na terenie 18 miast wojewódzkich i ich obszarów funkcjonalnych.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Szczegółowe informacje na temat zostaną zawarte w Szczegółowym Opisie Priorytetów.
99.	Samorząd Województwa Małopolskiego	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.1	114	Prosimy o przeformułowanie zapisu odnoszącego się do potencjalnych beneficjentów w zakresie sektora drogowego i nadanie mu brzmienia: „W sektorze drogowym beneficjentami będą zarządcy krajowej infrastruktury drogowej.”	Zapis w obecnym brzmieniu wskazuje na jednego zarządcę krajowej infrastruktury drogowej (przez domniemanie GDDKiA), tymczasem zarządcami dróg krajowych są również prezydenci miast na prawach powiatu (w odniesieniu do dróg zlokalizowanych na terenie w/w miast).	<b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> Zapisy osi priorytetowej IV, priorytetu inwestycyjnego 7.2 zostały doprecyzowane i obejmują jednostki samorządu terytorialnego miast na prawach powiatu oraz ich jednostki organizacyjne. Nie uległy natomiast zmianie zapisy w osi III z uwagi na interwencję wyłącznie na drogach ekspresowych, które są zarządzane na poziomie krajowym.

100.	Samorząd Województwa Małopolskiego	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.1	113-114	<p>Postulujemy rozszerzenie zapisów dotyczących inwestycji w infrastrukturę portów lotniczych poprzez: a) wskazanie możliwości wsparcia infrastruktury lotniskowej sieci TEN-T w zakresie szeroko rozumianego bezpieczeństwa b) wskazanie wsparcia inwestycji związanych z infrastrukturą towarzyszącą oraz techniczną, niezbędną do wykonywania działalności lotniskowej (w tym bazy paliw, hangary itp., które będą stanowić elementy infrastruktury scentralizowanej, a tym samym będą udostępnienie na niedyskryminujących zasadach wszystkim zainteresowanym podmiotom) ujęcie wsparcia inwestycji mających na celu zwiększenie przepustowości wszystkich elementów infrastruktury lotniskowej</p>	<p>Wprowadzony zapis jest nazbyt ograniczający, ponieważ wyłącza ze wsparcia rozbudowę infrastruktury lotniskowej portów lotniczych zlokalizowanych w sieci TEN-T, które nie były traktowane priorytetowo w kontekście Euro 2012.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Wsparcie POIiS, zgodnie z zakresem PI 7.1 (sieć TEN-T), będzie dotyczyło infrastruktury służącej poprawie bezpieczeństwa ruchu lotniczego w TEN-T. Szczegółowe typy inwestycji związanych z bezpieczeństwem ruchu lotniczego zostaną wskazane w Szczegółowym Opisie Priorytetów POIiS (SzOP). Z uwagi na zabezpieczenie przepustowości pasażerskiej lotnisk w sieci TEN-T nie przewiduje się dalszego wspierania ich rozbudowy.</p>
101.	Samorząd Województwa Małopolskiego	Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	125	<p>Postulujemy niewprowadzanie w zapisach programu operacyjnego ograniczeń dotyczących dopuszczalności budowy obwodnic wyłącznie miast.</p>	<p>Problem nadmiernego obciążenia ruchem tranzytowym dotyczy nie tylko miast, jest to również problem wielu miejscowości nieposiadających tego statusu. Zapisy programu operacyjnego nie powinny wyłączać możliwości wsparcia tego typu inwestycji. Inną kwestią jest priorytetyzacja i możliwość dodatkowego punktowania na etapie oceny projektów dotyczących obwodnic miast.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Program w zakresie budowy obwodnic realizuje plan inwestycyjny wynikający z Załącznika nr 6 do Programu Budowy Dróg Krajowych 2011-2015.</p>

102.	Samorząd Województwa Małopolskiego	Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	123-124 - uwaga też dla priorytetu inwestycyjnego 7.1	Postulujemy dopuszczenie wsparcia w ramach PO IiŚ w zakresie inwestycji drogowych również innych aniżeli miasta na prawach powiatu jednostek samorządu terytorialnego, w sytuacji gdy JST podjęłaby się realizacji zadania polegającego na budowie drogi o parametrach drogi krajowej, a następnie przekazania jej w zarządzanie GDDKiA.	Proponowane rozwiązanie pozwoliłoby na pełniejsze uwzględnienie potrzeb w zakresie inwestycji drogowych oraz pełniejsze wykorzystanie potencjału instytucjonalnego samorządów terytorialnych.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> W ramach POIiŚ finansowane będą duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) inwestycje transportowe wynikające z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu oraz Załącznika Nr 6 do Programu Budowy Dróg krajowych 2011-2015 w przypadku obwodnic.
103.	Samorząd Województwa Małopolskiego	Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	125	Prosimy o przeformułowanie zapisu odnoszącego się do potencjalnych beneficjentów w zakresie sektora drogowego i nadanie mu brzmienia: „Głównymi beneficjentami realizowanych projektów będą zarządcy krajowej infrastruktury drogowej.	Zapis w obecnym brzmieniu wskazuje na jednego zarządcę krajowej infrastruktury drogowej (przez domniemanie GDDKiA), tymczasem zarządcami dróg krajowych są również prezydenci miast na prawach powiatu (w odniesieniu do dróg zlokalizowanych na terenie w/w miast).	<b>Uwaga uwzględniona.</b> Zapisy osi priorytetowej IV, priorytetu inwestycyjnego 7.2 zostały doprecyzowane i obejmują jednostki samorządu terytorialnego miast na prawach powiatu oraz ich jednostki organizacyjne.
104.	Samorząd Województwa Małopolskiego	Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	123 - uwaga do priorytetu inwestycyjnego 7.1 - brak w liście rozwijalnej powyżej	Prosimy o przeformułowanie zapisu odnoszącego się do potencjalnych beneficjentów w zakresie sektora drogowego i nadanie mu brzmienia: „W sektorze drogowym beneficjentami będą zarządcy krajowej infrastruktury drogowej.”	Zapis w obecnym brzmieniu wskazuje na jednego zarządcę krajowej infrastruktury drogowej (przez domniemanie GDDKiA), tymczasem zarządcami dróg krajowych są również prezydenci miast na prawach powiatu (w odniesieniu do dróg zlokalizowanych na terenie w/w miast).	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> W ramach priorytetu inwestycyjnego 7.1 realizowane będą inwestycje wyłącznie na drogach leżących w sieci TEN-T (drogi ekspresowe), których zarządcą jest krajowy podmiot (GDDKiA). Natomiast w przypadku priorytetu inwestycyjnego 7.2 zapisy zostaną doprecyzowane i obejmować będą jednostki samorządu terytorialnego miast na prawach powiatu oraz ich jednostki organizacyjne.

105.	Samorząd Województwa Małopolskiego	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	46	Prosimy o wyjaśnienie, co dokładnie kryje się pod sformułowaniem „rozbudowa kubaturowa lotnisk” (wątpliwości budzi zapis w brzmieniu: „Z uwagi na zapewnioną przepustowość pasażerską polskich portów lotniczych, dalsza rozbudowa kubaturowa lotnisk nie będzie realizowana ze środków UE.”).	Konieczność wyjaśnienia w związku z wątpliwościami interpretacyjnymi.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Zakres objęty wsparciem zostanie doprecyzowany na późniejszym etapie prac w Szczegółowym Opisie Priorytetów (SzOP).
106.	Urząd Miasta Krakowa	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 4.5	110	Proponuje się wprowadzenie zapisu o możliwości dofinansowania projektów związanych także z udogodnieniami dla ruchu niezmotoryzowanego (pieszego i rowerowego) – w tym np. rozwój systemów tras rowerowych, w tym kładek rowerowych oraz pieszo-rowerowych, zarówno na terenie gmin, jak i pomiędzy gminami – jako rodzaj samodzielnego projektu.	Realizacja kolejnych przedsięwzięć rozbudowujących sieć istniejącej infrastruktury pieszo – rowerowej dodatkowo przyczyniłaby się do promowania transportu przyjaznego środowisku.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Zapisy dopuszczają realizację projektów wzbogaconych o pozostałe komplementarne względem podstawowej infrastruktury liniowej elementy, do których zalicza się wymienione udogodnienia dla ruchu pieszego i rowerowego. Natomiast ich realizacja w formie oddzielnych projektów nie jest przewidziana w POIiŚ. Katalog typów inwestycji zostanie określony w Szczegółowym Opisie Priorytetów POIiŚ (SzOP).

107.	Urząd Miasta Krakowa	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 4.5	110	<p>Proponuje się wprowadzenie zapisu, w ramach którego projekty, takie jak:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– budowa/przebudowa systemów ITS, urządzeń/systemów zarządzania ruchem i obsługi podróżnych,</li> <li>– budowa, rozbudowa lub modernizacja instalacji/obiektów energetycznych dla komunikacji zbiorowej,</li> </ul> <p>mogłyby być realizowane jako samodzielny projekt (bez uwzględniania jako część większego projektu).</p>	<p>W obecnej treści Programu, na stronie 110 znajduje się informacja o realizacji przedsięwzięć w zakresie rozwoju transportu zbiorowego, obejmujących wszystkie jego formy, lecz ze wskazaniem na inwestycje kompleksowe, obejmujące np. dwa typy projektów. Tymczasem istnieje potrzeba realizacji projektów z zakresu ITS, w szczególności w zakresie budowy infrastruktury np. urządzeń/systemów zarządzania ruchem, które miałyby oddziaływanie w skali całego miasta a nie są związane tylko z jedną inwestycją. Sytuacja ta dotyczy także możliwości rozbudowy sieci podstacji trakcyjnych i modernizacji już istniejących w celu optymalizacji układu zasilania trakcji tramwajowej, w ramach Inteligentnych Systemów Transportowych.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Zapisy dopuszczają realizację projektów wzbogaconych o pozostałe komplementarne względem podstawowej infrastruktury liniowej elementy, w tym ITS. Natomiast ich realizacja w formie oddzielnych projektów nie jest przewidziana w POLiŚ. Katalog typów inwestycji zostanie określony w Szczegółowym Opisie Priorytetów POLiŚ (SzOP).</p>
------	----------------------	---	-----	---	---	---



108.	Urząd Miasta Krakowa	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 4.5	110	<p>Proponuje się możliwość realizacji inwestycji o charakterze kompleksowym nie tylko w ujęciu budowa/przebudowa/modernizacja linii tramwajowej wraz z infrastrukturą komplementarną w postaci zakupu niskoemisyjnego taboru, czy też elementów usprawniających funkcjonowanie całego systemu transportowego (centrów przesiadkowych, systemów ITS, parkingów PR/BR), lecz także w postaci przebudowy/budowy dróg, zlokalizowanych wzdłuż linii, czy też dróg dojazdowych.</p>	<p>Kompleksowość projektów ubiegających się o dofinansowanie w ramach niniejszego priorytetu powinna obejmować maksymalną ilość elementów infrastruktury towarzyszącej budowie/przebudowie/modernizacji linii tramwajowych w celu optymalizacji działań na rzecz minimalizacji negatywnego oddziaływania na otoczenie poprzez hałas, drgania, czy też na zanieczyszczenie powietrza. Droga jest istotnym ogniwem zespajającym właściwe funkcjonowanie całego łańcucha elementów infrastruktury transportowej, wpływających na poprawę jakości środowiska naturalnego. Czynniki, takie jak: bardzo zły stan nawierzchni dróg, zwłaszcza znajdujących się na terenie dużych miast oraz możliwość zastosowania tzw. „cichych nawierzchni”, znajdują mocne uzasadnienie w konieczności inwestowania także w tą część infrastruktury, która stanowi uzupełnienie inwestycji w podstawową infrastrukturę liniową.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Zapisy dopuszczają realizację projektów dotyczących elementów wyposażenia dróg i ulic w infrastrukturę służącą obsłudze transportu publicznego i pasażerów. Katalog typów inwestycji zostanie określony w Szczegółowym Opisie Priorytetów POLiŚ (SzOP).</p>
109.	Urząd Miasta Krakowa	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 4.5	110	<p>Proponuje się, wśród wskazanych przedsięwzięć infrastrukturalnych wprowadzić również „modernizację i przebudowę zaplecza technicznego dla potrzeb sprawnej obsługi zakupionego taboru i jego przygotowania do pracy przewozowej”.</p>	<p>Zakup nowoczesnego taboru często wymaga modernizacji zaplecza technicznego (zajezdni, stacji obsługi) w celu jego dostosowania do wymagań i potrzeb związanych z eksploatacją pojazdów i ich sprawną obsługą</p>	<p><b>Uwaga uwzględniona.</b> Zapisy zostały doprecyzowane następująco: <i>"Inwestycje będą miały charakter zarówno infrastrukturalny (w tym budowa, przebudowa, rozbudowa sieci szynowych, sieci energetycznych, zapleczy technicznych do obsługi i konserwacji taboru, centrów przesiadkowych oraz elementów wyposażenia dróg i ulic w infrastrukturę służącą obsłudze transportu publicznego i pasażerów), jak i taborowy, a także kompleksowy, obejmujący obydwa typy projektów"</i>.</p>

110.	Urząd Miasta Krakowa	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.1	112-114	<p>Typy projektów w ramach tych priorytetów winny obejmować, tak jak wskazano w dokumencie drogi krajowe, lecz przy uwzględnieniu faktu, iż wiele dróg krajowych, które przechodzą przez miasta, ma w obrębie granic tych miast status dróg wojewódzkich. Stąd istotne jest zaznaczenie, że istnieje możliwość dofinansowania tych dróg również w części znajdującej się na terenie miast, które posiadają status niższej kategorii. W związku z powyższym beneficjentami powinny być tutaj także JST.</p>	<p>Możliwość dofinansowania drogi krajowej, która na terenie miasta posiada status niższej kategorii (tj. przykładowo drogi wojewódzkiej, czy powiatowej), która najczęściej jest w gorszym stanie technicznym niż poza miastem, pozwoliłaby na kompleksowe podejście do równoczesnej realizacji inwestycji poza miastem, jak i na jego terenie. Pozwoliłaby uniknąć kwestii problematycznych dot. przykładowo ryzyka podwójnego sfinansowania tej samej części elementów infrastruktury z różnych Programów Operacyjnych. Ryzyko to mogłoby się wiązać z niebezpieczeństwem omyłkowego podwójnego zakwalifikowania do dofinansowania tej części drogi, która stanowi granicę, wyznaczającą jej kategorię: krajową, wojewódzką, czy też powiatową. Powyższe argumenty mogłyby przemawiać za podjęciem próby skorygowania założonej linii demarkacyjnej.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Z uwagi na potrzebę skoncentrowania ograniczonej ilości środków na zakończenie budowy podstawowej sieci drogowej kraju nie przewiduje się w programie krajowym realizacji inwestycji na drogach o kategoriach niższych niż droga krajowa.</p>
------	----------------------	---	---------	--	---	--

111.	Urząd Miasta Krakowa	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.4	118-121	<p>W tabeli pt. „Wskaźniki typu output (produkt/rezultat bezpośredni)”, znajdującej się na stronie 121 przedstawiony jest wskaźnik: „Całkowita długość nowych lub ulepszonych linii tramwajowych i linii metra”.</p> <p>Z kolei, na stronie 118 i 119 w opisie priorytetu nie jest jasno wskazane, że o dofinansowanie będą mogły ubiegać się projekty polegające na budowie/przebudowie/modernizacji linii tramwajowych.</p> <p>Sugeruje się więc dopisanie tej informacji jako jeden z typów projektów.</p>	Uwagę proponuje się ze względu na przejrzystość w zapisach dokumentu.	<b>Uwaga uwzględniona.</b> Zapisy zostały doprecyzowane następująco: " <i>W miastach posiadających transport szynowy (tramwaje) preferowany będzie rozwój tej gałęzi transportu zbiorowego, natomiast w pozostałych miastach finansowane będą inne niskoemisyjne formy transportu miejskiego</i> ".
112.	Urząd Miasta Krakowa	Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	125	Wśród beneficjentów oprócz zarządców krajowej infrastruktury drogowej należałoby wskazać zarządców dróg w miastach na prawach powiatu	Zgodnie z projektem środki w ramach POLiS mają być przeznaczone na realizację dróg wylotowych i obwodnic. Nie wszystkie drogi wylotowe zaliczane są do kategorii dróg krajowych.	<b>Uwaga uwzględniona.</b> Zapisy osi priorytetowej IV, priorytetu inwestycyjnego 7.2 zostały doprecyzowane i obejmują jednostki samorządu terytorialnego miast na prawach powiatu oraz ich jednostki organizacyjne.

113.	Urząd Miasta Krakowa	Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	124	<p>Wnioskuje się o rozszerzenie zakresu realizowanych projektów drogowych, jak niżej: "W ramach priorytetu inwestycyjnego planuje się realizację projektów drogowych związanych z: (...), odciążeniem miast od nadmiernego ruchu drogowego (obwodnice, w tym obwodnice wewnątrzmięskie drogi wylotowe z miast)."</p>	<p>Użyte w projekcie sformułowania nie dają jednoznacznej odpowiedzi co do zakresu wspieranych inwestycji. W przypadku dużych miast (np. Krakowa) równie ważnym problemem jak ruch tranzytowy jest uporządkowanie ruchu wewnątrzmięskiego, w szczególności źródłowo – docelowego i sprawne wyprowadzenie go na drogi wylotowe. Temu celowi mają służyć obwodnice wewnątrzmięskie w połączeniu z obwodnicami zewnętrznymi w stosunku do zainwestowania miejskiego (w przypadku Krakowa w klasie dróg AiS). Realizacja obwodnic wewnątrzmięskich będzie mało realna bez wsparcia środkami POIiŚ.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Realizowane w PI 7.2 inwestycje na drogach krajowych będą służyły odciążeniu miast od nadmiernego ruchu drogowego poprzez budowę obwodnic powodujących omijanie miast przez ruch tranzytowy.</p>
114.	Urząd Miasta Krakowa	Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	124-125	<p>Typy projektów w ramach tych priorytetów winny obejmować, tak jak wskazano w dokumencie drogi krajowe, lecz przy uwzględnieniu faktu, iż wiele dróg krajowych, które przechodzą przez miasta, ma w obrębie granic tych miast status dróg wojewódzkich. Stąd istotne jest zaznaczenie, że istnieje możliwość dofinansowania tych dróg również w części znajdującej się na terenie miast, które posiadają status niższej kategorii.</p> <p>W związku z powyższym beneficjentami powinny być tutaj także JST.</p>	<p>Możliwość dofinansowania drogi krajowej, która na terenie miasta posiada status niższej kategorii (tj. przykładowo drogi wojewódzkiej, czy powiatowej), która najczęściej jest w gorszym stanie technicznym niż poza miastem, pozwoliłaby na kompleksowe podejście do równoczesnej realizacji inwestycji poza miastem, jak i na jego terenie. Pozwoliłaby uniknąć kwestii problematycznych dot. przykładowo ryzyka podwójnego sfinansowania tej samej części elementów infrastruktury z różnych Programów Operacyjnych. Ryzyko to mogłoby się wiązać z niebezpieczeństwem omyłkowego podwójnego zakwalifikowania do dofinansowania tej części drogi, która stanowi granicę, wyznaczającą jej kategorię: krajową, wojewódzką, czy też powiatową.</p> <p>Powyższe argumenty mogłyby przemawiać za podjęciem próby skorygowania założonej linii demarkacyjnej.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Z uwagi na potrzebę skoncentrowania ograniczonej ilości środków na zakończenie budowy podstawowej sieci drogowej kraju nie przewiduje się w POIiŚ realizacji inwestycji na drogach o kategoriach niższych niż droga krajowa.</p>

115.	Urząd Miasta Krakowa	Załączniki	210	Proszę o wprowadzenie projektów:- „Rozbudowa ul. Igołomskiej w Krakowie”,- „Budowa Trasy Balickiej (gen. Wittek)”,- Budowa ul. Wolbromskiej na odcinku od ul. Dr Twardego do granic miasta”	Realizacja projektu przyczyni się do usprawnienia systemu transportu drogowego poprawiając jego spójność oraz dostępność do drogowej sieci TEN-T.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu.
116.	Urząd Miasta Krakowa	Załączniki	209	Proszę o wprowadzenie projektu: „Budowa Trasy Zwierzynieckiej i Pychowickiej w Krakowie”.	Realizacja projektu przyczyni się do usprawnienia systemu transportu drogowego poprawiając jego spójność oraz dostępność do drogowej sieci TEN-T.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu.
117.	Urząd Miasta Krakowa	Załączniki	210	Proszę o wprowadzenie projektów:  „Budowa linii tramwajowej KST etap III A os. Krowodrza Górka – os. Górka Narodowa wraz z budową parkingu Park Ride oraz linii tramwajowej Krowodrza Górka – Azory”,  „Budowa estakady w ciągu ul. Opolskiej - skrzyżowanie z linią tramwajową KST etap III A os. Krowodrza Górka - os. Górka Narodowa”,  Budowa linii tramwajowej KST, etap IV (ul. Meissnera-Mistrzejowice)  „Budowa Trasy Łagiewnickiej wraz z linią tramwajową w Krakowie – Etap I.	Realizacja projektu wpłynie na usprawnienie ruchu pasażerskiego oraz zapewni obsługę na najważniejszych ciągach komunikacyjnych w mieście. Wysoki standard infrastruktury, zwiększy komfort podróżowania i wpłynie pozytywnie na wizerunek transportu publicznego i chęć korzystania z niego.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu. W przypadku transportu miejskiego lista projektów nie została jeszcze opracowana (patrz. poz. 121. Projekty dotyczące transportu publicznego w miastach). Trybami wyboru projektów w ramach priorytetu inwestycyjnego 4.5 będzie tryb pozakonkursowy oraz tryb konkursowy. Tryb pozakonkursowy będzie stosowany wyłącznie w przypadku 18 miast wojewódzkich posiadających Strategie Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT). Tryb konkursowy znajdzie zastosowanie natomiast w przypadku miast subregionalnych.

118.	Urząd Miasta Krakowa	Załączniki	210	Proszę o wprowadzenie projektu „Zakup niskopodłogowego taboru tramwajowego oraz autobusów elektrycznych wraz z przebudową Stacji Obsługi Tramwajów Nowa Huta.”	Realizacja projektu wpłynie na usprawnienie ruchu pasażerskiego oraz zapewni obsługę na najważniejszych ciągach komunikacyjnych w mieście. Walory eksploatacyjne pojazdów pozwolą na ograniczenie emisji zanieczyszczeń oraz hałasu komunikacyjnego. Wysoki standard pojazdów, które będą wyposażone m.in. w system informacji pasażerskiej zwiększy komfort podróżowania i wpłynie pozytywnie na wizerunek transportu publicznego i chęć korzystania z niego. Modernizacja Stacji Obsługi Tramwajów Nowa Huta pozwoli na stworzenie właściwych warunków do obsługi i eksploatacji taboru zakupionego w ramach projektu. Planowane inwestycje są zgodnie z Celem tematycznym 4. oraz Priorytetem inwestycyjnym 4.5.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu. W przypadku transportu miejskiego lista projektów nie została jeszcze opracowana (patrz. poz. 121. Projekty dotyczące transportu publicznego w miastach). Trybami wyboru projektów w ramach priorytetu inwestycyjnego 4.5 będzie tryb pozakonkursowy oraz tryb konkursowy. Tryb pozakonkursowy będzie stosowany wyłącznie w przypadku 18 miast wojewódzkich posiadających Strategie Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT). Tryb konkursowy znajdzie zastosowanie natomiast w przypadku miast subregionalnych.
119.	Urząd Miasta Tarnowa	Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	Str 125 Rozdział 3 „Założenia osi priorytetowych” pkt 3.2.4 Oś priorytetowa IV „Zwiększenie dostępności do transportowej sieci europejskiej”	Wnioskujemy o uwzględnienie w grupie beneficjentów realizowanych projektów także jst – miasta na prawach powiatu.	Działanie odnosi się do zwiększenia mobilności regionalnej przez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T. Dlatego wśród projektów mogą się też znaleźć takie, które będą realizowane wspólnie z jst. Przykładem może być budowa obwodnicy Tarnowa. Jeden z wariantów opracowanej obwodnicy byłby realizowany wspólnie z jst. Tym bardziej, że działanie dotyczy tych miast, w których zidentyfikowano m.in. znaczne obciążenie infrastruktury drogowej przebiegających przez nie ruchem ciężkim, ograniczoną przepustowość istniejącej infrastruktury służącej wprowadzeniu ruchu z miast.	<b>Uwaga uwzględniona.</b> Zapisy osi priorytetowej IV, priorytetu inwestycyjnego 7.2 zostaną doprecyzowane i obejmować będą jednostki samorządu terytorialnego miast na prawach powiatu oraz ich jednostki organizacyjne.

120.	Urząd Miasta Tarnowa	Załączniki	Str. 210, Rozdział 11. „Załączniki”, podrozdział 11.2 „Wykaz dużych projektów”	Wnoskujemy o wprowadzenie w części „Sektor transportu” zadania Budowa połączenia węzła autostrady A4 Tarnów-Zachód ze Strefą Aktywności Gospodarczej w Tarnowie.	Przedsięwzięcie będzie realizowane w ramach porozumienia między Województwem Małopolskim, Powiatem Tarnowskim, Gminą Wierzchosławice i Gminą Miasta Tarnowa. W chwili obecnej dobiegają końca prace nad przygotowaniem studium drogowego, którego głównym celem jest propozycja alternatywnych tras i lokalizacji nowego mostu na rzece Dunajec, w ciągu drogi wojewódzkiej nr 973. Zakres projektu obejmuje połączenie węzła autostrady A4 w Wierzchosławicach z Strefą Aktywności Gospodarczej w Tarnowie (uwzględniając budowę mostu na rzece Dunajec, rozbudowę ul. Witosa i ul. Kwiatkowskiego na odcinku Chemiczna - Czerwonych Klonów). Wartość zadania ok 150 mln. zł	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu.
------	----------------------	------------	--	--	---	---

121.	Gmina Miasto Płock	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.1	125	<p>Wskazanie jako beneficjenta „zarządca krajowej infrastruktury drogowej” w powiązaniu z przewidzianymi zasadami (w tym trybu pozakonkursowego) wskazuje na dyskryminowanie miast na prawach powiatu, które odpowiadają za sieć dróg krajowych na swoim terenie i za nowe inwestycje w tej kategorii dróg. Powinna zostać przewidziana wydzielona pula środków dla miast na prawach powiatu (w tym specjalna dla ośrodków regionalnych w województwie mazowieckim z uwagi na klasyfikacją całego województwa jako lepiej rozwiniętego, a przez to posiadającego ograniczone możliwości).</p>	<p>Miasta na prawach powiatu są zobligowane do właściwego utrzymania standardu dróg krajowych, a także wojewódzkich. W nowej perspektywie finansowej Mazowsze będzie dysponowało ograniczonymi środkami finansowymi w tym w szczególności na zadania dotyczące infrastruktury. Istnieje zatem konieczność uwzględnienia puli środków finansowych na właściwy rozwój dla ośrodków regionalnych w województwie mazowieckim, a szczególnie dla Płocka borykającego się z problemem optymalizacji wyprowadzenia transportu materiałów niebezpiecznych poza rejony silnie zurbanizowane. Stan obecnej infrastruktury powoduje konieczność prowadzenia transportu w bezpośredniej bliskości osiedli mieszkaniowych. Wprowadzone zasady kwalifikowania projektów pozbawiają nawet możliwości aplikowania o zadania pilne do realizacji.</p>	<p><b>Uwaga uwzględniona.</b> Zapisy osi priorytetowej IV, priorytetu inwestycyjnego 7.2 zostały doprecyzowane i obejmują jednostki samorządu terytorialnego miast na prawach powiatu oraz ich jednostki organizacyjne.</p>
------	--------------------	---	-----	---	--	---



122.	Gmina Miasto Płock	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	10 i 114	W dokumencie POIS znajduje się odwołanie do Strategii Rozwoju Transportu i treści dokumentu resortowego (Dokument implementacyjny do SRT), który stanowi o arbitralnym podziale zadań na budowę połączeń transportowych. W odwołaniu powinny znaleźć się dokumenty odnoszące się do szeroko konsultowanych dokumentów na poziomie całego kraju tj. Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, kontraktów terytorialnych jak również Planów Zagospodarowania Przestrzennego Województw czy Strategii Rozwoju Województw.	W świetle zasad wprowadzania nowej perspektywy finansowej UE 2014-2020 wskazywany jest jako istotny czynnik partycypacji społecznej i uzgodnień wypracowanych jako konsensus planowania rozwoju kraju i planowania przestrzennego ukierunkowanego na spójność terytorialną zarówno wewnętrzną województwa jak i dla całego kraju. Nie można zatem zgodzić się na odniesienie kluczowych powiązań funkcjonalnych kraju do dokumentu będącego opracowaniem wyłącznie resortowym (Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu) bez poszanowania dla opracowań planistycznych przygotowanych na podstawie eksperckich badań i analiz określających pożądany stopień spójności kraju w tym dokumentów samorządowych na szczeblu wojewódzkim, powiatowym i gminnym.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> POIS w zakresie transportu realizuje projekty na poziomie krajowym wynikające z projektu Dokumentu Implementacyjnego przekładającego zapisy Strategii Rozwoju Transportu na konkretny plan inwestycyjny. Oba ww. dokumenty zostały poddane konsultacjom społecznym i wpisują się w system krajowych dokumentów strategicznych.
123.	Gmina Miasto Płock	Załączniki	205	poz.33 powinna przewidywać poprowadzenie Drogi krajowej w standardzie co najmniej drogi ekspresowej S10 dla połączenia Płońsk-Płock-Toruń (w nowym przebiegu wg KPZK 2030).	Powyższe jest zgodne z wypracowanymi rozwiązaniami Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, Strategia Rozwoju Mazowsza (projekt), Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego (projekt), Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Płocka.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu.

124.	Miasto Stołeczne Warszawa (Biuro Funduszy Europejskich i Rozwoju Gospodarczego, Urząd m.st. Warszawy)	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 4.5	110	Wnosi się o doprecyzowanie zapisów dot. projektów z zakresu ITS, pozwalające na ich realizację nie tylko wyłącznie jako element projektów związanych z podstawową infrastrukturą liniową, lecz także samodzielnie, jako zadania komplementarne.	W niektórych przypadkach możliwość realizacji rozwiązań z zakresu ITS jako elementu szerszego projektu jest utrudniona, mimo że projektowane, kompleksowe rozwiązanie ITS jest kluczowe dla poprawy funkcjonowania transportu publicznego na danym obszarze.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Zgodnie z projektem linii demarkacyjnej w POIiŚ możliwe będą inwestycje w ITS jako element większego projektu związanego z infrastrukturą liniową lub taborem, natomiast jako oddzielne projekty będą one realizowane w RPO.
------	---	---	-----	---	--	--

125.	Miasto Stołeczne Warszawa (Biuro Funduszy Europejskich i Rozwoju Gospodarczego, Urząd m.st. Warszawy)	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 4.5	109-111	<p>W przypadku projektów objętych wymogiem powiązania z planem gospodarki niskoemisyjnej, wnioskuje się o dopuszczenie dla aplikowania o środki w ramach Osi Priorytetowej III na podstawie dokumentów strategicznych i operacyjnych, przyjmowanych przez jednostkę we wcześniejszym terminie dotyczące zagadnienia gospodarki niskoemisyjnej. Jednocześnie wnioskuje się o określenie minimalnych wymogów dla planów gospodarki niskoemisyjnej dla aplikowania o środki POIS w zakresie transportu publicznego. Niezbędne dla skutecznego aplikowania o środki UE będzie określenie w jakiej formie powinny być przygotowane w/w dokumenty w przypadku wystąpienia o dofinansowanie inwestycji w ramach ZIT z jednoznacznym wskazaniem czy wystarczającym dokumentem będzie np. (w przypadku Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego) posiadany już przez m.st. Warszawa dokument, mający charakter planu gospodarki niskoemisyjnej, tj. Plan działań na rzecz zrównoważonego zużycia energii dla Warszawy w perspektywie do 2020 r. lub czy też beneficjent powinien posiadać jeden wspólny plan gospodarki niskoemisyjnej dla całego bądź zaangażowanej w dane inwestycje części Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego lub czy każda gmina wchodząca w skład WOF powinna mieć opracowany i zatwierdzony plan gospodarki</p>	<p>Miasto Stołeczne Warszawa posiada opracowane i przyjęte następujące dokumenty strategiczne i operacyjne, których elementy wpisują się w politykę unijną dotyczącą wprowadzania gospodarki niskoemisyjnej i osiągnięcia zakładanej wartości docelowych w 2020 r.: Plan działań na rzecz zrównoważonego zużycia energii dla Warszawy w perspektywie do 2020 r., przyjęty uchwałą Rady m.st. Warszawy z dnia 8 września 2011 – przygotowany w celu realizacji idei zrównoważonego rozwoju poprzez zapewnienie mieszkańcom wysokiego standardu życia, jak i dbałości o stan środowiska naturalnego, w tym klimatu, dobrowolnie i w zgodzie z celami polityki klimatyczno-energetycznej UE. Zgodnie z zamierzeniami realizacja planu powinna spowodować, że na koniec 2020 r., poziom emisji CO<sub>2</sub> i poziom zużycia energii będzie wynosił 80% poziomu emisji w 2007 roku. Dodatkowo Plan zakłada co najmniej 15% zużycie energii pozyskiwanej z odnawialnych źródeł (OZE). Strategia Zrównoważonego Rozwoju Systemu Transportowego Warszawy do 2015 roku i na lata kolejne, w tym Zrównoważony Plan Rozwoju Transportu Publicznego Warszawy, przyjęta uchwałą Rady m.st. Warszawy z dnia 9 lipca 2009 r. – przewidująca m.in. wymianę taboru na nowoczesny, powodujący zdecydowane ograniczenie emisji CO, NMHC, NO<sub>x</sub>, PM, zakup autobusów z napędem na biopaliwa odnawialne, ew. paliwa odnawialne oraz budowanie systemu zarządzania ruchem; Polityka energetyczna m.st. Warszawy do 2020 r., przyjęta uchwałą Rady miasta stołecznego Warszawy z dnia 27 lutego 2006 roku – obejmująca swoim zakresem zagadnienia dotyczące energetyki, ciepłownictwa, gazownictwa, w tym istotny z punktu widzenia gospodarki niskoemisyjnej temat kogeneracji. Konieczność opracowania i przyjęcia kolejnego, odrębnego materiału spowodowałaby zbędną inflację dokumentów strategicznych i programowych, przy konieczności zaangażowania znacznego nakładu prac i środków finansowych, rzutując także na termin aplikowania o środki na realizację projektów na podstawie nowego dokumentu.</p>	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Doprecyzowanie informacji będzie w uszczegółowieniu Programu.
------	---	---	---------	--	---	---

				niskoemisyjnej dla swojego terenu.		
--	--	--	--	------------------------------------	--	--

126.	Miasto Stołeczne Warszawa (Biuro Funduszy Europejskich i Rozwoju Gospodarczego, Urząd m.st. Warszawy)	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 4.5	109-111	Wnioskuję się o wyodrębnienie stosownej alokacji w ramach Działania/Poddziałania dot. Priorytetu Inwestycyjnego 4.5. dla Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego.	Skuteczna realizacja inwestycji z zakresu niskoemisyjnego transportu publicznego na obszarze funkcjonalnym Warszawy będzie w istotny sposób uwarunkowana dostępnością dedykowanych środków w ramach POIS 2014-2020.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Nie przewiduje się "kopert regionalnych" ze środków Funduszu Spójności.
------	---	---	---------	--	---	---

127.	Miasto Stołeczne Warszawa (Biuro Funduszy Europejskich i Rozwoju Gospodarczego, Urząd m.st. Warszawy)	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.1	114	Zaproponowane w obecnej wersji projektu POIS zapisy dot. Beneficjenta projektów sektora drogowego powodują lukę w możliwości wsparcia ze środków UE na inwestycje dot. dróg krajowych w granicach administracyjnych miast na prawach powiatu, współfinansowanych z Funduszu Spójności w ramach PI 7.1. Wnioskuje się o literalne wskazanie możliwości aplikowania o środki na realizację dróg w ramach PI 7.1. przez miasta na prawach powiatu.	Sprawnie działająca sieć drogowa jest podstawą efektywnego funkcjonowania oraz wzrostu gospodarczego największych polskich miast, stanowiących istotne węzły transportowe zarówno w układzie krajowym jak i w europejskiej sieci transportowej TEN-T. Obecne zapisy projektu POIS stoją w sprzeczności wobec wskazywanej w obecnych dokumentach programowych konieczności wzmocnienia roli polityki miejskiej oraz terytorialnej integracji działań, wspieranych środkami UE. Inwestycje dot. sieci drogowych stanowią istotne pozycje w budżetach oraz wieloletnich prognozach finansowych największych polskich miast na prawach powiatu. Brak możliwości wspierania projektów dot. dróg krajowych w tych miastach przy jednoczesnym skierowaniu strumienia środków UE w ramach POIS dedykowanych dla inwestycji drogowych realizowanych przez GDDKiA grozi powstaniem niekorzystnej sytuacji, w której powstanie sieć dróg ekspresowych o wysokim standardzie pomiędzy największymi ośrodkami miejskimi Polski, doprowadzająca ruch w okolice i do granic administracyjnych w/w miast, którego nie będzie w stanie efektywnie przejąć często niedoinwestowana sieć dróg wewnątrz tych ośrodków, ze szczególnym uwzględnieniem dróg krajowych. Osiągnięcie efektu sieciowego w ramach sieci TEN-T będzie więc niemożliwe bez połączenia ośrodków miejskich, szczególnie ośrodków wojewódzkich, drogami łączącymi z tą siecią. Proponowane przez m.st. Warszawę rozwiązanie przyczyni się do optymalizacji rozwoju aglomeracyjnych sieci drogowych w Polsce i będzie stanowiło wyraz rzeczywistego wzmocnienia wymiaru miejskiego w polityce spójności na lata 2014-2020, w aspekcie zrównoważonego rozwoju powiązań transportowych pomiędzy otoczeniem funkcjonalnym a miastem rdzeniowym aglomeracji.	<b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> Z uwagi na realizację inwestycji wyłącznie na drogach ekspresowych w ramach PI 7.1 nie przewiduje się inwestycji na drogach w zarządzie miast na prawach powiatu w osi III i IV (PI 7.1). Natomiast w przypadku osi IV, PI 7.2, zapisy dotyczące potencjalnych beneficjentów zostały doprecyzowane i rozszerzone o jednostki samorządu terytorialnego miast na prawach powiatu oraz ich jednostki organizacyjne.
------	---	---	-----	---	--	---

128.	Miasto Stołeczne Warszawa (Biuro Funduszy Europejskich i Rozwoju Gospodarczego, Urząd m.st. Warszawy)	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.1	112-115	W opisie Priorytetu Inwestycyjnego 7.1. pominięto rolę Warszawy jako miejskiego węzła sieci TEN-T („urban node”), wskazanego w ustaleniach trilogu unijnego (Komisja-Rada-Parlament) z maja br. dot. projektu Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej. Wnioskuje się o dopuszczenie do realizacji w ramach PI 7.1. projektów dot. budowy/przebudowy dróg w ramach warszawskiego węzła drogowego ze środków Funduszu Spójności, realizowanych przez zarządców dróg w/w węzła, w tym GDDKiA, m.st. Warszawę oraz Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich, wraz z wyodrębnieniem stosownej alokacji w ramach Działania/Poddziałania POIS.	Utworzenie odrębnej puli w ramach dedykowanego Działania/Poddziałania dla warszawskiego węzła drogowego, umożliwi poprawę sytuacji Mazowsza, związanej ze zmianą statusu regionu w statystyce UE na „lepiej rozwinięty”, co ma określone konsekwencje w postaci znaczącego ograniczenia strumienia środków finansowych w nadchodzącej perspektywie budżetowej UE. Wnioskowane rozwiązania pozwolą na maksymalizację wykorzystania środków Funduszu Spójności na zadania związane z rozwojem sieci TEN-T, a jednocześnie umożliwią odciążenie alokacji Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, która w większym stopniu mogłaby zostać przeznaczona na inne inwestycje związane z rozwojem sieci drogowej na obszarze Województwa Mazowieckiego.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Nie przewiduje się "kopert regionalnych" ze środków Funduszu Spójności.
129.	Miasto Stołeczne Warszawa (Biuro Funduszy Europejskich i Rozwoju Gospodarczego, Urząd m.st. Warszawy)	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.4	118-122	Wnioskuje się o wyodrębnienie stosownej alokacji w ramach Działania/Poddziałania dot. Priorytetu Inwestycyjnego 7.4. dla Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego.	Skuteczna realizacja inwestycji z zakresu kolejowego transportu aglomeracyjnego (w tym metra) w obszarze funkcjonalnym Warszawy będzie w istotny sposób uwarunkowana dostępnością dedykowanych środków w ramach POIS 2014-2020.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Nie przewiduje się "kopert regionalnych" ze środków Funduszu Spójności.

130.	Miasto Stołeczne Warszawa (Biuro Funduszy Europejskich i Rozwoju Gospodarczego, Urząd m.st. Warszawy)	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.4	118-122	<p>W przypadku projektów objętych wymogiem powiązania z planem gospodarki niskoemisyjnej, wnioskuje się o dopuszczenie dla aplikowania o środki w ramach Osi Priorytetowej III na podstawie dokumentów strategicznych i operacyjnych, przyjmowanych przez jednostkę we wcześniejszym terminie dotyczące zagadnienia gospodarki niskoemisyjnej. Jednocześnie wnioskuje się o określenie minimalnych wymogów dla planów gospodarki niskoemisyjnej dla aplikowania o środki POIS w zakresie transportu publicznego. Niezbędne dla skutecznego aplikowania o środki UE będzie określenie w jakiej formie powinny być przygotowane w/w dokumenty w przypadku wystąpienia o dofinansowanie inwestycji w ramach ZIT z jednoznacznym wskazaniem czy wystarczającym dokumentem będzie np. (w przypadku Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego) posiadany już przez m.st. Warszawa dokument, mający charakter planu gospodarki niskoemisyjnej, tj. Plan działań na rzecz zrównoważonego zużycia energii dla Warszawy w perspektywie do 2020 r. lub czy też beneficjent powinien posiadać jeden wspólny plan gospodarki niskoemisyjnej dla całego bądź zaangażowanej w dane inwestycje części Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego lub czy każda gmina wchodząca w skład WOF powinna mieć opracowany i zatwierdzony plan gospodarki</p>	<p>Miasto Stołeczne Warszawa posiada opracowane i przyjęte następujące dokumenty strategiczne i operacyjne, których elementy wpisują się w politykę unijną dotyczącą wprowadzania gospodarki niskoemisyjnej i osiągnięcia zakładanej wartości docelowych w 2020 r.: Plan działań na rzecz zrównoważonego zużycia energii dla Warszawy w perspektywie do 2020 r., przyjęty uchwałą Rady m.st. Warszawy z dnia 8 września 2011 – przygotowany w celu realizacji idei zrównoważonego rozwoju poprzez zapewnienie mieszkańcom wysokiego standardu życia, jak i dbałości o stan środowiska naturalnego, w tym klimatu, dobrowolnie i w zgodzie z celami polityki klimatyczno-energetycznej UE. Zgodnie z zamierzeniami realizacja planu powinna spowodować, że na koniec 2020 r., poziom emisji CO<sub>2</sub> i poziom zużycia energii będzie wynosił 80% poziomu emisji w 2007 roku. Dodatkowo Plan zakłada co najmniej 15% zużycie energii pozyskiwanej z odnawialnych źródeł (OZE). Strategia Zrównoważonego Rozwoju Systemu Transportowego Warszawy do 2015 roku i na lata kolejne, w tym Zrównoważony Plan Rozwoju Transportu Publicznego Warszawy, przyjęta uchwałą Rady m.st. Warszawy z dnia 9 lipca 2009 r. – przewidująca m.in. wymianę taboru na nowoczesny, powodujący zdecydowane ograniczenie emisji CO, NMHC, NO<sub>x</sub>, PM, zakup autobusów z napędem na biopaliwa odnawialne, ew. paliwa odnawialne oraz budowanie systemu zarządzania ruchem; Polityka energetyczna m.st. Warszawy do 2020 r., przyjęta uchwałą Rady miasta stołecznego Warszawy z dnia 27 lutego 2006 roku – obejmująca swoim zakresem zagadnienia dotyczące energetyki, ciepłownictwa, gazownictwa, w tym istotny z punktu widzenia gospodarki niskoemisyjnej temat kogeneracji. Konieczność opracowania i przyjęcia kolejnego, odrębnego materiału spowodowałaby zbędną inflację dokumentów strategicznych i programowych, przy konieczności zaangażowania znacznego nakładu prac i środków finansowych, rzutując także na termin aplikowania o środki na realizację projektów na podstawie nowego dokumentu.</p>	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Doprecyzowanie informacji będzie w uszczegółowieniu Programu.
------	---	---	---------	--	---	---



				niskoemisyjnej dla swojego terenu.		
--	--	--	--	------------------------------------	--	--

131.	Miasto Stołeczne Warszawa (Biuro Funduszy Europejskich i Rozwoju Gospodarczego, Urząd m.st. Warszawy)	Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	125	Zaproponowane w obecnej wersji projektu POIS zapisy dot. Beneficjenta projektów sektora drogowego powodują wątpliwości interpretacyjne dot. możliwości wsparcia ze środków UE na inwestycje dot. dróg krajowych w granicach administracyjnych miast na prawach powiatu, współfinansowanych w ramach PI 7.2. Wnioskuje się o literalne wskazanie możliwości aplikowania o środki na realizację dróg w ramach PI 7.2. przez miasta na prawach powiatu.	Sprawnie działająca sieć drogowa jest podstawą efektywnego funkcjonowania oraz wzrostu gospodarczego największych polskich miast, stanowiących istotne węzły transportowe zarówno w układzie krajowym jak i w europejskiej sieci transportowej TEN-T. Inwestycje dot. sieci drogowych stanowią istotne pozycje w budżetach oraz wieloletnich prognozach finansowych największych polskich miast na prawach powiatu. Brak możliwości wspierania projektów dot. dróg krajowych w tych miastach przy jednoczesnym skierowaniu strumienia środków UE w ramach POIS dedykowanych dla inwestycji drogowych realizowanych przez GDDKiA grozi powstaniem niekorzystnej sytuacji, w której powstanie sieć dróg ekspresowych o wysokim standardzie pomiędzy największymi ośrodkami miejskimi Polski, doprowadzająca ruch w okolice i do granic administracyjnych w/w miast, którego nie będzie w stanie efektywnie przejąć często niedoinwestowana sieć dróg wewnątrz tych ośrodków, ze szczególnym uwzględnieniem dróg krajowych. Osiągnięcie efektu sieciowego w ramach sieci TEN-T będzie więc niemożliwe bez połączenia ośrodków miejskich, szczególnie ośrodków wojewódzkich, drogami łączącymi z tą siecią. Proponowane przez m.st. Warszawę rozwiązanie przyczyni się do optymalizacji rozwoju aglomeracyjnych sieci drogowych w Polsce i będzie stanowiło wyraz rzeczywistego wzmocnienia wymiaru miejskiego w polityce spójności na lata 2014-2020, w aspekcie zrównoważonego rozwoju powiązań transportowych.	<b>Uwaga uwzględniona.</b> Zapisy osi priorytetowej IV, priorytetu inwestycyjnego 7.2 zostały doprecyzowane i obejmują jednostki samorządu terytorialnego miast na prawach powiatu oraz ich jednostki organizacyjne.
------	---	--	-----	--	---	--

132.	Miasto Stołeczne Warszawa (Biuro Funduszy Europejskich i Rozwoju Gospodarczego, Urząd m.st. Warszawy)	Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	124-126	W opisie Priorytetu Inwestycyjnego 7.2. pominięto rolę Warszawy jako miejskiego węzła sieci TEN-T („urban node”), wskazanego w ustaleniach trilogu unijnego (Komisja-Rada-Parlament) z maja br. dot. projektu Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej. Wnioskuje się o dopuszczenie do realizacji w ramach PI 7.2. projektów dot. budowy/przebudowy dróg w ramach warszawskiego węzła drogowego ze środków Funduszu Spójności, realizowanych przez zarządców dróg w/w węzła, w tym GDDKiA, m.st. Warszawę oraz Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich, wraz z wyodrębnieniem stosownej alokacji w ramach Działania/Poddziałania POiŚ.	Utworzenie odrębnej puli w ramach dedykowanego Działania/Poddziałania dla warszawskiego węzła drogowego, umożliwi poprawę sytuacji Mazowsza, związanej ze zmianą statusu regionu w statystyce UE na „lepiej rozwinięty”, co ma określone konsekwencje w postaci znaczącego ograniczenia strumienia środków finansowych w nadchodzącej perspektywie budżetowej UE. Wnioskowane rozwiązania pozwolą na maksymalizację wykorzystania środków Funduszu Spójności na zadania związane z rozwojem sieci TEN-T, a jednocześnie umożliwią odciążenie alokacji Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, która w większym stopniu mogłaby zostać przeznaczona na inne inwestycje związane z rozwojem sieci drogowej na obszarze Województwa Mazowieckiego.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Zakres interwencji z alokacji EFRR w ramach PI 7.2 nie przewiduje inwestycji na terenie miejskich węzłów sieci TEN-T („urban nodes”).
133.	Miasto Stołeczne Warszawa (Biuro Funduszy Europejskich i Rozwoju Gospodarczego, Urząd m.st. Warszawy)	Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	123-124	W charakterystyce osi priorytetowej IV Zwiększenie dostępności do transportowej sieci europejskiej wskazano charakterystykę PI 7.1., która nie pojawia się w tabeli dot. architektury POiŚ na str. 77.	Niespójność wewnętrzna dokumentu.	<b>Uwaga uwzględniona.</b> Zapisy w tabeli dot. architektury POiŚ na str. 77 zostały poprawione i uwzględniają PI 7.1 w osi IV.

134.	Miasto Stołeczne Warszawa (Biuro Funduszy Europejskich i Rozwoju Gospodarczego, Urząd m.st. Warszawy)	Załączniki	204-210	<p>Wnioskuje się o ujęcie w „wykazie dużych projektów” zadań z obszaru funkcj. m.st. Warszawy, przyjętych przez Zarząd Woj. Maz. jako propozycje projektów do Kontraktu Terytorialnego, tj.:-  Budowa drogi S2 od węzła Puławska do węzła Lubelska wraz z przeprawą mostową przez Wisłę- Budowa drogi S17 od węzła Drewnica do Węzła Lubelska- Budowa drogi S8 od węzła Marki do węzła Radzymin II- Budowa drogi S7 od węzła N-S z drogą S8 do węzła Kolejowa w Łomiankach- Zakup taboru do obsługi sieci metra- Zakup taboru szynowego dla tramwajów i kolei metropolitalnej (SKM)- Modernizacja Warszawskiego Węzła Kolejowego- Budowa szybkiego tramwaju Kasprzaka-Wilanów, etap I: stacja metra Pole Mokotowskie – Wilanów- Budowa szybkiego tramwaju Kasprzaka-Wilanów, etap IIA: ul. Bitwy Warszawskiej 1920 r. – Dworzec Zachodni i IIB: ul. Banacha – ul. Rakowiecka- Modernizacja trasy tramwajowej wzdłuż Obwodnicy Śródmiejskiej- Budowa Trasy Świętokrzyskiej, etap I: odc. od ul. Wybrzeże Szczecińskie do obwodnicy śródmiejskiej- Budowa ul. Nowolazurowej, etap III: odc. od ul. Połczyńskiej do trasy S8- Budowa ul. Wołoskiej, odc. od ul. Rostafińskich do ul. Cybernetyki- Modernizacja ciągu ulic Marsa – Żołnierska, odc. od ul. Marsa (skrzyżowanie ul. Żołnierska-Rekrucka-Marsa) do granicy miasta- Obwodnica Śródmieścia: Praga Płd. – Targówek, etap I: odc. od ul. Międzyborskiej do ul.</p>	<p>Ujęcie proponowanych projektów pozwoli na wskazanie priorytetów rozwojowych w zakresie infrastruktury na obszarze m.st. Warszawy i jej otoczenia. Szczególne znaczenie ma układ dróg ekspresowych w aglomeracji warszawskiej, który wymaga znacznych nakładów finansowych.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu. W przypadku transportu miejskiego, w tym kolei aglomeracyjnej lista projektów nie została jeszcze opracowana (patrz. poz. 121. Projekty dotyczące transportu publicznego w miastach), z wyjątkiem budowy II linii metra w Warszawie (poz. 120). Lista projektów dużych zostanie uzupełniona o projekt drogowy S2: Południowa Obwodnica Warszawy.</p>
------	---	------------	---------	--	---	---

				<p>Radzywińskiej- Trasa Mostu Północnego, etap II: odc. od węzła Młociny do węzła z drogą S7- Europejskie Centrum Muzyki Sinfonia Varsovia- Budowa i przebudowa wałów przeciwpowodziowych oraz modernizacja urządzeń wodno-melioracyjnych na obszarze Warszawy- Budowa systemu odprowadzania wód opadowych i roztopowych z terenu zlewni Potoku Służewieckiego w powiązaniu z budową drogi ekspresowej S2 od węzła Puławska do węzła Lubelska- Pakiet inwestycji wodno-kanalizacyjnych na terenie Mazowsza- Pakiet inwestycji z zakresu gospodarowania odpadami: Instalacja do termicznego przekształcania odpadów komunalnych ITPOK Warszawa</p>		
--	--	--	--	---	--	--

135.	Miasto Stołeczne Warszawa (Biuro Funduszy Europejskich i Rozwoju Gospodarczego, Urząd m.st. Warszawy)	Zintegrowane podejście do rozwoju terytorialnego	158	Zakres projektów POiS, wskazanych jako komplementarne do projektów ZIT powinien obejmować także PI 7.1., 7.2. i 7.4.	Projekty wynikające ze Strategii ZIT będą dotyczyć także rozwoju sieci drogowej, kolejowej oraz aglomeracyjnego transportu kolejowego.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Komplementarność jako zasada programowania środków UE ma zastosowanie szersze niż tylko wynikające z ZIT. W tym sensie komplementarnymi do projektów realizowanych w formule ZIT mogą być projekty z innych priorytetów inwestycyjnych, nie objętych ZIT. Natomiast cele ZIT dotyczą realizacji podejścia zintegrowanego w partnerstwie z podmiotami szczebla miejskiego, regionalnego oraz krajowego i powinny zostać zawężone w ramach PO iS do priorytetów inwestycyjnych 4.3 i 4.5, które dotyczą ściśle zagadnień miejskich.
------	---	--	-----	--	--	---

136.	Miasto Opole	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 4.5	110	<p>Proponuje się wykreślenie zapisu o preferencji transportu szynowego w priorytecie inwestycyjnym 3.2.3 Osi priorytetowej nr III Rozwój infrastruktury transportowej przyjaznej dla środowiska i ważnej w skali europejskiej i zrównanie wszystkich niskoemisyjnych form transportu miejskiego – tramwaj, metro, trolejbus, autobus</p>	<p>Większa część transportu publicznego w miastach jest i będzie realizowana autobusami, które wbrew obiegowej opinii, mogą stanowić ekologiczny środek transportu. Autobus jest najbardziej powszechnym i często jedynym środkiem transportu publicznego w wielu miastach. Jednakże przestarzałe pojazdy powodują nadmierną emisję zanieczyszczeń oraz wysokie koszty eksploatacyjne. Pomimo dużych nakładów inwestycyjnych znaczna część autobusów miejskich eksploatowanych w polskich miastach nie spełnia norm środowiskowych i powoduje znaczne zanieczyszczenie powietrza. Odnowa taboru autobusowego oraz podniesienie standardu usług realizowanych z jego wykorzystaniem są kluczowymi elementami dla uzyskania wymiernych efektów ekologicznych. Konieczne jest zatem dofinansowanie w ramach POIiŚ 2014–2020 zakupu zarówno nowoczesnych autobusów z klasycznymi silnikami diesla, jak i przede wszystkim realizacja projektów dotyczących zakupu pojazdów z alternatywnymi jednostkami napędowymi np. napędem hybrydowym i elektrycznym, których walory ekologiczne są niezaprzeczalne. Autobus jest obecnie jednym z najbardziej efektywnych środków transportu na terenach zurbanizowanych. Koszt stworzenia linii autobusowej jest nieporównywalnie niższy od budowy linii metra czy linii tramwajowej. W Opolu, podobnie jak w wielu polskich miastach ze względu na istniejący układ urbanistyczny oraz wysokie koszty wdrożenia, w najbliższych latach nie ma możliwości wprowadzenia transportu tramwajowego i jedynym środkiem komunikacji miejskiej pozostanie autobus. Należy podkreślić również, że tabor szynowy w aspekcie środowiskowym nie eliminuje emisji zanieczyszczeń, lecz wyłącznie powoduje zmianę miejsca jej występowania. Wytworzenie energii elektr. koniecznej do zasilania taboru szynowego powoduje zanieczyszczenie środowiska w miejscu wytwarzania energii tj. np. w elektrowni węglowej. Biorąc pod uwagę coraz większy reżim emisji spalin dla autobusów (norma euro 6) emisja generowana przez elektrownie jest porównywalna.</p>	<p><b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> Zapisy zostały doprecyzowane tak by wskazywały na preferencje dla transportu szynowego w miastach wyposażonych w istniejącą infrastrukturę, zgodnie z poniższym: <i>"W miastach posiadających transport szynowy (tramwaje) preferowany będzie rozwój tej gałęzi transportu zbiorowego, natomiast w pozostałych miastach finansowane będą inne niskoemisyjne formy transportu miejskiego."</i></p>
------	--------------	---	-----	--	--	---

137.	Miasto Opole	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 4.5	109 - 112 i 150	Proponuje się zwiększenie alokacji w priorytecie inwestycyjnym 3.2.3 Osi priorytetowej nr III Rozwój infrastruktury transportowej przyjaznej dla środowiska i ważnej w skali europejskiej.	<p>W chwili obecnej na finansowanie działania 3.2.3 przewidziano kwotę 2.000.000.000 euro (wkład unijny 1.700.000.000 euro). W wyniku działań planuje się modernizację/budowę linii tramwajowych i linii metra oraz zakup/modernizację jednostek taboru pasażerskiego. W naszej ocenie planowany do osiągnięcia wskaźnik Liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej na poziomie 600 szt. jest nieadekwatny do potrzeb beneficjentów (miast wojewódzkich) w tym zakresie. Biorąc pod uwagę skalę komunikacji miejskiej w 18 stolicach regionów, założone wsparcie nie przyczyni się w wystarczającym stopniu do poprawy stanu taboru, a tym samym do osiągnięcia efektów ekologicznych w zakresie ograniczenia emisji w sektorze transportu miejskiego. Wnioskujemy, aby w ramach działania w znacznie większym wymiarze wesprzeć działania inwestycyjne dotyczące zakupu i modernizacji taboru komunikacji miejskiej. Aby osiągnąć odpowiedni rezultat ekologiczny konieczne jest przynajmniej dwukrotne zwiększenie alokacji na priorytet inwestycyjny, przy jednoczesnym wzroście planowanego wskaźnika Liczba zakupionych lub zmodernizowanych jednostek taboru pasażerskiego do poziomu min. 2.000 szt.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Podział alokacji pomiędzy poszczególne osie priorytetowe/priorytety inwestycyjne oraz wskaźniki produktu będzie podlegać negocjacom z KE w ramach negocjacji POIiŚ. Ponadto w miastach wojewódzkich uzupełniające względem krajowych inwestycje w transport miejski będą realizowane także na poziomie regionalnym (RPO).</p>
------	--------------	---	-----------------	--	---	--



138.	Województwo Opolskie	Załączniki	208	<p>Proponujemy ujęcie w wykazie dużych projektów, sektor transportu - projekty dotyczące transportu morskiego i śródlądowego modernizacji infrastruktury technicznej na odcinku Odry uregulowanej pomiędzy Kanałem Gliwickim, a Brzegiem Dolnym.</p>	<p>Brak jakichkolwiek projektów dotyczących poprawy parametrów technicznych istniejących urządzeń na odcinku Odry uregulowanej może spowodować, że pomimo dostosowania Odry swobodnie płynącej do określonych parametrów technicznych zaniedbania na wskazanym powyżej odcinku, będą tak duże, iż w dalszym ciągu nie będzie możliwości prowadzenia rzeczno-transportu śródlądowego. Przedmiotowa inwestycja wpisuje się w opracowywaną przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego „Strategię Rozwoju Polski Zachodniej 2020”.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu.</p>
139.	Województwo Opolskie	Załączniki	208	<p>Proponujemy ujęcie w wykazie dużych projektów, sektor transportu - projekty kolejowe dodatkowo rewitalizacji linii kolejowej nr 137 na odcinku Kędzierzyn Koźle – Nysa – Kamieniec Żąbkowicki.</p>	<p>Linia kolejowa nr 137 na Kędzierzyn Koźle – Nysa – Kamieniec Żąbkowicki poprzez węzły kolejowe w Kędzierzynie Koźlu oraz w Kamieniec Żąbkowicki łączy się z siecią TEN-T. Dodatkowo na trasie znajduje się ważny regionalny węzeł komunikacyjny w Nysie umożliwiający połączenie z liniami kolejowymi nr: 287 do Brzegu i 288 do Opola, których rewitalizację zaplanowano w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Opolskiego na lata 2014-2020. Przedmiotowa trasa stanowi również alternatywę dla prowadzenia w ruchu towarowego ze Śląska na Dolny Śląsk i dalej w kierunku Czech i Niemiec z pominięciem aglomeracji wrocławskiej i opolskiej. Magistrala podsudecka jest jednym z głównych ciągów wywozu kruszywa z Województwa Dolnośląskiego w głąb kraju. Na trasie jednak występują obecnie liczne ograniczenia prędkości do 20 - 50 km/h, co w znaczącym stopniu obniża konkurencyjność realizowanych na tej trasie przewozów pasażerskich jak i towarowych.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu. Ponadto zgodnie z projektem linii demarkacyjnej inwestycje na liniach kolejowych o znaczeniu regionalnym będą realizowane ze środków RPO.</p>

140.	Województwo Opolskie	Załączniki	204-206	<p>Proponujemy ujęcie w wykazie dużych projektów, sektor transportu - projekty drogowe:- przekwalifikowania drogi krajowej nr 46 na odcinku pomiędzy A1, a A4 do parametrów drogi ekspresowej,- budowy obwodnic: Kędzierzyna-Koźła, Niemodlina i Myśliny.</p>	<p>Zgodnie z przedstawionymi opisami celem realizacji inwestycji drogowych w ramach POIiŚ 2014 – 2020 jest skomunikowanie wszystkich stolic województw z siecią autostrad i dróg ekspresowych. Obecnie Opole jest oddalone od autostrady A4 o 16 km, a od przewidywanego przebiegu autostrady A1 o około 90 km. Do obu tych węzłów prowadzi droga krajowa nr 46, której parametry techniczne i natężenie ruchu powodują coraz większe uciążliwości komunikacyjne oraz pogorszenie komfortu podróżowania. W wyniku ciągle narastającego natężenia ruchu i wyczerpaniu swobody ruchu na odcinku Opole – węzeł Prądy konieczne byłoby odcinek ten przebudować do parametrów drogi ekspresowej. W dalszej kolejności należałoby zrealizować przygotowane pod względem dokumentacyjnym obwodnice na tej trasie, tj. obwodnicę Niemodlina i Myśliny.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu. Natomiast w przypadku obwodnic priorytetem będzie realizacja zadań z Załącznika nr 6 PBDK 2011-2015.</p>
------	----------------------	------------	---------	---	--	---

141.	Gmina Krosno	Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	od 124 do 127	<p>Dotychczasowe zapisy priorytetu inwestycyjnego pn. Zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T wskazują, iż w ramach niego możliwa będzie realizacja projektów drogowych związanych z połączeniem ośrodków miejskich z siecią TEN-T (m.in. drogi krajowe poza TEN-T) oraz odciążeniem miast od nadmiernego ruchu drogowego (obwodnice, drogi wylotowe z miast). Zapisane jest jednak, że tego typu projekty realizowane będą przede wszystkim na drogach zarządzanych przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad. Zapis taki ogranicza możliwości aplikowania o dofinansowanie w ramach Programu innym podmiotom, które zarządzają odcinkami dróg krajowych na terenie naszego kraju. W związku z tym, uprzejmie prosimy o wprowadzenie do Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 zapisów, które w sposób jednoznaczny umożliwią ubieganie się o dofinansowanie innym podmiotom zarządzającym odcinkami dróg krajowych (np. miastom na prawach powiatu, jakim jest miasto Krosno) na realizację projektów zgodnych z zapisami osi priorytetowej IV, priorytet inwestycyjny 7.2. Taka możliwość istniała w Programie Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko na lata 2007 – 2013 i dlatego też zwracamy się z wnioskiem o utrzymanie takiej możliwości w nowym okresie programowania Programu na lata 2014 - 2020. Uzupełnieniu</p>	<p>Przez miasto Krosno przebiega droga krajowa nr 28, stanowiąca istotny szlak komunikacyjny w południowej części Polski. Obecnie w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007 – 2013 Gmina Krosno realizuje projekt pn. „Przebudowa i rozbudowa obwodnicy miasta Krosna w ciągu drogi krajowej nr 28 na odcinku od km 226+594 do km 237+962 wraz z dobudową drugiej jezdni”. Możliwość ubiegania się w przyszłej perspektywie finansowej UE o środki na realizację kolejnych projektów stanowiących kontynuację dotychczas wdrażanych działań jest niezwykle istotna dla Miasta Krosna i kluczowa dla dalszego rozwoju południowej części Polski. Ze względu na ograniczone możliwości przeznaczania środków finansowych na realizację inwestycji drogowych na terenie miasta Krosna, konieczne jest poszukiwanie dostępnych źródeł finansowania zewnętrznego dla tego typu inwestycji. Taką możliwość powinny dawać opracowywane obecnie programy operacyjne na lata 2014-2020. Jest to niezwykle ważna kwestia, gdyż słaba dostępność komunikacyjna Krosna i naszego regionu stwarza realne bariery rozwojowe, przyczyniające się do marginalizacji tego obszaru. Mając również na uwadze konieczność stałego zwiększania dostępności komunikacyjnej regionu, wpływającej na rozwój społeczno-gospodarczy, zwracamy się z uprzejmą prośbą o przychylenie się do naszego wniosku odnośnie doprecyzowania opisu osi priorytetowej IV, priorytet inwestycyjny 7.2. zgodnie z powyższą sugestią.</p>	<p><b>Uwaga uwzględniona.</b> Zapisy osi priorytetowej IV, priorytetu inwestycyjnego 7.2 zostały doprecyzowane i obejmują jednostki samorządu terytorialnego miast na prawach powiatu oraz ich jednostki organizacyjne.</p>
------	--------------	--	---------------	---	--	---

				<p>podlegałyby również zapisy na stronie 125 projektu Programu określające katalog potencjalnych beneficjentów oraz grup docelowych. Pożądanym byłoby dopisanie w tym miejscu innych podmiotów, w których zarządzie są odcinki dróg krajowych.</p>		
--	--	--	--	--	--	--

142.	OSOBA PRYWATNA	Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	204	Budowa drogi S61 na odcinku Ostrów Mazowiecka – obwodnica Augustowa (załącznik do projektu PO liŚ nr 11.2.1. Sektor transportu)	ODKORKOWANIE MIASTA GRAJEWO	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Uwaga bezzasadna. Inwestycja figuruje w wykazie dużych projektów POliŚ.
143.	Przewodniczący Rady Powiatu Grajewskiego	Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	204	Budowa drogi S61 na odcinku Ostrów Mazowiecka – obwodnica Augustowa (załącznik do projektu PO liŚ nr 11.2.1. Sektor transportu)	Droga szczególnie obciążona, ogromnie uciążliwa dla mieszkańców miast i miasteczek na trasie jej dotychczasowego przebiegu, notująca bardzo dużo tragicznych wypadków i katastrof, bardzo istotny korytarz z Europy południowej na wschód.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Uwaga bezzasadna. Inwestycja figuruje w wykazie dużych projektów POliŚ, zgodnie z projektem Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu, którego plan inwestycyjny realizuje POliŚ.
144.	Urząd Miejski w Białymstoku	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 4.5	str. 110	Należałoby określić parametry niskoemisyjnych form transportu miejskiego - „ekologiczny autobus”, ze wskazaniem norm, preferencji dla silników o napędzie: hybrydowym, elektrycznym, olejowym.	Określenie norm umożliwi beneficjentom właściwe planowanie zakupu odpowiedniego taboru i budowy infrastruktury z nim związanej.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Kwalifikowalność środków transportu publicznego w miastach w aspekcie ich niskoemisyjności (typy taboru) zostanie uregulowana w Szczegółowym Opisie Priorytetów POliŚ (SzOP), po uzgodnieniu tej kwestii z KE. Z tego względu zapis odnośnie autobusu ekologicznego został usunięty z tekstu POliŚ.

145.	Urząd Miejski w Białymstoku	Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	str.123	<p>Należy uwzględnić możliwość dofinansowania w ramach PI projektów dot. dróg krajowych w granicach administracyjnych realizowanych przez największe miasta na prawach powiatu. Powyższe rozwiązanie przyczyni się do optymalizacji rozwoju aglomeracyjnych sieci drogowych w Polsce i będzie stanowiło wyraz rzeczywistego wzmocnienia wymiaru miejskiego w polityce spójności na lata 2014-2020, w aspekcie zrównoważonego rozwoju powiązań transportowych pomiędzy otoczeniem funkcjonalnym a miastem rdzeniowym aglomeracji.</p>	<p>Zaproponowane w obecnej wersji projektu POIS zapisy powodują lukę w możliwości wsparcia ze środków UE na inwestycje dot. dróg krajowych w granicach administracyjnych miast na prawach powiatu, za które odpowiadają władze w/w miast. Tymczasem sprawnie działająca sieć drogowa jest podstawą efektywnego funkcjonowania oraz wzrostu gospodarczego największych polskich miast, stanowiących istotne węzły transportowe zarówno w układzie krajowym jak i w europejskiej sieci transportowej TEN-T. Proponowane zapisy stoją także w sprzeczności wobec wskazywanej w obecnych dokumentach programowych konieczności wzmocnienia roli polityki miejskiej oraz terytorialnej integracji działań, wspieranych środkami UE.</p>	<p><b>Uwaga uwzględniona.</b> Zapisy osi priorytetowej IV, priorytetu inwestycyjnego 7.2 zostały doprecyzowane i obejmują jednostki samorządu terytorialnego miast na prawach powiatu oraz ich jednostki organizacyjne.</p>
------	-----------------------------	--	---------	--	--	---

146.	Urząd Miejski w Nowogrodzie	Załączniki	204-206	Dopisanie w załączniku 11.2. Wykaz dużych projektów1. Sektor transportu:S61 Ostrów Maz.- Łomża-SuwałkiS61 Obwodnica Łomży	Budowa drogi krajowej S61 na odcinku Ostrów Maz.- Łomża-Suwałki oraz obwodnicy Łomży ma ogromne znaczenie dla rozwoju gospodarczego i społecznego tej części Polski. Przez obecnie istniejącą d.k. 61 odbywa się lwią część tranzytu na osi północ-południe, do i z Litwy, Łotwy, Estonii i Finlandii. W Łomży łączą się także szlaki prowadzące z zachodu Europy na północ i wschód. Jest to także podstawowa trasa turystyczna z Warszawy i południowej oraz zachodniej części kraju na Mazury, Suwalszczyznę i Pojezierze Augustowskie. Obecnie d.k. 61 jest jedną z najniebezpieczniejszych dróg w Polsce.Przez Łomżę, a także Nowogród przejeżdża tysiące TIR-ów na dobę. Dołącza do nich ruch turystyczny oraz biznesowy. Brak jest w tym regionie sieci kolejowej, więc cały transport odbywa się drogami. Ulice Łomży oraz drogi wojewódzkie nr 645 i 648 w okolicach Nowogrodu, którymi odbywa się znaczna część ruchu tranzytowego, są całkowicie zdewastowane przez TIR-y.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Uwaga bezzasadna. Inwestycje na tym kierunku figurują w wykazie dużych projektów POliŚ (S61 Ostrów Mazowiecka - obwodnica Augustowa i S61 obwodnica Augustowa - granica państwa), zgodnie z projektem Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu, którego plan inwestycyjny realizuje POliŚ.
------	-----------------------------	------------	---------	---	---	---

147.	Powiat Słupski	Załączniki	strona 206 (S-11)	<p>Planowana droga S-11: Modernizacja zachodniego, drogowego korytarza na bazie drogi krajowej nr 21 oraz częściowo drogi krajowej Nr 20 jako rozwiązania komunikacyjnego będącego dowiązaniem do sieci TENT – droga S11. jest elementem całościowego myślenia o dostępności komunikacyjnej całego Pomorza Środkowego. Planowana do realizacji droga ekspresowa S-11 miała z założenia poprawić dostępność komunikacyjną całego Pomorza Środkowego. Zaplanowany jej przebieg postawił w bardzo korzystnej sytuacji Koszalin a zwłaszcza Kołobrzeg, do którego droga S11 poprowadzona została po całkowicie nowym śladzie przesuwając jej przebieg zdecydowanie na zachód. Droga S-11 nie poprawia poprzez jej przebieg wskaźników dostępności komunikacyjnej subregionu Słupskiego. Do najbliższego węzła w Bielicach należałoby jadąc na zachód pokonać ok. 100 km aby ze stolicy Subregionu Słupska można byłoby kontynuować podróż na południe Polski drogą dobrej klasy. Dotychczasowa propozycja skomunikowania w układzie południkowym Subregionu Słupskiego na bazie dróg wojewódzkiej o bardzo niskiej kulturze komunikacyjnej jest nie do zaakceptowania a i obecna DK 21, która posiada po jednym pasie ruchu w każdej stronie jest droga bez poboczy utwardzonych przez co nie spełnia standardów komunikacyjnych i cywilizacyjnych. Droga krajowa</p>	<p>Planowana droga S-11: Na odcinku ok. 100 km od portu w Ustce do granicy województwa Pomorskiego wskaźniki swobody ruchu są bardzo niekorzystne. Ze względu na bardzo niski standard i zagrożenie wypadkami, niezbędne jest zatem wpisanie tego zamierzenia do realizacji jako element dowiązania i dostępu drogą o dużej przepustowości do planowanej sieci TENT- droga S11. Najlepszym rozwiązaniem będzie wpięcie się w S-11 w planowany węzeł w miejscowości Wierzchowo lub poprzez wykonanie obejścia Miejscowości Biały Bór w strukturę drogi ekspresowej w najbardziej dogodnym miejscu wskazanym przez projektantów. Bez przebudowy drogi krajowej 21 do parametrów drogi o zwiększonej przepustowości min GP 2x2 nie ma mowy o właściwym skomunikowaniu 100 tysięcznego ośrodka miejskiego jakim jest Słupsk, strefy ekonomicznych w Słupsku generującej rozwój gospodarczy Pomorza Środkowego oraz portu morskiego Ustka, w których realizowana jest funkcja przeładunkowa, z terenami Polski Centralnej Wielkopolski, Kujawsko-Pomorskiego i dalej z A2. Niezbędne jest w tej sprawie kompleksowe spojrzenie na omawiany region oraz realny dostosowany do możliwości finansowych Państwa program budowy drogi o standardzie chociażby GP 2x2 na kierunku Ustka Port – Biały Bór – planowane dowiązanie się do drogi ekspresowej S11. Budowa drogi S11 nie rozwiązała problemu dostępności komunikacyjnej Subregionu Słupskiego. Dlatego też bardzo ważną kwestią jest realizacja inwestycji polegającej na modernizacji zachodniego korytarza drogowego województwa Pomorskiego w oparciu o DK 21 jako dowiązania do sieci TENT – planowanej w oparciu o drogę S-11. Wniosek ten jest zasadny i celowy ze względu na całościowe i perspektywiczne spojrzenie na temat układu sieci dróg w Polsce o podwyższonym standardzie oraz likwidację barier dostępności komunikacyjnej Subregionu Słupskiego, obszaru, który zaliczany jest do terenów o niekorzystnym skomunikowaniu i dużym wskaźniku odrzucenia komunikacyjnego.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu.</p>
------	----------------	------------	-------------------	---	--	--



				<p>nr 21 (DK21) o długości ok. 85 km z Miastka do Ustki, odgrywa ważną rolę komunikacyjną, ponieważ łączy dwie najważniejsze, równoległe do siebie trasy leżące w północnej Polsce tzn. DK6 i DK20. Żadna z miejscowości na tej drodze nie posiada obwodnicy. Jej parametry techniczne oraz natężenie ruchu powoduje, że nie odpowiada ona obecnym potrzebom, w tym związanym z bezpieczeństwem ruchu drogowego.</p>		
--	--	--	--	--	--	--

148.	Powiat Słupski	Załączniki	209 - Projekty dotyczące transportu morskiego i śródlądowego	Dodać projekt Modernizacja portu morskiego w Ustce	Funkcje portowe:- port schronienia dla Wybrzeża Środkowego- centrum logistyczne i serwisowe morskich farm wiatrowych- Realizacja funkcji przeładunkowych-wykorzystanie portu ze względu na bliskie sąsiedztwo największego europejskiego poligonu przeciwlotniczego NATO oraz planowane zamierzenia związane z lokalizacją tarczy antyrakietowej w pobliskim Redzikowie.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu.
------	----------------	------------	--	--	--	---

149.	Powiat Słupski	Załączniki	strona 210 ( Pozostałe )	<p>Do pozostałych proponujemy dopisać zadanie Elektryfikacja linii kolejowej 405 na odcinku Szczecinek- Słupsk. Linia Kolejowa Nr 405 już we wcześniejszych planach rządowych miała zostać zelektryfikowana. Tylko okres transformacji ustrojowej zatrzymał to zamierzenie inwestycyjne Wykonano na tej linii elektryfikację odcinka Piła – Szczecinek oraz elektryfikację odcinka Słupsk-Ustka pozostawiając nienaturalny niezelektryfikowany odcinek Szczecinek –Słupsk. Elektryfikacja tego odcinka linii ma ważne znaczenie dla przyszłościowego, docelowego układu sieci PLK w Polsce. Na terenach przez, które przecina Linia kolejowa 405 znajdują się tereny o cennych walorach przyrodniczych. LK 405 Przecina obszar ochronny siedlisk: 1. Dolina Słupi (Obszar Natura 2000, PLH 220052), 2. Dolina Wieprzy i Studnicy (Obszar Natura 2000, PLH 220038), 3. Klify Poddębskie (PLH 220100);4. Rezerwat „Buczyna nad Słupią”. Można spodziewać się, że elektryfikacja przyczyni się do redukcji ogólnego negatywnego oddziaływania transportu na środowisko, poprzez redukcję emisji hałasu i drgań powstających w transporcie kolejowym, ale również redukcję emisji tlenków węgla poprzez przejście części podróży z transportu samochodowego na transport kolejowy. Planowane rozwiązania organizacyjne i techniczne, podejmowane zarówno w fazie projektowania jak również i realizacji inwestycji,</p>	<p>Brak elektr. w sposób bezpośredni rzutuje na atrakcyjność tej linii i konkurencyjność komunikacji kolejowej w ujęciu regionalnym. Ponadto degraduje i pomija subregion słupski dodatkowo w układzie planowanych połączeń międzyregional. realizowanych przez PKP Intercity. Miasto Kołobrzeg drugie obok Ustki uzdrowisko, ma kilkanaście połączeń międzyregionalnych z głębi kraju, a Ustka-końcowa stacja na LK 405 tylko jedno połączenie, pociąg „Gwarek” relacji Katowice – Ustka. Tak miażdżąca różnica jest wynikiem braku elektr. i na odcinku linii nr 405 od Szczecinka do Słupska. Planiści w PKP Intercity nie rozdzielają połączeń sezonowych na stacji Szczecinek w dwóch kierunkach tj. na Ustkę i Kołobrzeg. Realizują tylko kierunek Kołobrzeg bo innego rodzaju działania wiążą się z rozwiązywaniem problemów logistycznych (dodatkowa lokomotywa spalinowa na kier. Ustka, rozdzielanie składów, próby hamulców itd.). Przy obecnych parametrach technicznych linii sukcesywnie redukuje się liczbę kursujących połączeń. Lk Nr 405 po wykonaniu elektryfikacji może stać się podstawowym elementem komunikującym środkowego Pomorza z centralnymi i południowymi obszarami Polski. Dzięki temu odgrywać będzie duże znaczenie w transp. pasażerskim oraz planowanych przewozach turyst. Jej elektr. stworzy możliwości rozwoju gospodar. tj. dostępu do przewozów towarowych w Porcie Ustka (przeładunki towarowe w Porcie cały czas trwają – brak jest tylko możliwości odbioru ładunków drogą kolejową ze względu na fatalny stan techniczny torowisk oraz brak elektryfikacji), jak również wykorzystania linii dla spraw obronności państwa związanych z dostępem do największego europej. poligonu NATO w Ustce. LK Nr 405 została wpisana przez Marszałka Województwa Pomorskiego jako zadanie priorytetowe do realizacji do regionalnych Programów Strategicznych Województwa Pomorskiego w dziedzinie transportu w latach 2014 – 2020. W tej chwili trwają prace przygotowawcze do wykonania studium wykonalności.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu.</p>
------	----------------	------------	-----------------------------------	---	--	--

				<p>spowodują, że po zakończeniu elektryfikacji linii prowadzony ruch kolejowy będzie w mniejszym stopniu niekorzystnie oddziaływać na środowisko. Cel nadrzędny tych działań to kompleksowa ochrona środowiska naturalnego na terenach położonych wzdłuż linii kolejowych oraz zaprogramowanie działań zapobiegających, łagodzących i zmniejszających negatywny wpływ prowadzonego ruchu kolejowego na środowisko naturalne. Elektryfikacja tej linii ma duże znaczenie z punktu widzenia turystycznego. Tereny te są miejscem wypoczynku setek tysięcy Polaków, którzy wypoczywają w nieskażonym czystym środowisku.</p>		
--	--	--	--	---	--	--

150.	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego Wydział Rozwoju Regionalnego	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 4.5	109	Rekomenduje się uwzględnienie projektu pn.: „Zintegrowany projekt modernizacji i rozwoju infrastruktury tramwajowej w Aglomeracji Śląsko – Zagłębiowskiej wraz z zakupem taboru tramwajowego”.	Zgodnie z projektem Mandatu Negocjacyjnego Samorządu ww. przedsięwzięcie będzie rekomendowane przez Województwo Śląskie do objęcia go wsparciem ze środków krajowych. Zadanie komplementarne z interwencją planowaną do realizacji w ramach ZIT. Planowane przedsięwzięcie jest kontynuacją realizowanego przez Tramwaje Śląskie S.A. w obecnej perspektywie unijnej w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko Działanie 7.3 Transport miejski w obszarach metropolitalnych, projektu pn. „Modernizacja infrastruktury tramwajowej i trolejbusowej w Aglomeracji Górnos Śląskiej wraz z infrastrukturą towarzyszącą”. Realizacja projektu wpłynie na: -poprawę komunikacji publicznej na obszarze aglomeracji, -zwiększenie dostępności do środków komunikacji zbiorowej, w tym dla osób niepełnosprawnych, -skrócenie czasu podróży, -zwiększenie komfortu jazdy, pewności i elastyczności linii tramwajowych, -skomunikowanie dużych osiedli miejskich z centrum aglomeracji, -zwiększenie przepustowości sieci komunikacji publicznej- szynowej, jak również autobusowej, wykorzystującej torowisko tramwajowe jako pas bus.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu. W przypadku transportu miejskiego lista projektów nie została jeszcze opracowana (patrz. poz. 121. Projekty dotyczące transportu publicznego w miastach). Trybami wyboru projektów w ramach priorytetu inwestycyjnego 4.5 będzie tryb pozakonkursowy oraz tryb konkursowy. Tryb pozakonkursowy będzie stosowany wyłącznie w przypadku 18 miast wojewódzkich posiadających Strategie Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT). Tryb konkursowy znajdzie zastosowanie natomiast w przypadku miast subregionalnych.
------	--	---	-----	--	--	--

151.	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego Wydział Rozwoju Regionalnego	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 4.5	109	Rekomenduje się uwzględnienie projektu pn.: „Jaworznicki Tramwaj. Integracja zeroemisyjnej komunikacji publicznej”.	Zgodnie z projektem Mandatu Negocyjacyjnego Samorządu ww. przedsięwzięcie będzie rekomendowane przez Województwo Śląskie do objęcia go wsparciem ze środków krajowych.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu. W przypadku transportu miejskiego lista projektów nie została jeszcze opracowana (patrz. poz. 121. Projekty dotyczące transportu publicznego w miastach). Trybami wyboru projektów w ramach priorytetu inwestycyjnego 4.5 będzie tryb pozakonkursowy oraz tryb konkursowy. Tryb pozakonkursowy będzie stosowany wyłącznie w przypadku 18 miast wojewódzkich posiadających Strategie Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT). Tryb konkursowy znajdzie zastosowanie natomiast w przypadku miast subregionalnych.
152.	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego Wydział Rozwoju Regionalnego	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.1	112	Rekomenduje się uwzględnienie projektu pn.: Rozbudowa infrastruktury MPL Katowice w Pyrzowicach.	Zgodnie z projektem Mandatu Negocyjacyjnego Samorządu ww. przedsięwzięcie będzie rekomendowane przez Województwo Śląskie do objęcia go wsparciem ze środków krajowych.  Projekt zakłada realizację przedsięwzięć inwestycyjnych z zakresu zwiększenia przepustowości strefy operacyjnej, strefy terminalowej oraz zaplecza technicznego. Ponadto realizacja projektu przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa transportu lotniczego w MPL Katowice.  Rozbudowa infrastruktury MPL „Katowice” wpłynie na rozwój społeczno-ekonomiczny Województwa Śląskiego oraz zwiększenie konkurencyjności Regionu.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Wsparcie POIiS, zgodnie z zakresem PI 7.1 (sieć TEN-T), będzie dotyczyło infrastruktury służącej poprawie bezpieczeństwa ruchu lotniczego w TEN-T. Szczegółowe typy inwestycji związanych z bezpieczeństwem ruchu lotniczego zostaną wskazane w Szczegółowym Opisie Priorytetów POIiS (SzOP). Z uwagi na zabezpieczenie przepustowości pasażerskiej lotnisk w sieci TEN-T nie przewiduje się dalszego wspierania ich rozbudowy.

153.	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego Wydział Rozwoju Regionalnego	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.1	112	Rekomenduje się uwzględnienie projektu pn.: Budowa autostrady A1 gr. województwa łódzkiego/śląskiego - Pyrzowice	Zgodnie z projektem Mandatu Negocjacyjnego Samorządu ww. przedsięwzięcie będzie rekomendowane przez Województwo Śląskie do objęcia go wsparciem ze środków krajowych, jako najistotniejsze w regionie z zakresu infrastruktury transportu drogowego.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu.
154.	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego Wydział Rozwoju Regionalnego	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.4	118	Rekomenduje się uwzględnienie projektu pn.: Postulat rozbudowy Centralnej Magistrali Kolejowej poprawiającej szybkość połączenia z Krakowem i Katowicami.	Zgodnie z projektem Mandatu Negocjacyjnego Samorządu ww. przedsięwzięcie będzie rekomendowane przez Województwo Śląskie do objęcia go wsparciem ze środków krajowych.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu.
155.	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego Wydział Rozwoju Regionalnego	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.4	118	Rekomenduje się uwzględnienie projektu pn.: Modernizacja linii kolejowej Katowice - Kraków (szybkie połączenie).	Zgodnie z projektem Mandatu Negocjacyjnego Samorządu ww. przedsięwzięcie będzie rekomendowane przez Województwo Śląskie do objęcia go wsparciem ze środków krajowych.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu.
156.	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego Wydział Rozwoju Regionalnego	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.4	118	Rekomenduje się uwzględnienie projektu pn.: Rewitalizacja linii kolejowej nr 97 Skawina – Żywiec na odcinku granica województwa – Żywiec.	Zgodnie z projektem Mandatu Negocjacyjnego Samorządu ww. przedsięwzięcie będzie rekomendowane przez Województwo Śląskie do objęcia go wsparciem ze środków krajowych.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu. Ponadto zgodnie z projektem linii demarkacyjnej inwestycje na liniach kolejowych o znaczeniu regionalnym będą realizowane ze środków RPO.

157.	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego Wydział Rozwoju Regionalnego	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.4	118	Rekomenduje się uwzględnienie projektu pn.: Rewitalizacja linii kolejowej nr 190 Bielsko Biała – Cieszyn na odcinkach: Bielsko Biała Główna – Skoczów i Golezów – Cieszyn.	Zgodnie z projektem Mandatu Negocjacyjnego Samorządu ww. przedsięwzięcie będzie rekomendowane przez Województwo Śląskie do objęcia go wsparciem ze środków krajowych.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu. Ponadto zgodnie z projektem linii demarkacyjnej inwestycje na liniach kolejowych o znaczeniu regionalnym będą realizowane ze środków RPO.
158.	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego Wydział Rozwoju Regionalnego	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.4	118	Rekomenduje się uwzględnienie projektu pn.: Rewitalizacja linii kolejowej nr 132/147 Bytom – Wrocław Główny na odcinkach: linia nr 132 Bytom – Zabrze Biskupice i linia nr 147 Zabrze Biskupice – Gliwice.	Zgodnie z projektem Mandatu Negocjacyjnego Samorządu ww. przedsięwzięcie będzie rekomendowane przez Województwo Śląskie do objęcia go wsparciem ze środków krajowych.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu. Ponadto zgodnie z projektem linii demarkacyjnej inwestycje na liniach kolejowych o znaczeniu regionalnym będą realizowane ze środków RPO.
159.	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego Wydział Rozwoju Regionalnego	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.4	118	Rekomenduje się uwzględnienie projektu pn.: Rewitalizacja linii kolejowej nr 117 Kalwaria Zebrzydowska – Bielsko-Biała Główna na odcinku granica województwa – Bielsko-Biała Główna.	Zgodnie z projektem Mandatu Negocjacyjnego Samorządu ww. przedsięwzięcie będzie rekomendowane przez Województwo Śląskie do objęcia go wsparciem ze środków krajowych.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu. Ponadto zgodnie z projektem linii demarkacyjnej inwestycje na liniach kolejowych o znaczeniu regionalnym będą realizowane ze środków RPO.



160.	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego Wydział Rozwoju Regionalnego	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.4	118	Rekomenduje się uwzględnienie projektu pn.: Rewitalizacja linii kolejowej nr 90 Zebrzydowice – Cieszyn.	Zgodnie z projektem Mandatu Negocjacyjnego Samorządu ww. przedsięwzięcie będzie rekomendowane przez Województwo Śląskie do objęcia go wsparciem ze środków krajowych.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu. Ponadto zgodnie z projektem linii demarkacyjnej inwestycje na liniach kolejowych o znaczeniu regionalnym będą realizowane ze środków RPO.
161.	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego Wydział Rozwoju Regionalnego	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.4	118	Rekomenduje się uwzględnienie projektu pn.: Rewitalizacja linii kolejowych nr 140/169/179/885/138 połączenia: Orzesze Jaśkowice – Tychy – Baraniec – KWK Piast - Nowy Bieruń – Oświęcim.	Zgodnie z projektem Mandatu Negocjacyjnego Samorządu ww. przedsięwzięcie będzie rekomendowane przez Województwo Śląskie do objęcia go wsparciem ze środków krajowych.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu. Ponadto zgodnie z projektem linii demarkacyjnej inwestycje na liniach kolejowych o znaczeniu regionalnym będą realizowane ze środków RPO.
162.	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego Wydział Rozwoju Regionalnego	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.4	118	Rekomenduje się uwzględnienie projektu pn.: Rewitalizacja linii kolejowej nr 140 Katowice Ligota – Nędza na odcinku Rybnik Towarowy – Sumina.	Zgodnie z projektem Mandatu Negocjacyjnego Samorządu ww. przedsięwzięcie będzie rekomendowane przez Województwo Śląskie do objęcia go wsparciem ze środków krajowych.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu. Ponadto zgodnie z projektem linii demarkacyjnej inwestycje na liniach kolejowych o znaczeniu regionalnym będą realizowane ze środków RPO.

163.	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego Wydział Rozwoju Regionalnego	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.4	118	Rekomenduje się uwzględnienie projektu pn.: Rewitalizacja linii kolejowych nr 694/157/190/191 Bronów – Bieniowiec – Skoczów – Golezów – Wisła Głębcze.	Zgodnie z projektem Mandatu Negocjacyjnego Samorządu ww. przedsięwzięcie będzie rekomendowane przez Województwo Śląskie do objęcia go wsparciem ze środków krajowych.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu. Ponadto zgodnie z projektem linii demarkacyjnej inwestycje na liniach kolejowych o znaczeniu regionalnym będą realizowane ze środków RPO.
164.	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego Wydział Rozwoju Regionalnego	Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	122	Rekomenduje się uwzględnienie projektu pn.: Budowa obwodnicy m. Toszek w ciągu DK 94.	Zgodnie z projektem Mandatu Negocjacyjnego Samorządu ww. przedsięwzięcie będzie rekomendowane przez Województwo Śląskie do objęcia go wsparciem ze środków krajowych.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu. Natomiast w przypadku obwodnic priorytetem będzie realizacja zadań z Załącznika nr 6 PBDK 2011-2015.
165.	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego Wydział Rozwoju Regionalnego	Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	122	Rekomenduje się uwzględnienie projektu pn.: Budowa obwodnicy m. Szczekociny i Goleniowy w ciągu DK 78.	Zgodnie z projektem Mandatu Negocjacyjnego Samorządu ww. przedsięwzięcie będzie rekomendowane przez Województwo Śląskie do objęcia go wsparciem ze środków krajowych.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu. Natomiast w przypadku obwodnic priorytetem będzie realizacja zadań z Załącznika nr 6 PBDK 2011-2015.

166.	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego Wydział Rozwoju Regionalnego	Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	122	Rekomenduje się uwzględnienie projektu pn.: Budowa obwodnicy m. Tworóg w ciągu DK 11.	Zgodnie z projektem Mandatu Negocjacyjnego Samorządu ww. przedsięwzięcie będzie rekomendowane przez Województwo Śląskie do objęcia go wsparciem ze środków krajowych.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu. Natomiast w przypadku obwodnic priorytetem będzie realizacja zadań z Załącznika nr 6 PBDK 2011-2015.
167.	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego Wydział Rozwoju Regionalnego	Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	122	Rekomenduje się uwzględnienie projektu pn.: Budowa obwodnicy m. Kroczyce i Pradła w ciągu DK 78	Zgodnie z projektem Mandatu Negocjacyjnego Samorządu ww. przedsięwzięcie będzie rekomendowane przez Województwo Śląskie do objęcia go wsparciem ze środków krajowych.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu. Natomiast w przypadku obwodnic priorytetem będzie realizacja zadań z Załącznika nr 6 PBDK 2011-2015.
168.	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego Wydział Rozwoju Regionalnego	Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	122	Rekomenduje się uwzględnienie projektu pn.: Budowa obwodnicy m. Racibórz w ciągu DK 45	Zgodnie z projektem Mandatu Negocjacyjnego Samorządu ww. przedsięwzięcie będzie rekomendowane przez Województwo Śląskie do objęcia go wsparciem ze środków krajowych.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu. Natomiast w przypadku obwodnic priorytetem będzie realizacja zadań z Załącznika nr 6 PBDK 2011-2015.

169.	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego Wydział Rozwoju Regionalnego	Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	122	Rekomenduje się uwzględnienie projektu pn.: Budowa obwodnicy m. Kochanowice w ciągu DK 46	Zgodnie z projektem Mandatu Negocjacyjnego Samorządu ww. przedsięwzięcie będzie rekomendowane przez Województwo Śląskie do objęcia go wsparciem ze środków krajowych.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu. Natomiast w przypadku obwodnic priorytetem będzie realizacja zadań z Załącznika nr 6 PBDK 2011-2015.
170.	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego Wydział Rozwoju Regionalnego	Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	122	Rekomenduje się uwzględnienie projektu pn.: Budowa obwodnicy m. Poręba i Zawiercie (Siewierz – Żerkowice) w ciągu drogi DK 78.	Zgodnie z projektem Mandatu Negocjacyjnego Samorządu ww. przedsięwzięcie będzie rekomendowane przez Województwo Śląskie do objęcia go wsparciem ze środków krajowych, jako naistotniejszej w regionie obwodnicy w ciągu dróg krajowych.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu. Natomiast w przypadku obwodnic priorytetem będzie realizacja zadań z Załącznika nr 6 PBDK 2011-2015.
171.	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego Wydział Rozwoju Regionalnego	Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	122	Rekomenduje się uwzględnienie projektu pn.: Przebudowa obiektów utrudnienie w ruchu z uwagi na ograniczenia nośności i skrajni poziomej na sieci dróg krajowych w woj. śląskim zlokalizowanych na drogach krajowych: S1, DK 86, DK 40, DK 94.	Zgodnie z projektem Mandatu Negocjacyjnego Samorządu ww. przedsięwzięcie będzie rekomendowane przez Województwo Śląskie do objęcia go wsparciem ze środków krajowych.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu.

172.	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego Wydział Rozwoju Regionalnego	Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	122	Rekomenduje się uwzględnienie projektu pn.: Przebudowa drogi DK 91 od Rudnik do granicy województwa wraz z obwodnicą miejscowości Kłomnice i Kościelec (od węzła autostradowego A1).	Zgodnie z projektem Mandatu Negocjacyjnego Samorządu ww. przedsięwzięcie będzie rekomendowane przez Województwo Śląskie do objęcia go wsparciem ze środków krajowych.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu. Natomiast w przypadku obwodnic priorytetem będzie realizacja zadań z Załącznika nr 6 PBDK 2011-2015.
173.	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego Wydział Rozwoju Regionalnego	Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	122	Rekomenduje się uwzględnienie projektu pn.: Budowa drogi ekspresowej S46 Kudowa Zdrój - Kłodzko - Opole - Częstochowa - Kraśnik - Lublin - Dorohusk (Włodawa) Trakt Staropolski na odcinku od gr. województwa do gr. M. Częstochowy.	Zgodnie z projektem Mandatu Negocjacyjnego Samorządu ww. przedsięwzięcie będzie rekomendowane przez Województwo Śląskie do objęcia go wsparciem ze środków krajowych.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu.
174.	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego Wydział Rozwoju Regionalnego	Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	122	Rekomenduje się uwzględnienie projektu pn.: Poprawa dojazdu do autostrady A1 - rozbudowa DK 46 na odcinku od granicy województwa śląskiego do granicy m. Częstochowa.	Zgodnie z projektem Mandatu Negocjacyjnego Samorządu ww. przedsięwzięcie będzie rekomendowane przez Województwo Śląskie do objęcia go wsparciem ze środków krajowych.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu.

175.	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego Wydział Rozwoju Regionalnego	Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	122	Rekomenduje się uwzględnienie projektu pn.: Rozbudowa DK 46 - ulicy Głównej i ulicy Przejazdowej w Częstochowie oraz przebudowa DK 43 od granicy miasta do ul. Pułaskiego (ul. Św. Rocha, Okulickiego, Św. Krzysztofa, Św. Jadwigi wraz z budową obejścia ul. Św. Barbary do ul. Pułaskiego.	Zgodnie z projektem Mandatu Negocjacyjnego Samorządu ww. przedsięwzięcie będzie rekomendowane przez Województwo Śląskie do objęcia go wsparciem ze środków krajowych.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu. W przypadku dróg krajowych w miastach na prawach powiatu zapisy osi priorytetowej IV, priorytetu inwestycyjnego 7.2 zostaną doprecyzowane i obejmować będą jednostki samorządu terytorialnego miast na prawach powiatu oraz ich jednostki organizacyjne. Tryb wyboru tych projektów (lista projektów, konkurs) nie został jeszcze określony.
176.	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego Wydział Rozwoju Regionalnego	Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	122	Rekomenduje się uwzględnienie projektu pn.: Przebudowa DK44 w relacji Gliwice-Oświęcim, na odcinku od skrzyżowania z DW928 w Mikołowie przez miasto Tychy do planowanego skrzyżowania w S1 w Bieruniu.	Zgodnie z projektem Mandatu Negocjacyjnego Samorządu ww. przedsięwzięcie będzie rekomendowane przez Województwo Śląskie do objęcia go wsparciem ze środków krajowych.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu. W przypadku dróg krajowych w miastach na prawach powiatu zapisy osi priorytetowej IV, priorytetu inwestycyjnego 7.2 zostaną doprecyzowane i obejmować będą jednostki samorządu terytorialnego miast na prawach powiatu oraz ich jednostki organizacyjne. Tryb wyboru tych projektów (lista projektów, konkurs) nie został jeszcze określony.

177.	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego Wydział Rozwoju Regionalnego	Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	122	Rekomenduje się uwzględnienie projektu pn.: Modernizacja i przebudowa węzłów na najbardziej obciążonej drodze regionu – DK94/86 w przebiegu Katowice – Sosnowiec – Będzin – Czeladź (DK86) oraz Czeladź, Będzin, Sosnowiec do Dąbrowy Górniczej (DK94).	Zgodnie z projektem Mandatu Negocjacyjnego Samorządu ww. przedsięwzięcie będzie rekomendowane przez Województwo Śląskie do objęcia go wsparciem ze środków krajowych.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu. W przypadku dróg krajowych w miastach na prawach powiatu zapisy osi priorytetowej IV, priorytetu inwestycyjnego 7.2 zostaną doprecyzowane i obejmować będą jednostki samorządu terytorialnego miast na prawach powiatu oraz ich jednostki organizacyjne. Tryb wyboru tych projektów (lista projektów, konkurs) nie został jeszcze określony.
178.	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego Wydział Rozwoju Regionalnego	Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	122	Rekomenduje się uwzględnienie projektu pn.: Budowa połączenia autostrady A1 i A4 – etap I - zmiana przebiegu drogi krajowej nr 79 na terenie miast Katowice, Chorzów, Bytom od węzła z ul. Katowicką do Al. Jana Pawła II.	Zgodnie z projektem Mandatu Negocjacyjnego Samorządu ww. przedsięwzięcie będzie rekomendowane przez Województwo Śląskie do objęcia go wsparciem ze środków krajowych.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu. W przypadku dróg krajowych w miastach na prawach powiatu zapisy osi priorytetowej IV, priorytetu inwestycyjnego 7.2 zostaną doprecyzowane i obejmować będą jednostki samorządu terytorialnego miast na prawach powiatu oraz ich jednostki organizacyjne. Tryb wyboru tych projektów (lista projektów, konkurs) nie został jeszcze określony.

179.	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego Wydział Rozwoju Regionalnego	Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	122	Rekomenduje się uwzględnienie projektu pn.: Stworzenie nowej strefy terenów inwestycyjnych i wyprowadzenie ruchu tranzytowego z centrum poprzez rozbudowę Drogi Głównej Zachodniej w Gliwicach.	Zgodnie z projektem Mandatu Negocyjacyjnego Samorządu ww. przedsięwzięcie będzie rekomendowane przez Województwo Śląskie do objęcia go wsparciem ze środków krajowych.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu. W przypadku dróg krajowych w miastach na prawach powiatu zapisy osi priorytetowej IV, priorytetu inwestycyjnego 7.2 zostaną doprecyzowane i obejmować będą jednostki samorządu terytorialnego miast na prawach powiatu oraz ich jednostki organizacyjne. Tryb wyboru tych projektów (lista projektów, konkurs) nie został jeszcze określony.
180.	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego Wydział Rozwoju Regionalnego	Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	122	Rekomenduje się uwzględnienie projektu pn.: Wsparcie multimodalnego europejskiego obszaru transportu poprzez budowę łącznika pomiędzy S1-DK94 w celu połączenia terenów inwestycyjnych Zagłębia Dąbrowskiego z Euroterminalem w Sławkowie.	Zgodnie z projektem Mandatu Negocyjacyjnego Samorządu ww. przedsięwzięcie będzie rekomendowane przez Województwo Śląskie do objęcia go wsparciem ze środków krajowych.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu.
181.	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego Wydział Rozwoju Regionalnego	Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	122	Rekomenduje się uwzględnienie projektu pn.: Budowa Beskidzkiej Drogi Integracyjnej - Rozbudowa DK 52 na odcinku Bielsko-Biała – granica województwa.	Zgodnie z projektem Mandatu Negocyjacyjnego Samorządu ww. przedsięwzięcie będzie rekomendowane przez Województwo Śląskie do objęcia go wsparciem ze środków krajowych.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu.



182.	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego Wydział Rozwoju Regionalnego	Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	122	Rekomenduje się uwzględnienie projektu pn.: Budowa Beskidzkiej Drogi Integracyjnej - Rozbudowa DK 52 (ul. Krakowskiej/Żywieckiej) w Bielsku-Białej.	Zgodnie z projektem Mandatu Negocjacyjnego Samorządu ww. przedsięwzięcie będzie rekomendowane przez Województwo Śląskie do objęcia go wsparciem ze środków krajowych.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu. W przypadku dróg krajowych w miastach na prawach powiatu zapisy osi priorytetowej IV, priorytetu inwestycyjnego 7.2 zostaną doprecyzowane i obejmować będą jednostki samorządu terytorialnego miast na prawach powiatu oraz ich jednostki organizacyjne. Tryb wyboru tych projektów (lista projektów, konkurs) nie został jeszcze określony.
183.	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego Wydział Rozwoju Regionalnego	Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	122	Rekomenduje się uwzględnienie projektu pn.: Rozbudowa Drogi Krajowej Nr 81 od węzła autostrady A4 z DK 86 do budowanego węzła z ul. Armii Krajowej w Katowicach – Etap I i IV.	Zgodnie z projektem Mandatu Negocjacyjnego Samorządu ww. przedsięwzięcie będzie rekomendowane przez Województwo Śląskie do objęcia go wsparciem ze środków krajowych.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu. W przypadku dróg krajowych w miastach na prawach powiatu zapisy osi priorytetowej IV, priorytetu inwestycyjnego 7.2 zostaną doprecyzowane i obejmować będą jednostki samorządu terytorialnego miast na prawach powiatu oraz ich jednostki organizacyjne. Tryb wyboru tych projektów (lista projektów, konkurs) nie został jeszcze określony.

184.	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego Wydział Rozwoju Regionalnego	Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	122	Rekomenduje się uwzględnienie projektu pn.: Przebudowa Alei Wojska Polskiego – DK 1 w Częstochowie.	Zgodnie z projektem Mandatu Negocjacyjnego Samorządu ww. przedsięwzięcie będzie rekomendowane przez Województwo Śląskie do objęcia go wsparciem ze środków krajowych.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu. W przypadku dróg krajowych w miastach na prawach powiatu zapisy osi priorytetowej IV, priorytetu inwestycyjnego 7.2 zostaną doprecyzowane i obejmować będą jednostki samorządu terytorialnego miast na prawach powiatu oraz ich jednostki organizacyjne. Tryb wyboru tych projektów (lista projektów, konkurs) nie został jeszcze określony.
185.	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego Wydział Rozwoju Regionalnego	Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	122	Rekomenduje się uwzględnienie projektu pn.: Budowa Drogowej Trasy Średnicowej Wschód – etap I - do węzła S1 Jęzor oraz do węzła 3-go Maja w Sosnowcu Etap II – Budowa DTŚ Wschód- od węzła 3-go Maja w Sosnowcu do węzła z S1 w Dąbrowie Górniczej.	Zgodnie z projektem Mandatu Negocjacyjnego Samorządu ww. przedsięwzięcie będzie rekomendowane przez Województwo Śląskie do objęcia go wsparciem ze środków krajowych.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu. W przypadku dróg krajowych w miastach na prawach powiatu zapisy osi priorytetowej IV, priorytetu inwestycyjnego 7.2 zostaną doprecyzowane i obejmować będą jednostki samorządu terytorialnego miast na prawach powiatu oraz ich jednostki organizacyjne. Tryb wyboru tych projektów (lista projektów, konkurs) nie został jeszcze określony.

186.	Urząd Miasta Częstochowy	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 4.5	110	<p>1. Tabela dotycząca wskaźników rezultatu zawiera zapis Liczba przewozów pasażerskich komunikacją miejską w miastach wojewódzkich - zmiana nazwy wskaźnika rezultatu na „liczba przewozów pasażerskich komunikacją miejską”. 2. W zapisie dotyczącym opisu zakresu wsparcia widnieje zdanie Biorąc pod uwagę zakładane cele interwencji, ze środków UE w ramach Programu nie będą realizowane proste remonty, których efektem nie będzie radykalna poprawa świadczonych usług w transporcie. Należy doprecyzować, czy w ramach PO LiŚ będą możliwe remonty istniejącej infrastruktury tramwajowej 3. Wskaźniki typu output wskazana większa spójność wskaźników z zakresem realizowanego projektu</p>	<p>1. Zapis ten jednoznacznie ogranicza dostępność dotacji dla miast poza wojewódzkich, w których inwestycje z zakresu jakie zakłada priorytet są konieczne np. Częstochowa. Taki (zapis) wymóg dotyczący wskaźnika rezultatu jest nie spójny z celem priorytetu i z potencjalną listą beneficjentów. Poza tym wskaźnik ten powinien zostać doprecyzowany 'komunikacją miejską' czyli bierzemy pod uwagę sumę przewozów z wszystkich rodzajów transportu publicznego (tramwaj, autobus, trolejbus) czy odnosimy wskaźnik do konkretnego środka transportu będącego przedmiotem projektu.</p> <p>2. Opis powinien być jednoznaczny i w pełni wyjaśniać, iż dopuszczalne są albo nie są - proste remonty istniejącej infrastruktury, których efektem będzie radykalna poprawa świadczonych usług w transporcie. Infrastruktura (taboru kolei miejskiej) jest często archaiczna, wymagająca remontu w celu możliwości dostosowania do obsługi nowoczesnego taboru.</p> <p>3. Wskazane konkretne uszczegółowienie w jakim zakresie dopuszcza się przebudowę/budowę lub remont infrastruktury np. tramwajowej 4. W całej treści opisu priorytetu (poza wskaźnikami) nie mówi się wprost o tramwajach, ale zakładamy, że niska emisja tyczy się i tego rodzaju transportu - można doprecyzować zapisy.</p>	<p>Ad. 1) <b>Uwaga uwzględniona.</b> Nazwa wskaźnika została zmieniona, tak by obejmował też miasta pozawojewódzkie: "<i>Liczba przewozów pasażerskich w przeliczeniu na 1 mieszkańca obszarów miejskich</i>". Ad. 2 i 3) <b>Uwaga uwzględniona.</b> Zapis został usunięty, poszczególne typy prac inwestycyjnych zostaną określone w Szczegółowym Opisie Priorytetów PO LiŚ (SzOP).</p> <p>Ad. 4) <b>Uwaga uwzględniona.</b> Zapisy zostały doprecyzowane zgodnie z poniższym: "<i>W miastach posiadających transport szynowy (tramwaje) preferowany będzie rozwój tej gałęzi transportu zbiorowego, natomiast w pozostałych miastach finansowane będą inne niskoemisyjne formy transportu miejskiego</i>".</p>
------	--------------------------	---	-----	---	--	--

187.	Urząd Miasta Częstochowy	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.1	123	1. Tabela dotycząca wskaźników rezultatu zawiera zapis Liczba miast wojewódzkich włączonych do sieci dróg o wysokiej przepustowości i (klasy S i A) 2. Środki unijne w ramach programu krajowego zostaną skoncentrowane na budowie dróg ekspresowych, budowa autostrad zostanie zakończona ze środków krajowych, natomiast drogi niższych niż krajowe kategorii będą finansowane z programów regionalnych.	1. Zapis ten jednoznacznie ogranicza możliwość realizacji wskaźników rezultatu dla miast poza wojewódzkich, w których inwestycje z zakresu jakie zakłada priorytet są konieczne. Zapis dotyczący wskaźnika rezultatu jest nie spójny z celem priorytetu. 2. Co w takim razie z drogami krajowymi. Tak naprawdę z drogami niższej kategorii też jest problem z dofinansowaniem, a o krajówkach w POIS zapomniano zupełnie.	Ad. 1) <b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Rezultat strategiczny (włączenie wszystkich miast wojewódzkich do sieci dróg ekspresowych i autostrad) jest zbieżny z celem interwencji osi III (stworzenie sieci transportowej TEN-T na obszarze całego kraju). Wskaźnik rezultatu strategicznego, z uwagi na swój charakter (POIiŚ jest jednym z narzędzi które służą jego osiągnięciu, np. obok CEF) nie ogranicza realizacji inwestycji na odcinkach dróg ekspresowych łączących miasta pozawojewódzkie. Ad. 2) <b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Inwestycje na drogach krajowych są przewidziane w ramach PI 7.2 osi IV POIiŚ.
188.	Gmina Kielce	Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	125	Potraktowanie miast na prawach powiatu, jako zarządców dróg krajowych, na równi z GDDKiA, w możliwości ubiegania się o dofinansowanie. Zapis: Projekty będą realizowane przede wszystkim na drogach zarządzanych przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad sugeruje marginalizację miast na prawach powiatu.	Duże zapotrzebowanie na budowę i przebudowę ulic w ciągach dróg krajowych w miastach na prawach powiatu.	<b>Uwaga uwzględniona.</b> Zapisy osi priorytetowej IV, priorytetu inwestycyjnego 7.2 zostały doprecyzowane i obejmują jednostki samorządu terytorialnego miast na prawach powiatu oraz ich jednostki organizacyjne.

189.	Gmina Kielce	Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	77, 123	Zakres interwencji osi priorytetowej IV, zgodnie z informacjami publikowanymi od strony 123, obejmuje priorytet inwestycyjny 7.1 i 7.2, przy czym priorytet inwestycyjny 7.1, znajduje się również w osi priorytetowej III. Z kolei na stronie 77, w tabeli dotyczącej Architektury programu operacyjnego, w ramach IV osi priorytetowej, przewiduje się tylko priorytet inwestycyjny 7.2. Obie strony dokumentu wzajemnie się wykluczają. Sugerujemy pozostawienie priorytetu 7.1, tylko w osi priorytetowej III.	Istnienie tego samego priorytetu inwestycyjnego w dwóch osiach priorytetowych, powoduje trudności w określeniu linii demarkacyjnej i wprowadza niepotrzebny chaos.	<b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> Zapisy w tabeli dotyczącej architektury programu operacyjnego zostały uzupełnione o PI 7.1. Uwzględnienie PI 7.1 w osi IV wynika z potrzeby zagospodarowania środków EFRR na cele rozwoju drogowej sieci TEN-T (inwestycje na sieci TEN-T w osi III finansowane są ze środków Funduszu Spójności).
190.	Gmina Kielce	Załączniki	204	Uzupełnienie projektów drogowych o drogę krajową nr 73 na odcinku Kielce-Tarnów.	Duże natężenie ruchu i umożliwienie dostępu do autostrady A4, będącej elementem sieci TEN-T. Projekt byłby kontynuacją zadania realizowanego w obecnym Programie Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu.

191.	Samorząd Województwa Warmińsko-Mazurskiego	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 4.5	110	Wykreślenie zapisu w zakresie nie objętym wsparciem w ramach programu dotyczącego Polski Wschodniej w części dotyczącej wsparcia transportu miejskiego.	Zgodnie z ostatecznie wypracowaną linią demarkacyjną dla interwencji funduszy UE na lata 2014-2020 (wersja z września 2013 r.) w priorytecie inwestycyjnym 4.5 w części dotyczącej wsparcia z poziomu krajowego (z Funduszu Spójności) zrównoważonej mobilności miejskiej i ekologicznego transportu wsparcie obejmować będzie projekty realizowane na terenie 18 miast wojewódzkich i obszarów powiązanych z nimi funkcjonalnie, w tym z makroregionu Polski Wschodniej. W związku z tym Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 powinien odzwierciedlać te zapisy wynikające z podziału linii demarkacyjnych.	<b>Uwaga uwzględniona.</b> Przedmiotowe zapisy zostały usunięte.
------	--	---	-----	---	--	--

192.	Samorząd Województwa Warmińsko-Mazurskiego	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.1	123	<p>Uwaga dotyczy Osi priorytetowej IV, dla której brak zakładki w priorytecie inwestycyjnym 7.1. Proponuje się zapis: 'W ramach priorytetu inwestycyjnego realizowane będą projekty budowy dróg ekspresowych oraz krajowych na sieci kompleksowej TEN-T, niezbędne do dokończenia tworzenia w pełni spójnej krajowej sieciodrogowej o najwyższych parametrach'</p>	<p>W związku z tym, że najwyższy priorytet będzie skierowany wobec obszarów wymagających dokończenia inwestycji infrastrukturalnych podjętych w okresie 2007-2013, klasa drogi nie może ograniczać projektów mających na celu dokończenie inwestycji w ciągach komunikacyjnych, na które w perspektywie 2007-13 poniesiono bardzo duże nakłady finansowe, a które stanowią drogi klasy 'Droga krajowa, główna przyspieszona - GP'. Zaprzestanie inwestycji w tych ciągach komunikacyjnych kompleksowej sieci TEN-T spowoduje tworzenie się wąskich gardeł komunikacyjnych, spadek efektywności dotychczas poniesionych nakładów, a także pogłębi wykluczenie komunikacyjne obszarów powiązanych z siecią TEN-T (w tym ośrodków subregionalnych) drogami krajowymi. Istotnym jest, że drogi takie stanowią powiązanie korytarzy transportowych - vide np. DK 16, bazowej sieci TEN-T, a wg zapisów Wniosku ws. Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T (KOM(2011) 650), rolą sieci kompleksowej powinna być integracja obszarów z głównymi korytarzami transportowymi UE m.in obszarów o ograniczonej dostępności transportowej.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Z uwagi na ograniczoną ilość środków w PI 7.1 są one kierowane na inwestycje służące zakończeniu budowy spójnej sieci dróg o najwyższych parametrach (S). Interwencje na drogach krajowych przewidziane są w ramach PI 7.2.</p>
------	--	---	-----	--	--	--

193.	Samorząd Województwa Warmińsko-Mazurskiego	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.1	124	<p>Uwaga dotyczy Osi priorytetowej IV, dla której brak zakładki w priorytecie inwestycyjnym 7.1: W części dotyczącej wyboru projektów do dofinansowania, proponuje się wskazanie jako dokumentu strategicznego, Strategii Rozwoju Transportu 2020 (2030) - SRT, zamiast jej Dokumentu Implementacyjnego. Sekcja ta powinna być uzupełniona o Kontrakty Terytorialne poszczególnych województw, jako strategicznych dokumentów odniesienia w procesie wyboru projektów.</p>	<p>Dokument Implementacyjny SRT stanowi dokument wykonawczy i co najważniejsze podlegał będzie zmianom oraz aktualizacjom. W związku z tym lista projektów strategicznych do realizacji powinna wynikać z zapisów dokumentu nadrzędnego jakim jest SRT oraz to kryteria zawarte w SRT powinny być punktem wyjścia, a nie lista rankingowa z Dokumentu Implementacyjnego. Ponadto dokumentem, który w tym procesie będzie pełnił strategiczną rolę jest Kontrakt Terytorialny Województwa, zawierający listę przedsięwzięć uzgodnionych na poziomie krajowym i regionalnym do realizacji w przyszłej perspektywie UE. W związku z powyższym Kontrakt Terytorialny powinien być wskazany w PO IiŚ 2014-2020 jako strategiczny dokument odniesienia w 'Zasadach wyboru projektów do dofinansowania'.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Wskazanie Dokumentu Implementacyjnego w części dotyczącej zasad wyboru projektów wynika z zawartego w nim project pipeline (listy projektów i harmonogramu ich realizacji). Projekt Dokumentu Implementacyjnego stanowi wypełnienie konkretnych warunków ex ante KE (i sposobów ich spełnienia) w zakresie programowania inwestycji transportowych. SRT jest dokumentem zbyt ogólnym by wypełnić nałożone na Polskę kryteria warunkowości ex ante w celu tematycznym 7 (nie identyfikuje konkretnych projektów). Kryteria identyfikacji i priorytetyzacji projektów transportowych w projekcie DI są obiektywne dzięki czemu o ich realizacji (i kolejności) decydują merytoryczne przesłanki. Natomiast Kontrakty Terytorialne będą służyły koordynacji realizacji polityki (inwestycji) na poziomie krajowym i regionalnym.</p>
------	--	---	-----	--	---	--



194.	Samorząd Województwa Warmińsko-Mazurskiego	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.1	114	<p>W części dotyczącej wyboru projektów do dofinansowania, proponuje się wskazanie jako dokumentu strategicznego, Strategii Rozwoju Transportu 2020 (2030) - SRT, zamiast jej Dokumentu Implementacyjnego. Sekcja ta powinna być uzupełniona o Kontrakty Terytorialne poszczególnych województw, jako strategicznych dokumentów odniesienia w procesie wyboru projektów.</p>	<p>Dokument Implementacyjny SRT stanowi dokument wykonawczy i co najważniejsze podlegał będzie zmianom oraz aktualizacjom. W związku z tym lista projektów strategicznych do realizacji powinna wynikać z zapisów dokumentu nadrzędnego jakim jest SRT oraz to kryteria zawarte w SRT powinny być punktem wyjścia, a nie lista rankingowa z Dokumentu Implementacyjnego. Ponadto dokumentem, który w tym procesie będzie pełnił strategiczną rolę jest Kontrakt Terytorialny Województwa, zawierający listę przedsięwzięć uzgodnionych na poziomie krajowym i regionalnym do realizacji w przyszłej perspektywie UE. W związku z powyższym Kontrakt Terytorialny powinien być wskazany w PO IiŚ 2014-2020 jako strategiczny dokument odniesienia w 'Zasadach wyboru projektów do dofinansowania'.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Wskazanie Dokumentu Implementacyjnego w części dotyczącej zasad wyboru projektów wynika z zawartego w nim project pipeline (listy projektów i harmonogramu ich realizacji). Projekt Dokumentu Implementacyjnego stanowi wypełnienie konkretnych warunków ex ante KE (i sposobów ich spełnienia) w zakresie programowania inwestycji transportowych. SRT jest dokumentem zbyt ogólnym by wypełnić nałożone na Polskę kryteria warunkowości ex ante w celu tematycznym 7 (nie identyfikuje konkretnych projektów). Kryteria identyfikacji i priorytetyzacji projektów transportowych w projekcie DI są obiektywne dzięki czemu o ich realizacji (i kolejności) decydują merytoryczne przesłanki. Natomiast Kontrakty Terytorialne będą służyły koordynacji realizacji polityki (inwestycji) na poziomie krajowym i regionalnym.</p>
------	--	---	-----	--	---	--

195.	Samorząd Województwa Warmińsko-Mazurskiego	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.3	116	<p>W części dotyczącej zwiększenia konkurencyjności polskich portów morskich proponuje się nadanie następującego zapisu: Inwestycje dotyczące infrastruktury dostępu od strony morza będą obejmowały modernizację wejść do portów, budowę, modernizację i pogłębienie torów wodnych wraz z umocnieniami brzegowymi, torów podejściowych, falochronówostonowych umożliwiających bezpieczne wejście do portów większych niż dotychczas statków, w tym największych jakie mogą wejść na Bałtyk.</p>	<p>W związku z prowadzoną obecnie Oceną oddziaływania na środowisko Programu Wieloletniego „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”, której wstępne wyniki wskazują na perspektywiczne warunki realizacji projektu do 2020 r., zapis umożliwiający realizację projektu w ramach PO IiŚ 2014-2020 powinien znaleźć się w programie operacyjnym. Tym samym typ projektu polegający na budowie dróg wodnych jest uzasadniony.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Opis interwencji ze środków PI 7.3 powinien być spójny z listą projektów z projektu Dokumentu Implementacyjnego, która nie zawiera przedstawionego w uwadze projektu.</p>
------	--	---	-----	--	---	--

196.	Samorząd Województwa Warmińsko-Mazurskiego	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.3	117	<p>W części dotyczącej wyboru projektów do dofinansowania, proponuje się wskazanie jako dokumentu strategicznego, Strategii Rozwoju Transportu 2020 (2030) - SRT, zamiast jej Dokumentu Implementacyjnego. Sekcja ta powinna być uzupełniona o Kontrakty Terytorialne poszczególnych województw, jako strategicznych dokumentów odniesienia w procesie wyboru projektów.</p>	<p>Dokument Implementacyjny SRT stanowi dokument wykonawczy i co najważniejsze podlegał będzie zmianom oraz aktualizacjom. W związku z tym lista projektów strategicznych do realizacji powinna wynikać z zapisów dokumentu nadrzędnego jakim jest SRT oraz to kryteria zawarte w SRT powinny być punktem wyjścia, a nie lista rankingowa z Dokumentu Implementacyjnego. Ponadto dokumentem, który w tym procesie będzie pełnił strategiczną rolę jest Kontrakt Terytorialny Województwa, zawierający listę przedsięwzięć uzgodnionych na poziomie krajowym i regionalnym do realizacji w przyszłej perspektywie UE. W związku z powyższym Kontrakt Terytorialny powinien być wskazany w PO IiŚ 2014-2020 jako strategiczny dokument odniesienia w 'Zasadach wyboru projektów do dofinansowania'.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Wskazanie Dokumentu Implementacyjnego w części dotyczącej zasad wyboru projektów wynika z zawartego w nim project pipeline (listy projektów i harmonogramu ich realizacji). Projekt Dokumentu Implementacyjnego stanowi wypełnienie konkretnych warunków ex ante KE (i sposobów ich spełnienia) w zakresie programowania inwestycji transportowych. SRT jest dokumentem zbyt ogólnym by wypełnić nałożone na Polskę kryteria warunkowości ex ante w celu tematycznym 7 (nie identyfikuje konkretnych projektów). Kryteria identyfikacji i priorytetyzacji projektów transportowych w projekcie DI są obiektywne dzięki czemu o ich realizacji (i kolejności) decydują merytoryczne przesłanki. Natomiast Kontrakty Terytorialne będą służyły koordynacji realizacji polityki (inwestycji) na poziomie krajowym i regionalnym.</p>
------	--	---	-----	--	---	--

197.	Samorząd Województwa Warmińsko-Mazurskiego	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.4	120	<p>W części dotyczącej wyboru projektów do dofinansowania, proponuje się wskazanie jako dokumentu strategicznego, Strategii Rozwoju Transportu 2020 (2030) - SRT, zamiast jej Dokumentu Implementacyjnego. Sekcja ta powinna być uzupełniona o Kontrakty Terytorialne poszczególnych województw, jako strategicznych dokumentów odniesienia w procesie wyboru projektów.</p>	<p>Dokument Implementacyjny SRT stanowi dokument wykonawczy i co najważniejsze podlegał będzie zmianom oraz aktualizacjom. W związku z tym lista projektów strategicznych do realizacji powinna wynikać z zapisów dokumentu nadrzędnego jakim jest SRT oraz to kryteria zawarte w SRT powinny być punktem wyjścia, a nie lista rankingowa z Dokumentu Implementacyjnego. Ponadto dokumentem, który w tym procesie będzie pełnił strategiczną rolę jest Kontrakt Terytorialny Województwa, zawierający listę przedsięwzięć uzgodnionych na poziomie krajowym i regionalnym do realizacji w przyszłej perspektywie UE. W związku z powyższym Kontrakt Terytorialny powinien być wskazany w PO IiŚ 2014-2020 jako strategiczny dokument odniesienia w 'Zasadach wyboru projektów do dofinansowania'.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Wskazanie Dokumentu Implementacyjnego w części dotyczącej zasad wyboru projektów wynika z zawartego w nim project pipeline (listy projektów i harmonogramu ich realizacji). Projekt Dokumentu Implementacyjnego stanowi wypełnienie konkretnych warunków ex ante KE (i sposobów ich spełnienia) w zakresie programowania inwestycji transportowych. SRT jest dokumentem zbyt ogólnym by wypełnić nałożone na Polskę kryteria warunkowości ex ante w celu tematycznym 7 (nie identyfikuje konkretnych projektów). Kryteria identyfikacji i priorytetyzacji projektów transportowych w projekcie DI są obiektywne dzięki czemu o ich realizacji (i kolejności) decydują merytoryczne przesłanki. Natomiast Kontrakty Terytorialne będą służyły koordynacji realizacji polityki (inwestycji) na poziomie krajowym i regionalnym.</p>
------	--	---	-----	--	---	--

198.	Samorząd Województwa Warmińsko-Mazurskiego	Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	125	W części dotyczącej wyboru projektów do dofinansowania, proponuje się wskazanie jako dokumentu strategicznego, Strategii Rozwoju Transportu 2020 (2030) - SRT, zamiast jej Dokumentu Implementacyjnego. Sekcja ta powinna być uzupełniona o Kontrakty Terytorialne poszczególnych województw, jako strategicznych dokumentów odniesienia w procesie wyboru projektów.	Dokument Implementacyjny SRT stanowi dokument wykonawczy i co najważniejsze podlegał będzie zmianom oraz aktualizacjom. W związku z tym lista projektów strategicznych do realizacji powinna wynikać z zapisów dokumentu nadrzędnego jakim jest SRT oraz to kryteria zawarte w SRT powinny być punktem wyjścia, a nie lista rankingowa z Dokumentu Implementacyjnego. Ponadto dokumentem, który w tym procesie będzie pełnił strategiczną rolę jest Kontrakt Terytorialny Województwa, zawierający listę przedsięwzięć uzgodnionych na poziomie krajowym i regionalnym do realizacji w przyszłej perspektywie UE. W związku z powyższym Kontrakt Terytorialny powinien być wskazany w PO IiŚ 2014-2020 jako strategiczny dokument odniesienia w 'Zasadach wyboru projektów do dofinansowania'.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Wskazanie Dokumentu Implementacyjnego w części dotyczącej zasad wyboru projektów wynika z zawartego w nim project pipeline (listy projektów i harmonogramu ich realizacji). Projekt Dokumentu Implementacyjnego stanowi wypełnienie konkretnych warunków ex ante KE (i sposobów ich spełnienia) w zakresie programowania inwestycji transportowych. SRT jest dokumentem zbyt ogólnym by wypełnić nałożone na Polskę kryteria warunkowości ex ante w celu tematycznym 7 (nie identyfikuje konkretnych projektów). Kryteria identyfikacji i priorytetyzacji projektów transportowych w projekcie DI są obiektywne dzięki czemu o ich realizacji (i kolejności) decydują merytoryczne przesłanki. Natomiast Kontrakty Terytorialne będą służyły koordynacji realizacji polityki (inwestycji) na poziomie krajowym i regionalnym.
------	--	--	-----	---	--	---

199.	Miasto Poznań	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 4.5	110	Preferowany będzie rozwój transportu szynowego, natomiast w uzasadnionych przypadkach możliwe będzie finansowanie innych niskoemisyjnych form transportu miejskiego (np. trolejbus, ekologiczny autobus).	Przedmiotowy zapis powoduje wybór tylko jednego wariantu inwestycyjnego opartego na transporcie szynowym (tramwaj). Brak jest odniesienia co jest uzasadnionym przypadkiem. Należy przeformułować zapis dopuszczając możliwość stosowania rozwiązań opartych na trolejbusach i ekologicznych autobusach. Co do zasady każda forma transportu wskazana w programie jest niskoemisyjna. Wybór wariantu inwestycyjnego powinien jednak wynikać z Planów Transportowych i analizy efektywności dla danego projektu, które wskażą najbardziej optymalne rozwiązanie.	<b>Uwaga uwzględniona.</b> Kryteria wyboru projektów zostaną wypracowane na etapie prac nad Szczegółowym Opisem Priorytetów POLiS (SzOP) i będą uwzględniały zróżnicowaną sytuację miast odnośnie kształtu funkcjonującego systemu transportu zbiorowego, możliwości (kierunków) jego rozwoju i istniejących potrzeb taborowych. Z tego względu przedmiotowe zapisy POLiS zostały przeformułowane: <i>"W miastach posiadających transport szynowy (tramwaje) preferowany będzie rozwój tej gałęzi transportu zbiorowego, natomiast w pozostałych miastach finansowane będą inne niskoemisyjne formy transportu miejskiego."</i>
------	---------------	---	-----	---	---	---

200.	Miasto Poznań	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.1	112-114	<p>Wzmocnienie roli transportu kolejowego w zintegrowanym systemie transportowym kraju wymagać będzie skoncentrowania interwencji przede wszystkim na uzupełnianiu luk na głównych szlakach (magistralach) kolejowych w TEN-T, dzięki czemu największe miasta zostaną połączone siecią nowoczesnych linii kolejowych. Inwestycje będą obejmować modernizację i rehabilitację<sup>168</sup> istniejących szlaków kolejowych, w szczególności w sieci TEN-T przy zapewnieniu pełnej zgodności prowadzonych działań z parametrami technicznymi wymaganymi dla infrastruktury kolejowej.</p>	<p>Brak nawiązania czy planowane działania będą dotyczyły stworzeniu kolei dużych prędkości. Z opisu wynika, że głównym celem jest modernizacja istniejących już szlaków komunikacyjnych.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Brak nawiązania w treści Programu oznacza, że nie planuje się zaangażowania środków POIiS w realizację KDP.</p>
------	---------------	---	---------	--	---	--

201.	Miasto Poznań	Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	125	<p>W ramach priorytetu inwestycyjnego planuje się realizację projektów drogowych związanych: połączeniem ośrodków miejskich z siecią TEN-T (drogi ekspresowe i drogi krajowe pozaTEN-T), odciążeniem miast od nadmiernego ruchu drogowego (obwodnice, drogi wylotowe miast). Projekty będą realizowane przede wszystkim na drogach zarządzanych przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad. Będą one uzupełniane o inwestycje z zakresu montażu infrastruktury monitoringu i zarządzania ruchem (ITS) oraz systemów poprawiających bezpieczeństwo ruchu drogowego. ... Budowa obwodnic i dróg wylotowych z miast zostanie zaadresowana do tych miast, w których zidentyfikowano m. in. znaczne obciążenie infrastruktury drogowej przebiegającym przez nieruchomym ciężkim, brak alternatywnego wysokoprzepustowego połączenia drogowego, ograniczoną przepustowość istniejącej infrastruktury służącej wyprowadzeniu ruchu z miast. Budowa obwodnic tras wylotowych umożliwi wyprowadzenie nadmiernego ruchu tranzytowego z miasta nieprzystosowanej do tego infrastruktury drogowej, przyczyniając się do poprawy płynności ruchu drogowego i ograniczenia generowanych przez transport kosztów środowiskowych</p>	<p>W ramach tej osi planuje się budowę dróg wylotowych z miast łączących się z siecią TEN-T. W Poznaniu obecnie jedną z dróg wylotowych łączących się z siecią TEN-T jest odcinek DK 11. Jednakże po oddaniu przez GDDKiA inwestycji S11 status tej drogi zostanie zmieniony. To nie zmieni jednak faktu, że droga ta nadal będzie miała status wylotowej i będzie łączyć się z siecią TEN-T - autostradą A2, a jej obciążenie nadal będzie znaczące. Czy autorzy programu POIS badali tego typu problemy w kontekście dróg wylotowych do miast na prawach powiatu i rozważane jest finansowanie tych dróg z POIS?</p>	<p><b>Uwaga uwzględniona.</b> Możliwe będzie finansowanie dróg krajowych w miastach na prawach powiatu. Zapisy osi priorytetowej IV, priorytetu inwestycyjnego 7.2 zostały doprecyzowane i obejmują jednostki samorządu terytorialnego miast na prawach powiatu oraz ich jednostki organizacyjne.</p>
------	---------------	--	-----	---	--	---



202.	Miasto Poznań	Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	125	<p>W ramach priorytetu inwestycyjnego planuje się realizację projektów drogowych związanych z: połączeniem ośrodków miejskich z siecią TEN-T (drogi ekspresowe i drogi krajowe poza TEN-T), odciążeniem miast od nadmiernego ruchu drogowego (obwodnice, drogi wylotowe z miast). Projekty będą realizowane przede wszystkim na drogach zarządzanych przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad. oraz Potencjalni beneficjenci oraz grupy docelowe Głównym beneficjentem realizowanych projektów będzie zarządca krajowej infrastruktury drogowej. Z uwagi na to, że interwencja będzie miała charakter horyzontalny i dotyczyła całego kraju, grupami docelowymi wsparcia będą użytkownicy indywidualni i przedsiębiorcy korzystający z infrastruktury drogowej.</p>	<p>Teks należy uzupełnić o pozostałych poza GDDKiA zarządców dróg krajowych. W miastach na prawach powiatu zarządcą drogi krajowej jest jst.</p>	<p><b>Uwaga uwzględniona.</b> Zapisy osi priorytetowej IV, priorytetu inwestycyjnego 7.2 zostały doprecyzowane i obejmują jednostki samorządu terytorialnego miast na prawach powiatu oraz ich jednostki organizacyjne.</p>
------	---------------	--	-----	--	--	---

203.	Miasto Poznań	Oś priorytetowa VIII	143	<p>Wsparcie beneficjentów realizujących projekty kolejowe i drogowe o łącznej wartości dofinansowania ze środków EFRR lub FS w wysokości co najmniej 2 mld euro: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad oraz PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.</p>	<p>Realizacja dużych projektów infrastrukturalnych wymaga od beneficjentów także miast znacznego zaangażowania zasobów, w tym ludzkich i rzeczowych niezbędnych do realizacji projektu. W naszej ocenie wskazanie w programie tylko jednostek GDDKiA i PKP PLK, które są odpowiedzialne za infrastrukturę drogową i kolejową jest niesprawiedliwe w stosunku do pozostałych przyszłych beneficjentów POIŚ.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Szczegółowy katalog beneficjentów pomocy technicznej zawarty będzie w Szczegółowym Opisie Priorytetów POIiŚ (SzOP).</p>
204.	Miasto Poznań	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	37	<p>Istotne będą również działania prowadzące do integracji transportu kolejowego z innymi gałęziami przewozu (drogowy, morski, lotniczy) w multimodalnych łańcuchach transportowych. Jest to podstawowy warunek zwiększenia konkurencyjności transportu kolejowego i przedsiębiorców świadczących usługi przewozu ładunków i osób, a także przedsiębiorców i osób korzystających z tego typu usług</p>	<p>Dlatego konieczne jest promowanie działań zmierzających do wykształcenia infrastruktury umożliwiającej integrację kolei z innymi gałęziami transportu (Centra komunikacyjne, parkingi PR)</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Omawiany fragment dotyczy wyzwań stojących przed transportem kolejowym, a nie wskazywaniu typów przedsięwzięć do realizacji.</p>

205.	Miasto Poznań	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	32	W zakresie sektora transportu należy podjąć takie działania, jak: propagowanie paliw bardziej przyjaznych środowisku (gaz ciekły LPG, gaz sprężony CNG); wykorzystywanie floty pojazdów zasilanej paliwami niskoemisyjnymi (biopaliwa), tworzenie stref z ograniczonym ruchem pojazdów.	<p>Należy uzupełnić ten zapis o:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- (biopaliwa, energia elektryczna) - to ostatnie zwłaszcza w kontekście ochrony powietrza na obszarach chronionych (centra miast, tereny mieszkaniowe, parki)</li> <li>- stref z ograniczonym ruchem pojazdów łącznie z organizacją miejsc pozostawiania pojazdów (parkingi PR) w pobliżu tras transportu publicznego.</li> <li>- Istotnym zadaniem jest w tym momencie wprowadzenie zachęt dla użytkowników pojazdów elektrycznych (np. tworzenie miejskich wypożyczalni tego typu pojazdów, czy instalacji zasilania dla pojazdów elektrycznych, rozmieszczonych w przestrzeni publicznej), podobnie jak kształtowanie polityki taryfowej za wjazd do tych stref.</li> </ul>	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Zakres interwencji POIiŚ w PI 4.5 (transport miejski) nie przewiduje wsparcia wykorzystania paliw przyjaznych środowisku poza środkami zbiorowego transportu publicznego (tabor niskoemisyjny). Inwestycje uzupełniające względem podstawowych (tzw. corowych, związanych z podstawową infrastrukturą liniową), takie jak budowa parkingów P&R, strefy z ograniczonym ruchem pojazdów indywidualnych, będą realizowane na poziomie regionalnym
------	---------------	--	----	---	--	--

206.	Gmina Miasto Kołobrzeg	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.3	str. 117 - potencjalni beneficjenci	uzupełnić zapis w akapicie Potencjalni beneficjenci i grupy docelowe: w przypadku transportu morskiego zarządy portów morskich – Gdańsk, Gdynia, Szczecin, Świnoujście, Police, Elbląg, Darłowo, Kołobrzeg oraz w/w miasta portowe (jednostki samorządu terytorialnego), urzędy morskie, służby ratownictwa morskiego.	Inwestycje polegające na poprawie dostępności do portów morskich od strony lądu wiążą się często z przebudową układu komunikacyjnego wykraczającego poza teren samego portu, a więc poza obszar będący w dyspozycji zarządów portu. Włączenie miast portowych (jednostek samorządu terytorialnego) do grona potencjalnych beneficjentów umożliwi realizację zadań związanych z poprawą dostępu do portów morskich od strony lądu w pełnym zakresie i osiągnięcie zakładanych wskaźników.	<b>Uwaga uwzględniona.</b> Zapisy zostały doprecyzowane zgodnie z poniższym: " <i>W przypadku transportu wodnego śródlądowego beneficjentami będą organy administracji właściwe w sprawach gospodarowania wodami oraz żegluga na śródlądowych drogach wodnych, a morskiego zarządy portów – Gdańsk, Gdynia, Szczecin, Świnoujście, Police, Elbląg, Darłowo, Kołobrzeg oraz ww. miasta portowe (jednostki samorządu terytorialnego), urzędy morskie, służby ratownictwa morskiego oraz zarządcy kolejowej lub drogowej infrastruktury dostępu do portów morskich. Ponadto, dla działań w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu w ww. gałęziach transportu beneficjentami będą służby ratownicze (ratownictwo techniczne), a także organy administracji rządowej, podległe im urzędy i jednostki organizacyjne, działające w tym obszarze.</i> "
------	------------------------	---	-------------------------------------	--	--	--

207.	Gmina Miasto Świnoujście	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.1	114	Zawężenie kategorii beneficjentów do jednego typu - Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad	<p>Drogi krajowe w granicach administracyjnych miast na prawach powiatu są zarządzane przez ich władze. Ograniczenie typu beneficjenta jedynie do GDDKiA uniemożliwia miastom na prawach powiatu (bez względu na ich wielkość) ubieganie się o środki Unii Europejskiej na inwestycje dotyczące dróg krajowych przebiegających w ich granicach administracyjnych, za które miasta te są odpowiedzialne. Wszystko to prowadzi do sytuacji powstawania nowych i utrzymywania dotychczasowych wąskich gardeł na styku dróg krajowych i granic administracyjnych miast, zamiast ich eliminacji. Będzie miało negatywny wpływ na integrację systemu transportowego kraju. Nie przyczynia się także do wzmocnienia spójności terytorialnej i optymalizacji wydajności posiadanej infrastruktury. Nie służy to również prowadzeniu zrównoważonej i prorozwojowej polityki miejskiej tak postulowanej przez Unię Europejską. W związku z powyższym wnioskujemy o możliwość rozszerzenia katalogu potencjalnych beneficjentów o miasta na prawach powiatu (bez względu na liczbę ich mieszkańców) jako zarządców dróg krajowych w granicach administracyjnych miast.</p>	<p><b>Uwaga uwzględniona.</b> Zapisy osi priorytetowej IV, priorytetu inwestycyjnego 7.2 zostały doprecyzowane i obejmują jednostki samorządu terytorialnego miast na prawach powiatu oraz ich jednostki organizacyjne.</p>
------	--------------------------	---	-----	--	---	---

208.	Gmina Miasto Świnoujście	Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	123	Zawężenie liczby beneficjentów do jednego typu podmiotu - Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad - podmiotu zarządzającego krajową infrastrukturą drogową oraz typu projektu do inwestycji na drogach krajowych.	Drogi krajowe w granicach administracyjnych miast na prawach powiatu są zarządzane przez ich władze. Ograniczenie typu beneficjenta jedynie do GDDKiA uniemożliwia miastom na prawach powiatu (bez względu na ich wielkość) ubieganie się o środki z Unii Europejskiej na inwestycje dotyczące dróg krajowych przebiegających w ich granicach administracyjnych, za które miasta te są odpowiedzialne. Równocześnie biorąc pod uwagę zasady demarkacji, nie będzie możliwości pozyskania środków unijnych na tego typu przedsięwzięcia (inwestycje na drogach krajowych) dla miast na prawach powiatu w ramach np. poszczególnych RPO. Wszystko to prowadzi do sytuacji powstawania nowych/utrzymywania dotychczasowych tzw. wąskich gardeł na styku dróg krajowych i granic administracyjnych miast zamiast ich eliminacji. Będzie miało negatywny wpływ na integrację systemu transportowego kraju. Nie przyczynia się także do wzmacniania spójności terytorialnej i optymalizacji wydajności posiadanej infrastruktury. Nie służy to również prowadzeniu zrównoważonej i prorozwojowej polityki miejskiej tak postulowanej przez Unię Europejską. W związku z powyższym wnioskujemy o możliwość rozszerzenia katalogu potencjalnych beneficjentów o miasta na prawach powiatu (bez względu na liczbę mieszkańców) jako zarządców dróg krajowych w granicach administracyjnych miast. W przypadku Świnoujścia realizacja strategicznego z punktu widzenia kraju projektu dot. poprawy dostępności do infrastruktury portowej (port o podstawowym znaczeniu dla gospodarki), projektu o wartości 150 mln złotych nie będzie możliwe ze środków RPO ze względu na kategorię dróg obejmującą poza drogą krajową również drogi gminne i powiatowe.	Uwaga uwzględniona. Zapisy osi priorytetowej IV, priorytetu inwestycyjnego 7.2 zostaną doprecyzowane i obejmować będą jednostki samorządu terytorialnego miast na prawach powiatu oraz ich jednostki organizacyjne.
------	--------------------------	--	-----	--	---	---

209.	Gmina Miasto Świnoujście	Załączniki	206-211	<p>Brak dwóch projektów Gminy Miasto Świnoujście zgłaszanych wielokrotnie jako projekty o strategicznym charakterze i oddziaływaniu ponadlokalnym i ponadregionalnym :</p> <p>1. Usprawnienie połączenia komunikacyjnego pomiędzy wyspami Uznam-Wolin</p> <p>2. Sprawny i przyjazny środowisku dostęp do infrastruktury portu w Świnoujściu</p>	<p>Oba te projekty będą miały pozytywny wpływ na dalszy rozwój Miasta Świnoujście - portu morskiego o podstawowym znaczeniu dla gospodarki kraju i wyspiarskiego miasta przygranicznego, które nadal nie posiada sprawnego (mimo wzrostu natężenia ruchu i ograniczonej przepustowości promów) połączenia z resztą kraju. Zgodnie z zapisami Białej Księgi porty morskie odgrywają zasadniczą rolę jako centra logistyczne i wymagają dobrych połączeń z obszarami w głębi lądu. Biorąc pod uwagę planowany rozwój portu Świnoujście tzn. dalszy rozwój terminala pasażerskiego, wzrost przeładunków w porcie a przede wszystkim otwarcie strategicznej dla kraju inwestycji - terminala LNG oraz stan istniejącej infrastruktury prowadzącej do portu o kategorii dróg powiatowych i gminnych - projekt związany z poprawą dostępu jest niezbędny do realizacji. Jego zakres i koszt przekraczają możliwości sfinansowania przez Miasto 100% wartości przedsięwzięcia. W ramach RPO niemożliwe będzie także zrealizowanie projektu o wartości ok 150 mln złotych Rozszerzenie katalogu beneficjentów o miasta na prawach powiatu, wpis na listę dużych projektów jest niezbędnym krokiem do poprawy i wzmocnienia systemu transportu w tej części kraju.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu.</p>
------	--------------------------	------------	---------	---	---	--

210.	Gmina Miasto Świnoujście	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.1	a114	Ograniczenie katalogu beneficjentów do jednego podmiotu GDDKiA co uniemożliwi miastom na prawach powiatu realizację inwestycji na drogach krajowych będących w sieci TEN-T w granicach administracyjnych tych miast	Wyklucza to miasta na prawach powiatu z możliwości ubiegania się o wsparcie ze środków Unii Europejskiej na inwestycje dotyczące dróg krajowych w ich granicach administracyjnych, za które miasta te są odpowiedzialne. Równocześnie biorąc pod uwagę zasady demarkacji, nie będzie możliwości pozyskania środków unijnych na inwestycje w drogach krajowych dla miast na prawach powiatu w ramach np. poszczególnych RPO. Wszystko to prowadzi do sytuacji powstawania nowych wąskich gardeł na styku dróg krajowych i granic administracyjnych miast na prawach powiatu, zamiast ich eliminacji. Nie przyczynia się również do wzmacniania spójności terytorialnej i optymalizacji wydajności posiadanej infrastruktury. W związku z powyższym wnioskujemy o możliwość rozszerzenia katalogu potencjalnych beneficjentów o miasta na prawach powiatu.	<b>Uwaga uwzględniona.</b> Zapisy osi priorytetowej IV, priorytetu inwestycyjnego 7.2 zostały doprecyzowane i obejmują jednostki samorządu terytorialnego miast na prawach powiatu oraz ich jednostki organizacyjne.
------	--------------------------	---	------	---	--	--



211.	Gmina Miasto Świnoujście	Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	123	Ograniczenie kręgu beneficjentów do jednego - Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad	<p>Drogami krajowymi w granicach administracyjnych miast na prawach powiatu zarządzają władze miast na prawach powiatu. Zapis zawężający liczbę beneficjentów do GDDKiA wyklucza miasta na prawach powiatu z możliwości ubiegania się o wsparcie ze środków Unii Europejskiej na inwestycje dotyczące dróg krajowych przebiegające w ich granicach administracyjnych. Równocześnie biorąc pod uwagę zasady demarkacji, nie będzie możliwości pozyskania środków unijnych na inwestycje w drogach krajowych dla miast na prawach powiatu w ramach np. poszczególnych RPO. Wszystko to prowadzi do sytuacji powstawania nowych i utrzymywanie dotychczasowych wąskich gardeł na styku dróg krajowych i granic administracyjnych miast na prawach powiatu, zamiast ich eliminacji. Nie przyczynia się również do wzmocnienia spójności terytorialnej i optymalizacji wydajności posiadanej infrastruktury. W związku z powyższym wnioskujemy o możliwość rozszerzenia katalogu potencjalnych beneficjentów o miasta na prawach powiatu.</p>	<p><b>Uwaga uwzględniona.</b> Zapisy osi priorytetowej IV, priorytetu inwestycyjnego 7.2 zostały doprecyzowane i obejmują jednostki samorządu terytorialnego miast na prawach powiatu oraz ich jednostki organizacyjne.</p>
------	--------------------------	--	-----	--	--	---

212.	Gmina Miasto Świnoujście	Załączniki	204-211	<p>Brak dwóch projektów wnioskowanych przez Miasto Świnoujście jako duże projekty o znaczeniu strategicznym dla rozwoju miasta, regionu i kraju - Usprawnienie połączenia komunikacyjnego pomiędzy wyspami Uznam-Wolin oraz</p> <p>„Sprawny i przyjazny środowisku dostęp do infrastruktury portu w Świnoujściu”</p>	<p>Gmina Miasto Świnoujście na początku 2013 roku zgłosiła propozycje dwóch projektów o wartości ok 800 mln złotych i 150 mln złotych do wpisania na listę indykatywną. Oba te projekty mają oddziaływanie znacznie wykraczające poza charakter lokalny - będą miały pozytywny wpływ na dalszy rozwój Miasta Świnoujście - portu morskiego o podstawowym znaczeniu dla gospodarki całego kraju i wyspiarskiego miasta przygranicznego, które w dobie XXI wieku nadal jest odcięte przez kilka dni w roku od reszty kraju. dot. proj 1 - Usprawnienie...Istniejące opracowania jednoznacznie wskazują możliwe do realizacji warianty inwestycji,. Ostatnia analiza zawężyła je do trzech opcji spośród których Ministerstwo Transportu powinno podjąć decyzję wyborze rozwiązania problemu. Ponadto rozwiązanie dotyczące wpisania projektu na listę indykatywną POIS 2014-2020 jest także rekomendowane przez Inicjatywę Jaspers. dot proj. 2 - Sprawny...Zgodnie z zapisami Białej Księgi porty morskie odgrywają zasadniczą rolę jako centra logistyczne i wymagają dobrych połączeń z obszarami w głębi lądu. Biorąc pod uwagę planowany rozwój portu Świnoujście: dalszy rozwój terminala pasażerskiego, otwarcie strategicznej dla kraju inwestycji-terminala LNG, oraz stan istniejącej infrastruktury prowadzącej do portu - projekt związany z poprawą dostępności jest niezbędny do realizacji. Ze względu na zakres i koszt realizacji, Miasto Świnoujście nie jest w stanie pokryć w 100% wartości przedsięwzięcia. Rozszerzenie katalogu Beneficjentów oraz wpis na listę dużych projektów (wartość szacowana jest na 150 mln złotych) jest niezbędnym krokiem służącym do poprawy i wzmocnienia systemu transportu w tej części kraju.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu.</p>
------	--------------------------	------------	---------	--	---	--

213.	Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego w Szczecinie	Załączniki	208	Projekt dotyczący „Remontu i modernizacji zabudowy regulacyjnej Odry swobodnie płynącej Etap II i III -odbudowa budowli regulacyjnych – przystosowanie odcinka Odry do III klasy drogi wodnej” proponuje się uzupełnić o zapis mówiący o docelowym dostosowaniu Odrzańskiej Drogi Wodnej do IV/V klasy żeglowności na całym jej odcinku.	Odrzańska Droga Wodna (ODW) stanowiąc element ukształtowanego w procesie historycznym Odrzańskiego Korytarza Transportowego, a obecnie Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego CETC - ROUTE65, wiąże aglomerację szczecińską oraz morsko-rzeczne porty i przeładownie ujścia Odry z aglomeracją wrocławską i górnośląską, za pośrednictwem drogi wodnej Wisła-Odra z wielkopolskim obszarem gospodarczym i pozostałą siecią polskich dróg wodnych, a poprzez kanały Odra-Hawela i Odra-Szprewa z aglomeracją berlińską oraz zachodnią częścią kontynentu europejskiego.Unia Europejska postrzega żeglugę śródlądową jako ważny, alternatywny sposób transportu ładunków, który wraz z transportem kolejowym i żeglugą bliskiego zasięgu przyczyni się do rozładowania przeciążonych sieci dróg kołowych w Europie. Już obecnie jest ona ważnym elementem europejskiego systemu transportowego, w skład którego wchodzi również Odrzańska Droga Wodna, która jest najintensywniej eksploatowana w jej dolnym odcinku na terenie województwa zachodniopomorskiego. W związku z powyższym nadrzędny celem strategicznym w regionie ujścia Odry jest równoważenie systemu transportowego poprzez wzmocnienie pozycji konkurencyjnej żeglugi śródlądowej.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu.
------	---	------------	-----	--	---	---

214.	Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego w Szczecinie	Załączniki	206	<p>Postuluje się ujęcie na liście POIiŚ kontynuacji prac studialnych i przedprojektowych dotyczących budowy sieci kolei dużych prędkości (KDP) w Polsce wraz z opracowaniem studium jej rozwoju o odcinek Poznań – Berlin z odnogą do Szczecina przez Gorzów.</p>	<p>Województwo Zachodniopomorskie – w tym szczególnie jego stolica – Szczecin, jest jednym z najbardziej peryferyjnie położonych dużych miast w Polsce, co przekłada się na jego słabe skomunikowanie ze stolicą kraju oraz ośrodkami położonymi na południu i wschodzie. Gruntowna modernizacja konwencjonalnej sieci kolejowej pozwoli na skrócenie czasu podróży w relacjach krajowych o około 20-30%, co w przypadku Szczecina położonego z dala od centrum kraju, spowoduje jedynie nieznaczną poprawę warunków podróży, gdyż czas przejazdu do największych miast nadal będzie oscylował wokół 5 - 8 godzin. Wobec postępującego rozwoju sieci autostrad i dróg szybkiego ruchu przyczyni się to do dalszego spadku zainteresowania transportem kolejowym w podróżach na dłuższe odległości. Rozwój sieci KDP jest więc jednym z najważniejszych czynników umożliwiających poprawę skomunikowania Pomorza Zachodniego oraz powstrzymanie niekorzystnej tendencji w zakresie spadku konkurencyjności transportu kolejowego wobec indywidualnego transportu samochodowego.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu.</p>
------	---	------------	-----	---	--	--

215.	Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego w Szczecinie	Załączniki	206	<p>Postuluje się ujęcie na liście projektów POIiŚ modernizacji jednotorowej linii kolejowej nr 405 i 404 na odcinku Piła – Szczecinek – Kołobrzeg, wpisującym się w ciąg Poznań - Kołobrzeg.</p>	<p>Przedmiotowa linia jest najkrótszą drogą kolejową, mogącą zapewnić sprawne i szybkie połączenie Pomorza Środkowego z ośrodkami miejskimi zachodniej i południowej Polski (Poznań, Wrocław, Katowice, Kraków), dlatego też jest ona jedną z najważniejszych z punktu widzenia rozwoju środkowej części Pomorza. Obecny stan techniczny linii jest zły i stale się pogarsza, co powoduje, że czas podróży z roku na rok się wydłuża. Prędkość maksymalna pociągów pasażerskich nie przekracza 90 km/h, a na znacznej długości została ograniczona do 50-70 km/h. Linią nr 404 i 405 kursują całoroczne pociągi dalekobieżne – np. Kraków – Kołobrzeg, Katowice – Słupsk – Gdynia, co świadczy o jej znaczeniu dla spójności krajowego systemu transportowego, jednak obecny standard linii negatywnie wpływa na czas podróży pociągami oraz ogranicza konkurencyjność transportu kolejowego wobec transportu drogowego. Realizacja przedsięwzięcia byłaby komplementarna z projektem modernizacji linii kolejowej nr 354 Poznań – Piła ujętym w RPO 2014-2020 Województwa Wielkopolskiego oraz z projektami modernizacji linii nr 18 Kutno – Toruń oraz Bydgoszcz – Piła ujętymi w konsultowanym Projekcie POIiŚ.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu. Ponadto podana linia ma znaczenie regionalne i będzie możliwa jej realizacja w ramach RPO.</p>
------	---	------------	-----	--	--	---

216.	Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego w Szczecinie	Załączniki	207	<p>Postuluje się rozszerzenie zakresu projektu modernizacji linii kolejowej nr 202 na odcinku Gdynia Chylonia – Słupsk (Załącznik nr 11.2 - Wykaz dużych projektów, strona 207, Lp. 59) o modernizację odcinka Koszalin – Stargard Szczeciński, polegającą na:• rewitalizacji odcinka Runowo Pomorskie – Stargard Szczeciński,• dobudowie drugich torów (długich mijanek) na odcinkach Koszalin – Białogard oraz Świdwin – Łobez,• modernizacji układów torowych i urządzeń SRK na małych stacjach pełniących głównie rolę mijanek.</p>	<p>Linia nr 202 na odcinku Wejherowo – Runowo Pomorskie jest linią jednotorową, co poważnie ogranicza jej przepustowość i przyczynia się do utrudnień dla podróżnych w postaci wydłużenia czasu jazdy ze względu na częste postoje pociągów na małych stacjach w celu krzyżowania z innymi pociągami. Z uwagi na zastosowane przestarzałe urządzenia SRK i układy torowe nie pozwalające na jednoczesne wjazdy pociągów z obu kierunków, krzyżowania pociągów trwają od co najmniej 7 do kilkunastu minut. W związku z powyższym istnieje potrzeba skrócenia czasu niezbędnego dla tych operacji poprzez modernizację układów torowych oraz urządzeń SRK. Argumentem przemawiającym na korzyść proponowanego rozwiązania jest fakt, iż na wymienionych odcinkach do 1945 roku linia była dwutorowa, w związku z czym w razie dobudowy drugich torów w proponowanych lokalizacjach nie występuje konieczność wykonywania skomplikowanych i drogich robót ziemnych (podtorze przygotowane dla linii dwutorowej).</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu.</p>
217.	Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego w Szczecinie	Załączniki	206	<p>W odniesieniu do projektu modernizacji linii kolejowej nr 273 na odcinku Wrocław – Szczecin Podjuchy (Załącznik nr 11.2 - Wykaz dużych projektów, strona 206, Lp. 40) postuluje się rozszerzenie jego zakresu o odcinek Szczecin Podjuchy – Szczecin Port Centralny.</p>	<p>Na ww. odcinku pilnej przebudowy wymaga most na Odrze Wschodniej (Regalicy). Jest to jednotorowy most zwodzony z lat 30. XX wieku, który ze względu na swoją konstrukcję oraz wyeksploatowanie stanowi wąskie gardło dla ruchu pociągów oraz poważną barierę dla żeglugi do portu w Szczecinie. W związku z powyższym obiekt ten wymaga wymiany na nowy most dwutorowy, bądź co najmniej modernizacji, polegającej m.in. na podniesieniu jego niwelety o około 2,5-3 metrów w celu umożliwienia żeglugi jednostkom pływającym o wysokości do 5 m nad lustrem wody bez konieczności jego długotrwałego otwierania i zamykania.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu.</p>

218.	Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego w Szczecinie	Załączniki	205	W wykazie dużych projektów nie uwzględniono budowy tunelu w Świnoujściu.	<p>Świnoujście jest jedynym miastem w Polsce, które leży na wyspie: częściowo na wyspie Uznam oraz na wyspie Wolin. Nie istnieje żadne stałe połączenie między wyspą Uznam a wyspą Wolin, która już w całości położona jest na terytorium Polski. Oznacza to, że Świnoujście jest jedynym Polskim miastem bez stałego połączenia z resztą kraju. Jedynym dotychczas dostępnym rozwiązaniem jest przeprawa promowa. Realizacja tego przedsięwzięcia umożliwi poprawę skomunikowania, poprzez likwidację zatorów w ruchu drogowym, szczególnie uciążliwych w okresie letnim, kiedy występuje wzrost natężenia ruchu. Projekt ten przyczyniłby się również do wzrostu atrakcyjności miasta zarówno pod względem turystycznym, jak i inwestycyjnym.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu.</p>
------	---	------------	-----	--	---	--

219.	Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego w Szczecinie	Załączniki	205	<p>Projekt dotyczący budowy drogi ekspresowej S6 na odcinku Szczecin – Koszalin proponuje się uzupełnić o budowę Zachodniego Drogowego Obejścia Miasta Szczecina, jako przedłużenie drogi ekspresowej (S6 Szczecin – Koszalin – Gdańsk), które połączy system transportowy miasta Szczecina z europejskim i polskim układem autostrad (A11, A20 i A6) i dróg ekspresowych (S3 i S6) oraz zwiększy dostępność transportową terenów przygranicznych.</p>	<p>Budowa Zachodniego Drogowego Obejścia Miasta Szczecina pozwoli na:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Stworzenie nowego korytarza transportowego pozwalającego na wyprowadzenie poza miasto ruchu tranzytowego z przejść granicznych i wyeliminowanie transportu materiałów niebezpiecznych przez miasto Szczecin,</li> <li>• Usprawnienie układu komunikacyjnego miasta Szczecina i przygranicznych obszarów województwa zlokalizowanych na terenach gmin Kołbaskowo, Dobra, Police, ułatwienie dojazdu do Szczecina z miejscowości Nowe Warpno, Police, Goleniów</li> <li>• Poprawę dostępności transportowej terenów zlokalizowanych pomiędzy autostradą A6, granicą polsko-niemiecką, granicami administracyjnymi miasta Szczecina i Zalewem Szczecińskim oraz stref gospodarczych gmin Kołbaskowo, Dobra, Police i Goleniów w celu aktywizacji gospodarczej</li> <li>• Skrócenie czasu dojazdu do międzynarodowego portu lotniczego Szczecin – Goleniów</li> <li>• Poprawę stanu środowiska w mieście Szczecin (ograniczenie emisji zanieczyszczeń i zmniejszenie natężenia hałasu powodowanego ruchem tranzytowym przez miasto)</li> </ul> <p>Obecnie planowane obejście nie jest zaliczone do żadnej z kategorii dróg publicznych, jednak przez władze województwa zachodniopomorskiego czynione są systematyczne starania, aby zostało ono zaliczone do kategorii dróg krajowych.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu.</p>
------	---	------------	-----	--	--	--



220.	Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego w Szczecinie	Załączniki	209	<p>Wykaz projektów drogowych dotyczący obwodnic miast podobnie, jak projekt załącznika nr 6 do „Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015” nie przewiduje budowy następujących obwodnic na terenie województwa zachodniopomorskiego, a ujętych w odpowiednich załącznikach w/w Programu: 1. Załącznik nr 1a – „Lista zadań priorytetowych których realizacja może zostać rozpoczęta do 2013 roku”: • Budowa obwodnicy m. Myślibórz w ciągu drogi krajowej nr 26 – poz. 38 2. Załącznik nr 2 – „Lista zadań, których realizacja przewidywana jest po roku 2013”: • Budowa II jezdni obwodnicy Kobylanki, Morzyczyna, Zieleniowa wraz z drogą wspomagającą odc. Niedźwiedz– Zdunowo w ciągu S-10 poz. 38, • Budowa obwodnicy m. Szczecinek w ramach zadania: poz. 20 Budowa drogi S-11 Kołobrzeg – Koszalin – Poznań (z wyjątkiem obwodnicy Poznania i Wyrzysk) – Ostrów Wlkp. (z wyjątkiem obwodnicy Ostrowa Wlkp. i Kępna) – Tarnowskie Góry – A-1, • Budowa obwodnicy m. Brzozowo na drodze S-3 poz. 49, • Budowa obwodnicy Wałcza na S-10 poz. 54, • Budowa obwodnicy Koszalina i Sianowa na S6 wraz z odcinkiem S-11 od węzła Koszalin do węzła Szczecińska poz. 52, • Budowa obwodnicy Kołobrzegu na drodze krajowej nr 11 poz. 57, • Budowa obwodnicy m. Węgorzyno w ciągu drogi krajowej nr 20 poz. 59, • Budowa obwodnicy Gryfina w ciągu drogi krajowej nr 31 poz. 63.</p>	<p>Realizacja obwodnic przyczyni się przede wszystkim do usprawnienia ruchu w poszczególnych miastach poprzez wyprowadzenie z nich uciążliwego ruchu tranzytowego. Tym samym zmniejszeniu ulegną koszty społeczne i środowiskowe obejmujące np.: ofiary wypadków i zdarzeń drogowych oraz emisję CO2 do środowiska, czy poziom hałasu. Dlatego wnioskuję o ujęcie przedmiotowych obwodnic w POIiŚ 2014 – 2020.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych w przypadku obwodnic zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z Załącznika nr 6 do Programu Budowy Dróg Krajowych 2011-2015.</p>
------	---	------------	-----	---	--	--

221.	Komenda Główna Państwowej Straży Pożarnej	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.3	- str. 116, 1 akapit od dołu, 1 wiersz od dołu	sformułowaniu „ratownictwa morskiego (w tym budowa, modernizacja i doposażenie służb ratunkowych Służby SAR)”, nadać brzmienie: „ratownictwa morskiego (w tym budowa, modernizacja i doposażenie służb ratowniczych)	Nie należy ograniczać wsparcia jedynie do jednej służby ratowniczej, a zastosować zapis ogólny umożliwiający wsparcie również innych służb ratowniczych.	<b>Uwaga uwzględniona.</b> Zapis został uogólniony zgodnie z poniższym: „...ratownictwa morskiego (w tym budowa, modernizacja i doposażenie służb ratowniczych).”
222.	Komenda Główna Policji	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.3	116-117	W ramach osi III (p.i. 7.3) realizowane będą projekty uwzględniające zakup/modernizację (...) floty specjalistycznej, służącej poprawie bezpieczeństwa żeglugi (...), zaś wśród Potencjalnych beneficjentów oraz grup docelowych w zakresie poprawy bezpieczeństwa wymienia się służby ratownicze. Postuluje się, aby wśród beneficjentów znalazła się również Policja.	Policja jest jedną z najważniejszych służb odpowiedzialnych za zapewnienie bezpieczeństwa żeglugi, zarówno na wodach śródlądowych, jak i morskich wodach wewnętrznych.	<b>Uwaga uwzględniona.</b> Zapisy zostały doprecyzowane zgodnie z poniższym: "Ponadto, dla działań w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu w ww. gałęziach transportu beneficjentami będą służby ratownicze (ratownictwo techniczne), a także organy administracji rządowej, podległe im urzędy i jednostki organizacyjne, działające w tym obszarze." Szczegółowy katalog beneficjentów zostanie zawarty z Szczegółowym Opisie Priorytetów (SzOP).

223.	Komenda Główna Policji	Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	125	<p>Uwaga dotyczy części Potencjalni beneficjenci oraz grupy docelowe w ramach której wskazuje się, że Głównym beneficjentem realizowanych projektów będzie zarządca krajowej infrastruktury drogowej(...).Postuluje się, aby:- powrócić do zapisów z projektu programu z lipca 2013 r. gdzie wskazywano, że Głównym beneficjentem realizowanych w osi IV projektów będzie zarządca krajowej infrastruktury drogowej oraz wyodrębnione ustawowo podmioty służące realizacji projektów drogowych. Ponadto beneficjentami będą służby, organy administracji i instytuty badawcze działające w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego (...);- (bądź alternatywnie) określić, że dofinansowanie / doposażenie dotyczy służb czuwających nad bezpieczeństwem i porządkiem ruchu na drogach, podmiotów sprawujących nadzór nad ruchem drogowym oraz służb ratowniczych.Postuluje się dodatkowo, aby:- powrócić do zapisów projektu programu z lipca 2013 r., gdzie po akapicie Budowa obwodnic i dróg wylotowych (...) znalazł się uprzednio ujęty zapis: Interwencja w ramach osi ukierunkowana będzie również na inwestycje dotyczące poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego (BRD) obejmujące zarówno inwestycje infrastrukturalne (engineering), doposażenie jednostek (enforcement), jak również organizacje kampanii i szkoleń o zasięgu ogólnokrajowym (education), wynikających m.in. z Narodowego Programu</p>	<p>Policja jest umundurowaną i uzbrojoną formacją służącą społeczeństwu i jest przeznaczona do ochrony bezpieczeństwa ludzi oraz utrzymywania bezpieczeństwa i porządku publicznego w tym m.in. w ruchu drogowym jak również zgodnie z art. 129 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym, czuwanie nad bezpieczeństwem i porządkiem ruchu na drogach, kierowanie ruchem i jego kontrolowanie należą do zadań Policji. Powyższe zadania i uprawnienia pośrednio umożliwiają Policji wpisywać się zarówno do podmiotów należących do: służb, organów administracji, ale również do jednostek czuwających nad bezpieczeństwem i „jednostek nadzoru nad ruchem drogowym”.W ramach bezpieczeństwa ruchu drogowego KGP realizowała 5 projektów w ramach SPO-Transport oraz 2 projekty w ramach POLiŚ.</p>	<p><b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> Wsparcie służb ratunkowych i porządkowych działających w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego zostało przewidziane w osi III finansowanej z Funduszu Spójności. Zapisy dotyczące beneficjentów osi III (PI 7.1) zostały doprecyzowane zgodnie z poniższym: "<i>Ponadto, dla działań w zakresie poprawy bezpieczeństwa w ww. gałęziach transportu beneficjentami będą służby ratownicze (ratownictwo techniczne) oraz organy administracji rządowej, podległe im urzędy i jednostki organizacyjne oraz instytuty badawcze działające w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego.</i>" Szczegółowy katalog beneficjentów zostanie zawarty z Szczegółowym Opisie Priorytetów (SzOP).</p>
------	------------------------	--	-----	--	---	---

				Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020.		
--	--	--	--	--	--	--

224.		Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	Drogi krajowe	Dostęp do środków unijnych na przebudowę dróg krajowych	W Polsce drogi są w fatalnym stanie. Perspektywa 2014-20 pozwoli na nadrobienie zaległości przez samorzady poprawy dróg. Przykładem może być Włocławek i drogi krajowe nr 62 i 67. Czy tak ma wyglądać Europa?	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Z uwagi na ograniczoną ilość środków w PI 7.1 są one kierowane na inwestycje służące zakończeniu budowy spójnej sieci dróg o najwyższych parametrach (S). Interwencje na drogach krajowych przewidziane są w ramach PI 7.2.
225.		Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	208	Witam,  Wnoszą o poszerzenie projektu Lp 87 - to jest Linia kolejowa nr 18, 203 na odcinku Bydgoszcz Główna -Piła Główna -Krzyżwraz z elektryfikacją odcinka Piła - Krzyż o 59 km odcinek do Gorzowa Wielkopolskiego.	Zabieg ten umożliwiłby pozyskanie dotacji na elektryfikację linii kolejowej do Jedynego () miasta wojewódzkiego bez jakiegokolwiek zelektryfikowanej linii. Ważnymi argumentami tutaj są:  Największy potok podróżnych na linii 203 w całym województwie.  Brak odpowiednich jednostek spalinowych u przewoźników kolejowych w Polsce (PR nie posiadają pojazdów typu SZT, zaś IC nie posiada lokomotyw spalinowych).  Z poważaniem  Gorzowianin  Wojciech Ganicz	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu.
226.		Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	strona 204	Budowa drogi S61 na odcinku Ostrów Mazowiecka – obwodnica Augustowa (załącznik do projektu PO IiŚ nr 11.2.1. Sektor transportu)	Konieczność budowy obwodnicy Grajewa ze względu na uciążliwości w ruchu spowodowane przez tranzyt samochodowy.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Uwaga bezzasadna. Inwestycja figuruje w wykazie dużych projektów POIiŚ.
227.		Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	strona 204	Budowa drogi S61 na odcinku Ostrów Mazowiecka – obwodnica Augustowa (załącznik do projektu PO IiŚ nr 11.2.1. Sektor transportu)	Jedynie wyjście dla braku możliwości budowy obwodnicy.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Uwaga bezzasadna. Inwestycja figuruje w wykazie dużych projektów POIiŚ.

228.		Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	strona 204	Budowa drogi S61 na odcinku Ostrów Mazowiecka – obwodnica Augustowa (załącznik do projektu PO liŚ nr 11.2.1. Sektor transportu)	tylko to może zmniejszyć u nas ruch	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Uwaga bezzasadna. Inwestycja figuruje w wykazie dużych projektów POliŚ.
229.		Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	204	Budowa drogi S61 na odcinku Ostrów Mazowiecka – obwodnica Augustowa (załącznik do projektu PO liŚ nr 11.2.1. Sektor transportu)	Miasto w którym mieszkam (Grajewo) mam nadzieje że zostanie uwolnione z pędzących tirów przez centrum miasta. Zniszczone drogi i hałas jest nie do zniesienia	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Uwaga bezzasadna. Inwestycja figuruje w wykazie dużych projektów POliŚ.
230.		Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	strona: 204	Budowa drogi S61 na odcinku Ostrów Mazowiecka – obwodnica Augustowa (załącznik do projektu PO liŚ nr 11.2.1. Sektor transportu)	Budowa drogi na tym odcinku jest niezwykle potrzebna z uwagi na bardzo duży ruch tranzytowy i potrzeby mieszkańców. Codziennie tą trasą, przez centrum miast i gmin (Łomża, Stawiski, Szczuczyn, Grajewo, Rajgród, Bargłów Kościelny, Augustów) przejeżdżają tysiące samochodów, w tym także TIR-ów, stwarzając ogromne zagrożenie dla mieszkańców, spowalniając, a czasem wręcz blokując ruch lokalny oraz niszcząc drogi. Budowa tej drogi jest niezbędna i konieczna w pierwszej konieczności.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Uwaga bezzasadna. Inwestycja figuruje w wykazie dużych projektów POliŚ.
231.		Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	204	Budowa drogi S61 na odcinku Ostrów - Mazowiecka - Obwodnica Augustowa ( załącznik do projektu POliŚ nr.11.2.1 Sektor transportu)	Droga nr 61 jest droga bardzo przeciążoną, miasto Grajewo i okoliczne miejscowości są narażone, na trudności niemalże codziennie, na tej drodze dochodzi do wypadków drogowych, a także śmiertelnych, ruch jest tak nasilony przez samochody ciężarowe, ludzie boją się poruszać po tej drodze. Jest to droga zwana drogą śmierci że aż strach wyjeżdżać przykład wypadku z pierwszych dni września 2013 ginie młoda kobieta , matka i jej trójka dzieci.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Uwaga bezzasadna. Inwestycja figuruje w wykazie dużych projektów POliŚ.

232.		Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	strona 204	Budowa drogi S61 na odcinku Ostrów Mazowiecka – obwodnica Augustowa (załącznik do projektu PO liŚ nr 11.2.1. Sektor transportu)	Ważna droga łącząca Polskę z krajami bałtyckimi.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Uwaga bezzasadna. Inwestycja figuruje w wykazie dużych projektów POliŚ.
233.		Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	204	Budowa drogi S61 na odcinku Ostrów Mazowiecka - obwodnica Augustowa ( załącznik do projektu PO liŚ nr 11.2.1. Sektor transportu)	Przeciwdziałanie postępującej zapaści gospodarczej regionu. Działania na rzecz tworzenia warunków rozwoju gospodarczego i polepszenia jakości życia mieszkańców Unii Europejskiej zamieszkujących regiony zapóźnione cywilizacyjnie.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Uwaga bezzasadna. Inwestycja figuruje w wykazie dużych projektów POliŚ.
234.		Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	strona 204	Budowa drogi S61 na odcinku Ostrów Mazowiecka – obwodnica Augustowa (załącznik do projektu PO liŚ nr 11.2.1. Sektor transportu)	bo tak chcę	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Uwaga bezzasadna. Inwestycja figuruje w wykazie dużych projektów POliŚ.

235.		Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	strona 204	Budowa drogi S61 na odcinku Ostrów Mazowiecka – obwodnica Augustowa (załącznik do projektu PO IiŚ nr 11.2.1. Sektor transportu)	<p>Stan techniczny mostu w ciągu dk Nr 61 na rzece Narew w Łomży, pozwala na prowadzenie ruchu jedynie ruchu pojazdów o masie do 30 ton. Mimo to przez Łomżę przejeżdża dziennie około 5000 pojazdów typu TIR oraz ok. 10000 innych pojazdów.</p> <p>Powoduje to wiele problemów w mieście:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- wypadki - większość wypadków w Łomży występuje na trasach tranzytowych</li> <li>- duże utrudnienia w ruchu - brak przepustowości ulic</li> <li>- szybkie niszczenie nawierzchni ulic, których Miasto nie ma za co remontować</li> <li>- hałas</li> <li>- spaliny</li> <li>- zapylenie (z tego powodu Urząd marszałkowski wykonuje program ochrony powietrza dla strefy łomżyńskiej)</li> </ul> <p>Ciężki ruch tranzytowy przez centrum Łomży powoduje wiele problemów w mieście. Do Prezydenta Miasta są kierowane protesty mieszkańców, którzy boją się o bezpieczeństwo własne i swoich rodzin. Grożą blokowaniem ulic. Ogromną uciążliwość stwarza hałas i spaliny. Poziom hałasu na ulicach Wojska Polskiego i Zjazd, leżących w ciągu drogi Nr 61, według pomiarów prowadzonych w ramach monitoringu przez Wojewódzką Inspekcję Ochrony Środowiska w nocy wynosi ponad 74 dB. Poziom dopuszczalny dla pory nocnej według polskiego prawa wynosi 45 dB, a poziom progowy - 67 dB.</p>	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Uwaga bezzasadna. Inwestycja figuruje w wykazie dużych projektów POIiŚ.
------	--	--	------------	---	--	---



236.		Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	204	Budowa drogi S61 na odcinku Ostrów Mazowiecka – obwodnica Augustowa (załącznik do projektu PO liŚ nr 11.2.1. Sektor transportu)	Nie sposób obecnie włączyć się do ruchu, bo ulica przelotowa przez Grajewo jest non stop zastawiona tirami. Zeby przejść przez jezdnie też trzeba nie lada wyczynu, młodych nóg i sprytu. Poza tym hałas i spaliny dopełniają reszty. Współczuję ludziom mieszkającym przy tych ulicach. Najwyższy czas, żeby wybudowano oczekiwaną od dawna obwodnicę. Ludzi i budynki odetchneliby z ulgą. Proszę przyjechać do Grajewa i stwierdzić zaistniałą sytuację na miejscu. Wierzę, że obwodnica zostanie wybudowana. Pozdrawiam	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Uwaga bezzasadna. Inwestycja figuruje w wykazie dużych projektów POliŚ.
237.		Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	Strona 204	Budowa drogi S61 na odcinku Ostrów Mazowiecka – obwodnica Augustowa (załącznik do projektu PO liŚ nr 11.2.1. Sektor transportu)	Inwestycja priorytetowa dla poprawy bezpieczeństwa w mieście Grajewo, ale i na całym odcinku Szczuczyn-Aurustów. Ociążenie ruchu w mieście.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Uwaga bezzasadna. Inwestycja figuruje w wykazie dużych projektów POliŚ.
238.		Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	strona 204	Budowa drogi S61 na odcinku Ostrów Mazowiecka – obwodnica Augustowa (załącznik do projektu PO liŚ nr 11.2.1. Sektor transportu)	dosyć zabijaia ludzi na tej trasie	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Uwaga bezzasadna. Inwestycja figuruje w wykazie dużych projektów POliŚ.
239.		Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	204	Budowa drogi S61 na odcinku Ostrów Mazowiecka – obwodnica Augustowa (załącznik do projektu PO liŚ nr 11.2.1. Sektor transportu)	Duża ilość samochodów ciężarowych przejeżdżających przez moje miasto niszczy budynki (pękają ściany w starych domach), niszczy drogi, po których później jest ciężko jeździć autem osobowym czy nawet rowerem z powodu nierówności powstałych na drodze przez te olbrzymy. No i w końcu hałas, który powodują, zakłócanie ciszy nocnej chociażby... ... Gdzie o korkach, które się tworzą po zamknięciu przejazdu kolejowego nie wspomnę... Mieszkając przy głównej ulicy (tj. Marszałka Józefa Piłsudskiego) jest to ogromne utrudnienie, jak sądzę nie tylko dla mnie.  Mieszkanka Grajewa	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Uwaga bezzasadna. Inwestycja figuruje w wykazie dużych projektów POliŚ.

240.		Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	204	Popieram rozwój województw wschodnich, o których bardzo często zapominają decydenci. Mieszkańcom tychże województw również należą się przyzwoite drogi, obwodnice i infrastruktura, która pozwoli im się rozwijać. Nie pozwólmy aby Polska wschodnia stała się skansenem, który pozostali mieszkańcy naszego kraju będą odwiedzać, żeby uczyć się historii naocznie. Wszystko się rozwija. Nam też pozwólcie skorzystać z dobrodziejstwa bycia członkiem Unii Europejskiej.	Czy trzeba uzasadniać bezpieczeństwo ludzi i wygodę dobrej drogi dla kierowców, którzy bardzo ciężko pracują? Często są z dala od domu przez długi okres. Jest to wysoce niesprawiedliwe, że pomija się takie miasto jak Grajewo w planie budowy obwodnicy. Tędy właściwie jeździ cały transport TIR-ów. Bywam dość często w okolicach Gołdapi, która ma już obwodnicę i tamtejszy ruch jest nieporównywalny z korkami jakie tworzą się na drodze z Grajewa w kierunku Augustowa i odwrotnie.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Uwaga bezzasadna. Inwestycja figuruje w wykazie dużych projektów POliŚ.
241.		Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	204	Budowa drogi S61 na odcinku Ostrów Mazowiecka- obwodnica Augustowa załącznik do projektu POliŚ nr 11.2.1. Sektor transportu.	Od lat czekamy na wykonanie trasy szybkiego ruchu. Jest to szansa dla rozwoju tego regionu i poprawy życia w tej zacofanej części kraju.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Uwaga bezzasadna. Inwestycja figuruje w wykazie dużych projektów POliŚ.
242.		Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	strona 204	Budowa drogi S61 na odcinku Ostrów Mazowiecka – obwodnica Augustowa (załącznik do projektu PO liŚ nr 11.2.1. Sektor transportu)	Zwiększenie bezpieczeństwa mieszkańców terenów przez które przebiega DK 61, wzrost komfortu podróży, łatwiejszy dojazd do pracy, rozwój Polski północno-wschodniej.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Uwaga bezzasadna. Inwestycja figuruje w wykazie dużych projektów POliŚ.
243.		Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	204	Budowa drogi S61 na odcinku Ostrów Mazowiecka – obwodnica Augustowa (załącznik do projektu PO liŚ nr 11.2.1. Sektor transportu)	Przejeżdżające setki czy nawet tysiące TIRów dziennie przez centrum miasta Grajewo jest uciążliwe i niebezpieczne dla mieszkańców.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Uwaga bezzasadna. Inwestycja figuruje w wykazie dużych projektów POliŚ.
244.		Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	strona 204	Budowa drogi S61 na odcinku Ostrów Mazowiecka – obwodnica Augustowa (załącznik do projektu PO liŚ nr 11.2.1. Sektor transportu)	Poparcie	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Uwaga bezzasadna. Inwestycja figuruje w wykazie dużych projektów POliŚ.

245.		Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	strona 204	Budowa drogi S61 na odcinku Ostrów Mazowiecka – obwodnica Augustowa (załącznik do projektu PO liŚ nr 11.2.1. Sektor transportu)	Obwodnica Grajewa jest potrzebna, by żyło nam się lepiej i bezpieczniej.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Uwaga bezzasadna. Inwestycja figuruje w wykazie dużych projektów POliŚ.
246.		Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	strona 204	Budowa drogi S61 na odcinku Ostrów Mazowiecka – obwodnica Augustowa (załącznik do projektu PO liŚ nr 11.2.1. Sektor transportu)	Droga ta jest bardzo potrzebna w celu rozładowania transportu na drogach między miastami, jak i w miastach W ciągu dnia nie można przejechać przez skrzyżowanie bez świateł gdyż ruch tamowany jest przez sznury tirów.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Uwaga bezzasadna. Inwestycja figuruje w wykazie dużych projektów POliŚ.
247.		Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	strona 204	Budowa drogi S61 na odcinku Ostrów Mazowiecka – obwodnica Augustowa (załącznik do projektu PO liŚ nr 11.2.1. Sektor transportu)	Na drodze krajowej 61 TIRy powodują bardzo dużo wypadków, budowa S61 spowodowałaby zmniejszenie liczby ofiar w wypadkach.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Uwaga bezzasadna. Inwestycja figuruje w wykazie dużych projektów POliŚ.
248.		Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	strona 204	Budowa drogi S61 na odcinku Ostrów Mazowiecka – obwodnica Augustowa (załącznik do projektu PO liŚ nr 11.2.1. Sektor transportu)	Najważniejszym argumentem przemawiającym za budową obwodnicy Grajewa/podlaskie jest usytuowanie w mieście Grajewo największych w regionie zakładów pracy (MlekoPol, Pfeleiderer i inne). Połączenie miasta z Via Balticą powinno być formą zjazdu. Przede wszystkim chodzi o ciężki transport, który aktualnie ma druzgocący wpływ na lokalne drogi i środowisko.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Uwaga bezzasadna. Inwestycja figuruje w wykazie dużych projektów POliŚ.
249.		Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	204	Budowa drogi S61 na odcinku Ostrów Mazowiecka – obwodnica Augustowa (załącznik do projektu PO liŚ nr 11.2.1. Sektor transportu)	powody własne	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Uwaga bezzasadna. Inwestycja figuruje w wykazie dużych projektów POliŚ.

250.		Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	204	Budowa drogi S61 na odcinku Ostrów Mazowiecka – obwodnica Augustowa (załącznik do projektu PO liŚ nr 11.2.1. Sektor transportu)	Najlepszym uzasadnieniem będzie gdy któryś z decydentów przejechał by się z Warszawy do Augustowa i sam zobaczył co dzieje się na tej drodze . Jakie jest natężenie jaki jest hałas ile było wypadków ile zginęło ludzi a ile jeszcze musi zginąć by wreszcie się ktoś obudził i zaczął budowę tej drogi.Proszę stanąć na ulicy miasta Grajewa i po 10 min wystarczy trzeba uciekać z centrum bo hałas , spaliny i ryk silników jest nie do zniesienia . Na przejściach przed tirami trzeba uciekać a i zielone światło nie zapewnia bezpiecznego przejścia . ten Armagedon trwa 24 godziny na dobę i 7 dni w tygodniu więc trudno tak żyć a trwa to już kilka lat i z roku na rok jest coraz gorzej .	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Uwaga bezzasadna. Inwestycja figuruje w wykazie dużych projektów POliŚ.
251.		Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	204	Budowa drogi S61 na odcinku Ostrów Mazowiecka – obwodnica Augustowa (załącznik do projektu PO liŚ nr 11.2.1. Sektor transportu)	oczekiwanie na tak ważny odcinek drogi S61 w tej części Polski jest nie do pomyślenia, gdzie dziennie tyle tranzytu z zagranicy przejeżdża przez miasta i miasteczka stwarzając zagrożenie	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Uwaga bezzasadna. Inwestycja figuruje w wykazie dużych projektów POliŚ.
252.		Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	strona 204	budowa drogi S61 na odcinku Ostrów Mazowiecka-obwodnica Augustowa(załącznik do projektu PO liŚ nr 11.2.1.Sektor transportu)	Celem budowy tej drogi jest zlikwidowanie zagrożenia bezpieczeństwa mieszkańców Grajewa jakie stwarza przejazd przez Grajewo około 15-20tysięcy pojazdów na dobę. największe zagrożenie powodują kierowcy z Litwy,którzy nie przestrzegają żadnych przepisów drogowych po wjeździe na teren naszego kraju.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Uwaga bezzasadna. Inwestycja figuruje w wykazie dużych projektów POliŚ.
253.		Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	strona 204	Budowa drogi S61 na odcinku Ostrów Mazowiecka-obwodnica Augustowa załącznik do projektu PO liŚ nr 11.2.1. Sektor transportu	Jest to najkrótszy odcinek drogi jaki trzeba wybudować z Ostrowa Mazowieckiego do Augustowa, a zatem będzie i najniższy koszt budowy.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Uwaga bezzasadna. Inwestycja figuruje w wykazie dużych projektów POliŚ.

254.		Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	204	Budowa drogi S61 na odcinku Ostrów Mazowiecka – obwodnica Augustowa (załącznik do projektu PO liŚ nr 11.2.1. Sektor transportu)	<p>Budowa drogi jest niezbędna dla rozwoju ekonomicznego i społecznego zachodniej ściany województwa podlaskiego oraz powiatu ełckiego (woj. warmińsko-mazurskie):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- dzisiaj ten odcinek jest pokonywany przez dziesiątki tysięcy turystów kierujących się na Mazury oraz Suwalszczyznę,</li> <li>- jest to najkrótsza trasa do granicy z Litwą,</li> <li>- budowa drogi znacznie przyspieszy czas dotarcia do Warszawy,</li> <li>- droga ta będzie jedynym szybkim szlakiem transportowym do Warszawy i na zachód i południe Polski (wzdłuż nie biegnie żadna trasa kolejowa), mieszkańcy miejscowości położonych na tej trasie są dzisiaj skazani tylko na transport drogowy,</li> <li>- droga będzie biegła przez Suwalską Specjalną Strefę Ekonomiczną, co pozwoli na jej dalszy rozwój w Ełku, Grajewie i Suwałkach (miasta o wysokim wskaźniku bezrobocia).</li> </ul>	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Uwaga bezzasadna. Inwestycja figuruje w wykazie dużych projektów POliŚ.
255.		Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	strona 204	Budowa drogi S61 na odcinku Ostrów Mazowiecka – obwodnica Augustowa (załącznik do projektu PO liŚ nr 11.2.1. Sektor transportu)	Poprawa bezpieczeństwa ludzi mieszkających przy drodze śmierci, budowa tej drogi umożliwi rozwój Polski B, stanie się ona atrakcyjniejsza zarówno turystycznie jak i dla inwestorów, których przeraża dojazd do tej części Polski	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Uwaga bezzasadna. Inwestycja figuruje w wykazie dużych projektów POliŚ.
256.		Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	strona 204	Budowa drogi S61 na odcinku Ostrów Mazowiecka – obwodnica Augustowa (załącznik do projektu PO liŚ nr 11.2.1. Sektor transportu)	popieram	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Uwaga bezzasadna. Inwestycja figuruje w wykazie dużych projektów POliŚ.
257.		Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	strona 204	Budowa drogi S61 na odcinku Ostrów Mazowiecka – obwodnica Augustowa (załącznik do projektu PO liŚ nr 11.2.1. Sektor transportu)	popieram	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Uwaga bezzasadna. Inwestycja figuruje w wykazie dużych projektów POliŚ.

258.		Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	204	Budowa drogi S61 na odcinku Ostrów Mazowiecka – obwodnica Augustowa (załącznik do projektu PO liŚ nr 11.2.1. Sektor transportu)	własne powody	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Uwaga bezzasadna. Inwestycja figuruje w wykazie dużych projektów POliŚ.
259.		Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	strona 204	Budowa drogi S61 na odcinku Ostrów Mazowiecka – obwodnica Augustowa (załącznik do projektu PO liŚ nr 11.2.1. Sektor transportu)	Obwodnica jest potrzebna z uwagi na bezpieczeństwo mieszkańców miasta Grajewo.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Uwaga bezzasadna. Inwestycja figuruje w wykazie dużych projektów POliŚ.
260.		Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	204	Budowa drogi S61 Ostrów mazowiecka-Obwodnica Augustowa (załącznik do projektu PO liŚ nr 11.2.1. Sektor Transportu)	własne powody	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Uwaga bezzasadna. Inwestycja figuruje w wykazie dużych projektów POliŚ.
261.		Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	strona 204	Budowa drogi S61 na odcinku Ostrów Mazowiecka-obwodnica Augustowa ( załącznik do projektu PO li nr 11.2.1.Sektor transportu )	Dzięki temu Województwo Podlaskie ma szansę stać się ważnym szlakiem komunikacyjnym o znaczeniu europejskim. Moje miasto Grajewo wówczas będzie miało konieczną od dawna obwodnicę.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Uwaga bezzasadna. Inwestycja figuruje w wykazie dużych projektów POliŚ.
262.		Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	204	Budowa drogi S61 na odcinku Ostrów Mazowiecka – obwodnica Augustowa (załącznik do projektu PO liŚ nr 11.2.1. Sektor transportu)	Uzasadnieniem jest dbałość Państwa o bezpieczeństwo obywateli całego państwa jak i społeczności lokalnych dla których budowa tej drogi stanowi priorytet i w tej chwili jest jednym z największych zagrożeń dla nich samych i innych uczestników ruchu.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Uwaga bezzasadna. Inwestycja figuruje w wykazie dużych projektów POliŚ.
263.		Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	204	Budowa drogi S61 na odcinku Ostrów Mazowiecka – obwodnica Augustowa (załącznik do projektu PO liŚ nr 11.2.1. Sektor transportu)	bezpieczny dojazd do Rygi, Helsinek, a nawet do Petersburga.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Uwaga bezzasadna. Inwestycja figuruje w wykazie dużych projektów POliŚ.
264.		Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	strona 204	Budowa drogi S61 na odcinku Ostrów Mazowiecka – obwodnica Augustowa (załącznik do projektu PO liŚ nr 11.2.1. Sektor transportu)	własne powody	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Uwaga bezzasadna. Inwestycja figuruje w wykazie dużych projektów POliŚ.

265.		Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	204	Budowa drogi S61 na odcinku Ostrów Mazowiecka – obwodnica Augustowa (załącznik do projektu PO liŚ nr 11.2.1. Sektor transportu)	Korki są w mieście Grajewo przez Tiry, które przejeżdżają przez miasto. Zniszczone drogi w środku miasta. Niebezpiecznie w centrum miasta. Niebezpiecznie jest jechać rowerem czy iść w kierunku RAjgrodu	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Uwaga bezzasadna. Inwestycja figuruje w wykazie dużych projektów POliŚ.
266.		Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	204	Budowa drogi S61 na odcinku Ostrów Mazowiecka – obwodnica Augustowa (załącznik do projektu PO liŚ nr 11.2.1. Sektor transportu)	Droga o szczególnie wysokim znaczeniu dla Polski wschodniej oraz jedyny korytarz europejski w kierunku wschodnim Europy. Droga bardzo mocno obciążona z ogromną ilością wypadków i katastrof. Ruch na tej trasie jest wyjątkowo uciążliwy dla mieszkańców miast i miasteczek przez które dotychczas przebiega.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Uwaga bezzasadna. Inwestycja figuruje w wykazie dużych projektów POliŚ.
267.		Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	strona 204	Budowa drogi S61 na odcinku Ostrów Mazowiecka – obwodnica Augustowa (załącznik do projektu PO liŚ nr 11.2.1. Sektor transportu)	Nie wyobrażam sobie życia bez tej obwodnicy.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Uwaga bezzasadna. Inwestycja figuruje w wykazie dużych projektów POliŚ.
268.		Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	204	Budowa drogi S61 na odcinku Ostrów Mazowiecka – obwodnica Augustowa (załącznik do projektu PO liŚ nr 11.2.1. Sektor transportu)	Odciaży drogę Nr 61 i zwiększy bezpieczeństwo mieszkańców miejscowości położonych przy tej drodze (drodze śmierci).	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Uwaga bezzasadna. Inwestycja figuruje w wykazie dużych projektów POliŚ.
269.		Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	204	Budowa drogi S61 na odcinku Ostrów Mazowiecka – obwodnica Augustowa (załącznik do projektu PO liŚ nr 11.2.1. Sektor transportu)	Budowa odcinka drogi Ostrów Mazowiecka - obwodnica Augustowa znacząco przyczyni się do bezpieczeństwa w miastach takich jak np. Grajewo. Miasto jest sparaliżowane obecnym ruchem tranzytowym, a GDDKiA z roku na rok odwleka inwestycje związane z budową obwodnicy Grajewa (inne miasta sąsiedzkie otrzymały decyzje pozytywne i inwestycje trwają).  Biorąc pod uwagę również przebieg trasy PKP (Białystok-Ełk) przez Grajewo to powyższa inwestycja jest jak najbardziej wskazana (przyszłościowo przebieg trasy Rial Baltica całkowicie sparaliżuje miasto poprzez ciągłe zamknięcie przejazdu kolejowego w ciągu drogi krajowej).	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Uwaga bezzasadna. Inwestycja figuruje w wykazie dużych projektów POliŚ.

270.		Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	strona 204	Budowa drogi S61 na odcinku Ostrów Mazowiecka – obwodnica Augustowa (załącznik do projektu PO liŚ nr 11.2.1. Sektor transportu)	Odciążenie tras lokalnych, mniej wypadków, ulga dla mieszkańców miejscowości leżących w ciągu dk61	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Uwaga bezzasadna. Inwestycja figuruje w wykazie dużych projektów POliŚ.
271.		Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	204	Budowa drogi S61 na odcinku Ostrów Mazowiecka – obwodnica Augustowa (załącznik do projektu PO liŚ nr 11.2.1. Sektor transportu)	własne powody	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Uwaga bezzasadna. Inwestycja figuruje w wykazie dużych projektów POliŚ.
272.		Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	204	Budowa drogi S61 na odcinku Ostrów Mazowiecka – obwodnica Augustowa (załącznik do projektu PO liŚ nr 11.2.1. Sektor transportu)	własne powody	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Uwaga bezzasadna. Inwestycja figuruje w wykazie dużych projektów POliŚ.
273.		Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	204	Budowa drogi S61 na odcinku Ostrów Mazowiecka – obwodnica Augustowa (załącznik do projektu PO liŚ nr 11.2.1. Sektor transportu)	droga pomoze dla miasta augustowa oraz dla mnie w szybszym przemieszczaniu sie przez to miasto	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Uwaga bezzasadna. Inwestycja figuruje w wykazie dużych projektów POliŚ.
274.		Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	204	Budowa drogi S61 na odcinku Ostrów Mazowiecka – obwodnica Augustowa (załącznik do projektu PO liŚ nr 11.2.1. Sektor transportu)	Główne powody dla których popieram wyżej wymienione przedsięwzięcie to: - poprawa bezpieczeństwa - upłynnienie ruchu pojazdów - brak tzw. „korków, głównie w centrum miasta	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Uwaga bezzasadna. Inwestycja figuruje w wykazie dużych projektów POliŚ.
275.		Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	strona 204	Budowa drogi S61 na odcinku Ostrów Mazowiecka – obwodnica Augustowa (załącznik do projektu PO liŚ nr 11.2.1. Sektor transportu)	Dość TIRÓW w Grajewie	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Uwaga bezzasadna. Inwestycja figuruje w wykazie dużych projektów POliŚ.
276.		Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	Strona	Budowa drogi S61 Ostrów Mazowiecka - obwodnica Augustowa (załącznik do projektu POliŚ nr 11.2.1. Sektor transportu) (Via Baltica)	W mieście Grajewo przecinają się dwie drogi krajowe DK 65 i DK61, brak obwodnicy której rolę ma pełnić Via Baltica powodują, że cały ruch tranzytowy na Litwę przechodzi przez miasto Grajewo, powoduje to zatkanie miasta.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Uwaga bezzasadna. Inwestycja figuruje w wykazie dużych projektów POliŚ.



277.		Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.1	117	Z uwagi na interdyscyplinarny charakter transportu intermodalnego podstawowym działaniem wspierającym jego rozwój będzie modernizacja kolejowej infrastruktury liniowej, punktowej, wykorzystywanej w systemie tych przewozów.	Plan realizacji projektu nie do końca przewiduje taki priorytet. W tabeli na stronie 115 Wskaźniki typu output (produkt/rezultat bezpośredni) jest podane tak: Całkowita długość nowych dróg z czego TEN_T wartość docelowa 820 km. Całkowita ilość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych - 503 km. Jak to możliwe, że program zakłada rozwój infrastruktury transportowej przyjaznej dla środowiska, a przewiduje wybudować znacznie więcej nowych dróg na niekorzyść linii kolejowych? Skoro już mówimy o transporcie intermodalnym, to dlaczego program nie przewiduje finansowania ich budowy? Nie ma w wykazie projektów do realizacji konkretnych terminali w konkretnych miejscach. Chodzi mi oczywiście o terminale przeładunkowe typu z drogi na kolej.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Wsparcie dla transportu kolejowego na poziomie krajowym ze środków UE nie ogranicza się jedynie do POliŚ, ale obejmuje także PO Polska Wschodnia oraz Instrument CEF, w przypadku którego przeważająca większość środków zostanie przeznaczona na tą gałąź (dodatkowo wsparcie na poziomie RPO). Proces inwestycyjny wymagać będzie koordynacji pomiędzy tymi programami, dlatego należy patrzeć całościowo na wsparcie sektora kolejowego w Polsce. Z uwagi na charakter transportu intermodalnego, Program nie przewiduje finansowania jego budowy, a budowy, przebudowy, modernizacji elementów infrastruktury jemu służących. Ze względu na przewidywany konkursowy (jak obecnie) tryb naboru projektów, niemożliwe jest ich określenie w wykazie projektów POliŚ, który ponadto zawiera jedynie projekty duże w znaczeniu rozporządzenia unijnego (tj. ponad 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych).
278.		Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.1	109	3.2.3. Oś priorytetowa III Rozwój infrastruktury transportowej przyjaznej dla środowiska i ważnej w skali europejskiej.	Plan realizacji projektu nie do końca przewiduje taki priorytet. W tabeli na stronie 115 Wskaźniki typu output (produkt/rezultat bezpośredni) jest podane tak: Całkowita długość nowych dróg z czego TEN_T wartość docelowa 820 km. Całkowita ilość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych - 503 km.  Jak to możliwe, że program zakłada rozwój infrastruktury transportowej przyjaznej dla środowiska, a przewiduje wybudować znacznie więcej nowych dróg na niekorzyść linii kolejowych?	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Plan realizacji jest zgodny z nazwą osi, która odwołuje się do infrastruktury o znaczeniu europejskim (inwestycje na drogach i liniach kolejowych w TEN-T) oraz przyjaznej dla środowiska (transport kolejowy także poza TEN-T, transport miejski, transport morski, wodny śródlądowy i intermodalny).

279.		Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.4	77	<p>I. OŚ PRIORYTETOWA Rozwój infrastruktury transportowej przyjaznej dla środowiska ważnej w skali europejskiej Realizuje CT4., w tym następujący PI:(4.5) promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich typów obszarów, w szczególności na obszarach miejskich, wspieranie zrównoważonego transportu miejskiego oraz podejmowania odpowiednich działań adaptacyjnych i mitygujących Realizuje CT7., w tym następujące PI:(7.1) wspieranie rozwoju multimodalnego Jednolitego Europejskiego Obszaru Transportowego (Single European Transport Area – SEA) poprzez inwestycje w sieci TEN-T (7.3) rozwój przyjaznych dla środowiska, w tym „cichych” (low-noise) i niskoemisyjnych systemów transportu, włączając transport śródlądowy, morski, porty, połączenia multimodalnej infrastruktury lotniskowej w celu promowania zrównoważonej regionalnej i lokalnej mobilności (7.4) rozwój i rehabilitacja kompleksowego, nowoczesnego i interoperacyjnego systemu transportu kolejowego Brak konsekwencji w postawionych zadaniach realizacji tych osi. Dotyczy to zwłaszcza punktu 7.4.</p>	<p>Plan realizacji projektu nie do końca przewiduje takie priorytety. W tabeli na stronie 115 Wskaźniki typu output (produkt/rezultat bezpośredni) jest podane tak: Całkowita długość nowych dróg z czego TEN_T wartość docelowa 820 km. Całkowita ilość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych - 503 km. Jak to możliwe, że program zakłada rozwój infrastruktury transportowej przyjaznej dla środowiska, a przewiduje wybudować znacznie więcej nowych dróg na niekorzyść linii kolejowych? W p. 11.2 Wykaz dużych projektów jest przewidziane 50 projektów drogowych i 50 kolejowych Gdzie tu jest przyspieszenie wdrażania projektów inwestycyjnych w kolejnictwie?</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Priorytetów realizacji osi priorytetowej nie definiują wartości docelowe wskaźników dwóch gałęzi transportu. Oprócz transportu kolejowego (PI 7.1, PI 7.4), do transportu przyjaznego środowisku zalicza się transport miejski, transport morski, wodny śródlądowy i intermodalny, które będą wspierane w ramach osi III. Wsparcie dla sieci drogowej realizuje priorytety osi w zakresie rozwoju infrastruktury ważnej w skali europejskiej. Ponadto wsparcie kolei ze środków UE w latach 2014-2020 na poziomie krajowym (nie licząc dodatkowego wsparcia z RPO) uwzględniającym oprócz POIiŚ, PO Polska Wschodnia i Instrument CEF będzie większe niż w okresie 2007-2013.</p>
------	--	---	----	---	--	--

280.		Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	38	Cele Białej Księgi Transportu: (...) tworzenie warunków do przeniesienia drogowego transportu towarów na inne środki transportu. Zalecenia Rady Unii Europejskiej - Polska powinna skoncentrować się głównie na przyspieszeniu wdrażania projektów inwestycyjnych w kolejnictwie. Brak konsekwencji w konkretyzacji tych celów w projekcie.	Plan realizacji projektu nie do końca przewiduje taki priorytet. W tabeli na stronie 115 Wskaźniki typu output (produkt/rezultat bezpośredni) jest podane tak: Całkowita długość nowych dróg z czego TEN_T wartość docelowa 820 km. Całkowita ilość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych - 503 km. Jak to możliwe, że program zakłada rozwój infrastruktury transportowej przyjaznej dla środowiska, a przewiduje wybudować znacznie więcej nowych dróg na niekorzyść linii kolejowych? W p. 11.2 Wykaz dużych projektów jest przewidziane 50 projektów drogowych i 50 kolejowych. Gdzie tu jest przyspieszenie wdrażania projektów inwestycyjnych w kolejnictwie?	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Priorytetów realizacji osi priorytetowej nie definiują wartości docelowe wskaźników dwóch gałęzi transportu. Oprócz transportu kolejowego (PI 7.1, PI 7.4), do transportu przyjaznego środowisku zalicza się transport miejski, transport morski, wodny śródlądowy i intermodalny, które będą wspierane w ramach osi III. Wsparcie dla sieci drogowej realizuje priorytety osi w zakresie rozwoju infrastruktury ważnej w skali europejskiej. Ponadto wsparcie kolei ze środków UE w latach 2014-2020 na poziomie krajowym (nie licząc dodatkowego wsparcia z RPO) uwzględniającym oprócz POIiŚ, PO Polska Wschodnia i Instrument CEF będzie większe niż w okresie 2007-2013.
281.		Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	37	Wyzwaniem dla interwencji Programu będzie niwelowanie istniejących zapóźnień infrastrukturalnych wpływających na mniejszą konkurencyjność sektora kolejowego względem pozostałych sektorów transportu.	Plan realizacji projektu nie do końca przewiduje taki priorytet. W tabeli na stronie 115 Wskaźniki typu output (produkt/rezultat bezpośredni) jest podane tak: Całkowita długość nowych dróg z czego TEN_T wartość docelowa 820 km. Całkowita ilość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych - 503 km.  Jak to możliwe, że program zakłada przede wszystkim rozwój infrastruktury kolejowej, a przewiduje wybudować znacznie więcej nowych dróg na niekorzyść linii kolejowych?	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Priorytetów realizacji osi priorytetowej nie definiują wartości docelowe wskaźników dwóch gałęzi transportu. Oprócz transportu kolejowego (PI 7.1, PI 7.4), do transportu przyjaznego środowisku zalicza się transport miejski, transport morski, wodny śródlądowy i intermodalny, które będą wspierane w ramach osi III. Wsparcie dla sieci drogowej realizuje priorytety osi w zakresie rozwoju infrastruktury ważnej w skali europejskiej. Ponadto wsparcie kolei ze środków UE w latach 2014-2020 na poziomie krajowym (nie licząc dodatkowego wsparcia z RPO) uwzględniającym oprócz POIiŚ, PO Polska Wschodnia i Instrument CEF będzie większe niż w okresie 2007-2013.

282.		Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	8	Celem strategii Europa 2020 jest osiągnięcie zrównoważonego rozwoju. Rozwój ten zakłada między innymi osiągnięcie spójności terytorialnej.	Sposób realizacji programu zaprzecza temu. W wykazie dużych projektów przytłaczająca większość inwestycji jest przewidziana dla Polski zachodniej, centralnej i południowej. Znikoma ilość dotyczy Polski północno - wschodniej.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> W przypadku transportu lista inwestycji zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu.
283.		Załączniki	204-208	Ogromna większość projektów do realizacji, zwłaszcza w kolejnictwie jest przewidziana dla zachodniej, południowej i centralnej części Polski. Spośród 50 projektów kolejowych przewidzianych do realizacji 2 dotyczą województwa warmińsko-mazurskiego, a 3 podlaskiego. Proponuję zwiększyć tę ilość w tych regionach. Pilnej modernizacji wymaga linia 223 na odcinku Czerwonka-Ełk będąca połączeniem najważniejszych ośrodków turystycznych Mazur oraz linia 219 na odcinku Szczytno - Ełk. Umożliwi to szybkie połączenie wschodniej części Mazur z przyszłym lotniskiem Szymany.	<p>Program przewiduje przede wszystkim realizację zrównoważonego rozwoju. Ten dąży do osiągnięcia m. in. spójności terytorialnej. Na str. 74 jest napisane, że celem głównym programu operacyjnego jest wsparcie gospodarki efektywnie korzystającej z zasobów i przyjaznej środowisku oraz sprzyjającej spójności terytorialnej i społecznej. Natomiast celem tematycznym 7 jest promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości.</p> <p>Jak można osiągnąć takie cele, skoro Polska północno-wschodnia jest regionem zbyt obciążonym drogowym transportem towarów? Tymczasem Program przewiduje tutaj najmniej. Przyczyną jest fatalny stan infrastruktury kolejowej i porozrywana siatka połączeń. Nawet dojazd pociągiem do niektórych ośrodków wypoczynkowych i turystycznych jest niemożliwy. Chodzi mi przede wszystkim o takie miasta jak Mikołajki, Mrągowo, czy Gołdap. W sezonie ośrodki te są przeładowane przez samochody.</p>	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu.

284.		Załączniki	204-208	Liczba projektów drogowych to 50. Tyle samo przewiduje się projektów kolejowych. Ilość tych drugich powinna być znacznie większa od tych pierwszych.	<p>Taki plan realizacji jest całkowicie niezgodny z Osią priorytetową III. Wiadome jest to, że to transport kolejowy nieporównywalnie mniej negatywnie oddziałuje na środowisko naturalne. Znacznie mniejsze są także koszty zewnętrzne. Jeśli autorzy projektu nie są do tego jeszcze przekonani, to można poczytać informacje na tej stronie: <a href="http://www.plk-sa.pl/ochrona-srodowiska/kolej-w-srodowisku/">http://www.plk-sa.pl/ochrona-srodowiska/kolej-w-srodowisku/</a></p> <p>Ilość projektów kolejowych powinna być znacznie zwiększona na niekorzyść drogowych.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu.</p>
------	--	------------	---------	--	--	--

285.	Związek Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.3	116	Należy usunąć wsparcie dla rozwoju transportu śródlądowego z Programu.	<p>Program powinien przewidywać jedynie wsparcie projektów uzasadnionych ekonomicznie i środowiskowo, dostosowanych do zachodzących zmian klimatycznych. Proponowane wsparcie dla projektów z zakresu rozwoju żeglugi śródlądowej nie zostało oparte o analizy potrzeb ani analizy ekonomiczne (koszty-korzyści, z uwzględnieniem kosztów środowiskowych). Należy podkreślić, iż w uwarunkowaniach polskich (hydrologia, cenne ekosystemy wodne i z wodami związane) transportu śródlądowego, poza starannie zaadaptowanym do tych warunków małowadnym transportem turystycznym, nie można z góry traktować jako proekologiczny. Uwarunkowania związane z dyrektywami dot. Natury2000 i Ramową Dyrektywą Wodną to kolejne, po analizach potrzeb oraz kosztów-korzyści, które każą patrzeć na rozwój śródlądowych dróg wodnych wyjątkowo ostrożnie. W kontekście Ramowej Dyrektywy Wodnej należy podkreślić jeden z warunków ex-ante, który Polska musi wdrożyć, a który wymaga m.in., by w masterplanach dla dorzeczy uwzględnić także inwestycje z zakresu transportu śródlądowego. Dodatkowo, podkreślić należy, iż w warunkach polskich dostosowanie rzek do transportu śródlądowego, zwłaszcza towarowego, wymagające przekształceń profilu poprzecznego i podłużnego koryt oraz budowa zbiorników niezbędnych dla alimentacji wód na potrzeby żeglugi będzie kontraproduktywne w stosunku do wysiłków ukierunkowanie na zarządzanie ryzykiem powodziowym i ograniczanie tego ryzyka (dyrektywa 2007/60/WE). Bez działań powodujących utratę różnorodności biologicznej, w tym ekosystemów wodnych i od wód zależnych, oraz kontraproduktywnych w stosunku do koniecznej adaptacji do zmian klimatu np. „zabudowy regulacyjnej swobodnie płynącej rzeki” nie są możliwe: 1) podniesienie parametrów Odrzańskiej Drogi Wodnej, 2) inwestycje na rzekach w celu przystosowania połączenia wodnego Odra – Wisła -Zalew Wiślany.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Żegluga śródlądowa jest przyjazną środowisku gałęzią transportu, promowaną przez KE. Obecne jej niewielkie wykorzystanie wynika z wieloletnich zaniedbań w utrzymaniu bieżącym infrastruktury. Inwestycje w żeglugę śródlądową wynika zarówno z dokumentów unijnych (Biała Księga Transportu), jak i krajowych (Strategia Rozwoju Transportu). Inwestycje realizowane w ramach PO liŚ wynikają z projektu Dokumentu Implementacyjnego do SRT.</p>
------	--	---	-----	--	--	--

286.	Fundacja Greenmind	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.3	116	Należy usunąć wsparcie dla rozwoju transportu śródlądowego z Programu.	<p>Program powinien przewidywać jedynie wsparcie projektów uzasadnionych ekonomicznie i środowiskowo, dostosowanych do zachodzących zmian klimatycznych. Proponowane wsparcie dla projektów z zakresu rozwoju żeglugi śródlądowej nie zostało oparte o analizy potrzeb ani analizy ekonomiczne (koszty-korzyści, z uwzględnieniem kosztów środowiskowych). Należy podkreślić, iż w uwarunkowaniach polskich (hydrologia, cenne ekosystemy wodne i z wodami związane) transportu śródlądowego, poza starannie zaadaptowanym do tych warunków małowadnym transportem turystycznym, nie można z góry traktować jako proekologiczny. Uwarunkowania związane z dyrektywami naturowymi i Ramową Dyrektywą Wodną to kolejne, po analizach potrzeb oraz kosztów-korzyści, które każą patrzeć na rozwój śródlądowych dróg wodnych wyjątkowo ostrożnie. W kontekście Ramowej Dyrektywy Wodnej należy podkreślić jeden z warunków ex-ante, który Polska musi wdrożyć, a który wymaga m.in., by w masterplanach dla dorzeczy uwzględnić także inwestycje z zakresu transportu śródlądowego. Dodatkowo, podkreślić należy, iż w warunkach polskich dostosowanie rzek do transportu śródlądowego, zwłaszcza towarowego, wymagające przekształceń profilu poprzecznego i podłużnego koryt oraz budowa zbiorników niezbędnych dla alimentacji wód na potrzeby żeglugi będzie kontraproduktywne w stosunku do wysiłków ukierunkowanie na zarządzanie ryzykiem powodziowym i ograniczanie tego ryzyka (dyrektywa 2007/60/WE). Zastrzeżenia znajdujące się obecnie w projekcie Programu, co do pełnej zgodności inwestycji z wymogami prawa UE, powyższych ograniczeń nie usuną. Bez działań powodujących utratę różnorodności biologicznej, w tym ekosystemów wodnych i od wód zależnych, oraz kontraproduktywnych w stosunku do koniecznej adaptacji do zmian klimatu np. „zabudowy regulacyjnej swobodnie płynącej rzeki” nie są możliwe: 1) podniesienie parametrów Odrzańskiej Drogi Wodnej, 2) inwestycje na rzekach w celu przystosowania połączenia wodnego Odra – Wisła -Zalew Wiślany.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Żegluga śródlądowa jest przyjazną środowisku gałęzią transportu, promowaną przez KE. Obecne jej niewielkie wykorzystanie wynika z wieloletnich zaniedbań w utrzymaniu bieżącym infrastruktury. Inwestycje w żeglugę śródlądową wynika zarówno z dokumentów unijnych (Biała Księga Transportu), jak i krajowych (Strategia Rozwoju Transportu). Inwestycje realizowane w ramach PO liŚ wynikają z projektu Dokumentu Implementacyjnego do SRT.</p>
------	--------------------	---	-----	--	---	--

287.	Fundacja WWF POLSKA	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.3	116	Należy usunąć wsparcie dla rozwoju transportu śródlądowego z Programu.	<p>Program powinien przewidywać jedynie wsparcie projektów uzasadnionych ekonomicznie i środowiskowo, dostosowanych do zachodzących zmian klimatycznych. Proponowane wsparcie dla projektów z zakresu rozwoju żeglugi śródlądowej nie zostało oparte o analizy potrzeb ani analizy ekonomiczne (koszty-korzyści, z uwzględnieniem kosztów środowiskowych). Należy podkreślić, iż w uwarunkowaniach polskich (hydrologia, cenne ekosystemy wodne i z wodami związane) transportu śródlądowego, poza starannie zaadaptowanym do tych warunków małowadnym transportem turystycznym, nie można z góry traktować jako proekologiczny. Uwarunkowania związane z dyrektywami dot. Natury2000 i Ramową Dyrektywą Wodną to kolejne, po analizach potrzeb oraz kosztów-korzyści, które każą patrzeć na rozwój śródlądowych dróg wodnych wyjątkowo ostrożnie. W kontekście Ramowej Dyrektywy Wodnej należy podkreślić jeden z warunków ex-ante, który Polska musi wdrożyć, a który wymaga m.in., by w masterplanach dla dorzeczy Wisły i Odry uwzględnić także inwestycje z zakresu transportu śródlądowego. Dodatkowo, podkreślić należy, iż w warunkach polskich dostosowanie rzek do transportu śródlądowego, zwłaszcza towarowego, wymagające przekształceń profilu poprzecznego i podłużnego koryt oraz budowa zbiorników niezbędnych dla alimentacji wód na potrzeby żeglugi będzie kontrproduktywne w stosunku do wysiłków ukierunkowanie na zarządzanie ryzykiem powodziowym i ograniczanie tego ryzyka (związane z dyrektywą 2007/60/WE). Bez działań powodujących utratę różnorodności biologicznej, w tym ekosystemów wodnych i od wód zależnych, oraz kontrproduktywnych w stosunku do koniecznej adaptacji do zmian klimatu np. „zabudowy regulacyjnej swobodnie płynącej rzeki” nie są możliwe: 1) podniesienie parametrów Odrzańskiej Drogi Wodnej, 2) inwestycje na rzekach w celu przystosowania połączenia wodnego Odra – Wisła -Zalew Wiślany.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Żegluga śródlądowa jest przyjazną środowisku gałęzią transportu, promowaną przez KE. Obecne jej niewielkie wykorzystanie wynika z wieloletnich zaniedbań w utrzymaniu bieżącym infrastruktury. Inwestycje w żeglugę śródlądową wynika zarówno z dokumentów unijnych (Biała Księga Transportu), jak i krajowych (Strategia Rozwoju Transportu). Inwestycje realizowane w ramach PO liŚ wynikają z projektu Dokumentu Implementacyjnego do SRT.</p>
------	---------------------	---	-----	--	--	--



288.	Konfederacja Lewiatan	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.1	str. 112; również str. 118 (PI 7.4) oraz str. 109 (PI 4.5)	Potrzeba realizacji inwestycji w obszarze transportu szynowego w oparciu o wskaźniki dot. potrzeb przewozowych i kryteria rentowności projektów	Efekty inwestycji infrastrukturalnych nie powinny być mierzone przyrostem kilometrów sieci ani liczbą połączonych nią miast. Zastosowanie takich wskaźników umożliwia realizację projektów łatwych w budowie, niekoniecznie najważniejszych z punktu widzenia potrzeb przewozowych, również takich, które realizują cele prestiżowe lub polityczne. Przykładem jest budowa linii kolejowej na Okęcie, mimo tego że pod względem pracy transportowej racjonalnym rozwiązaniem byłaby stacja przelotowa na linii Warszawa-Radom. Najważniejszym kryterium decydującym o realizacji projektów infrastruktury transportu szynowego (kolei, tramwajów oraz metra) kolejowego powinny być rzeczywiste potrzeby przewozowe oraz rentowność projektów.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Nie zaproponowano nowych wskaźników (potrzeby przewozowe i rentowność projektów to nie wskaźniki a kryteria wyboru) wraz z metodologią ich liczenia (w tym wartości bazowej i szacowanej wartości w roku docelowym) i źródłem danych. Zgłaszający uwagę myli wskaźniki służące do ilościowego mierzenia postępu realizacji Programu od kryteriów wyboru projektów, które zostaną określone na etapie prac nad Szczegółowym Opisem Priorytetów (SzOP).
------	-----------------------	---	--	---	--	---

289.	Konfederacja Lewiatan	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.1	m.in. 112 i 123, jak i 119 dla P.I. 7.4	<p>Ze względu na ograniczone środki inwestycyjne i związaną z tym potrzebę odpowiedniej priorytetyzacji inwestycji, dla projektów budowy infrastruktury drogowej należy przyjąć wskaźniki związane ze zwiększaniem pracy przewozowej, które odzwierciedlą strumień pojazdów albo ilość przewiezionych osób i towarów przejmowaną przez nową drogę. Zastosowanie wskaźników związanych z liczbą wybudowanych kilometrów („Całkowita długość nowych dróg”) czy liczbą połączonych infrastrukturą miast („Liczba miast wojewódzkich włączonych do sieci dróg o wysokiej przepustowości”) może prowadzić do nieefektywnego alokowania środków, ponieważ w takim podejściu nacisk położony jest na produkt, a nie rzeczywisty rezultat inwestycji.</p>	<p>Zastosowane wskaźniki, takie jak „liczba połączonych miast” czy „długość nowych dróg” nie są de facto wskaźnikami rezultatu, a raczej wskaźnikami produktu – tzn. obrazują to na co wydano pieniądze, ale nie pokazują ekonomicznych i społecznych efektów inwestycji. Takie wskaźniki nie są też ukierunkowane na efektywne zaspokojenie potrzeb przewozowych: prowadzą do budowania infrastruktury nie tam, gdzie zapotrzebowanie na 1 km drogi jest największe, lecz tam gdzie 1 km drogi powstanie najszybciej i najtaniej. Infrastruktura transportowa powinna być budowana w pierwszej kolejności tam, gdzie potrzeby przewozowe są największe.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Nie zaproponowano nowych wskaźników (potrzeby przewozowe i rentowność projektów to nie wskaźniki a kryteria wyboru), wraz z metodologią ich liczenia (w tym wartości bazowej i szacowanej wartości w roku docelowym) i źródłem danych. Zgłaszający uwagę myli wskaźniki służące do ilościowego mierzenia postępu realizacji Programu (a nie do "ukierunkowania na efektywne zaspokojenie potrzeb przewozowych") z kryteriami wyboru projektów, które na potrzeby Programu zostaną określone na etapie prac nad Szczegółowym Opisem Priorytetów (SzOP).</p>
------	-----------------------	---	---	---	--	---

290.	Konfederacja Lewiatan	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.1	113	Kolejowe inwestycje infrastrukturalne będą ukierunkowane również na poprawę dostępności portów morskich, strategicznych bocznic kolejowych oraz poprawę stanu i rozwój infrastruktury intermodalnej, a także wzrost jej przepustowości.	Proponowane uzupełnienie działania pozwoliłoby na poprawę bezpieczeństwa manewrowego (modernizacja systemów sterowania ruchem kolejowym). Brak połączenia sieciowego bocznic kolejowych z trakcją elektryczną, powoduje konieczność używania nieekologicznych, spalinyowych środków trakcyjnych (m.in. nadmierne hałas i emisja).	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Z uwagi na przepisy o pomocy publicznej, finansowane są jedynie elementy infrastruktury ogólnodostępnej.
291.	Konfederacja Lewiatan	Załączniki	204	S51 Olsztyn – Olsztynek Niezrozumiała priorytetyzacja projektów	Wybudowanie drogi S51 Olsztynek-Olsztyn podniesie stopień realizacji Programu poprzez dołączenie Olsztyna jako kolejnego miasta wojewódzkiego do sieci dróg o znaczeniu europejskim. Efekt ten pozostanie jednak iluzoryczny dopóki oszczędności czasu podróży będą marnowane w wąskich gardłach sieci transportowej gdzie indziej. Do realizacji w pierwszej kolejności takich projektów, zamiast np. Południowej Obwodnicy Warszawy, zachęcają m.in. przyjęte wskaźniki wykonania. Budowa drogi ekspresowej Olsztyn-Olsztynek kosztuje wielokrotnie mniej niż porównywalna liczba kilometrów POW, dlatego to ten projekt otrzymuje priorytet. Jednakże potrzeby transportowe są nieporównywalne; kierowanie się potrzebami przewozowymi wskazywałoby na pierwszeństwo takich projektów jak POW.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu.
292.	Konfederacja Lewiatan	Załączniki	204	S3 Sulechów – Legnica i S5 Poznań-Wrocław  Niezrozumiała priorytetyzacja projektów	Ogłoszone przetargi sugerują priorytet rządu w budowaniu dwóch równoległych dróg ekspresowych łączących Dolny Śląsk z Zachodnią Wielkopolską i Pojezierzem Lubuskim przechodzących 50 kilometrów obok siebie, co jest niezrozumiałe wobec innych potrzeb kraju.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu.

293.	Konfederacja Lewiatan	Załączniki	204	S7 Gdańsk-Warszawa  Nieodpowiednia priorytetyzacja działań w ramach projektu, przedstawiona w Dokumencie Implementacyjnym do SRT, do którego odniesiono się w Wykazie Dużych Projektów	W pierwszej kolejności ogłoszono przetargi na budowę dróg ekspresowych w województwie warmińsko-mazurskim; tymczasem pilniejsze potrzeby związane są z odcinkiem Płońsk-Nidzica, przechodzącym przez centra wsi północnego Mazowsza (Strzegowo, Unierzyż, Wiśniewo, Mdzewo, Żurominek), gdzie tranzytowy transport ciężki porusza się pod oknami szkół i środkiem rynków.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu.
294.	Konfederacja Lewiatan	Załączniki	204	S7 Warszawa-Kraków  Nieodpowiednia priorytetyzacja działań w ramach projektu, przedstawiona w Dokumencie Implementacyjnym do SRT, do którego odniesiono się w Wykazie Dużych Projektów	Ze względu na istniejące i przyszłe potrzeby przewozowe, projekt powinien najpierw wyeliminować problem wąskiego gardła wjazdu do Krakowa przez gęsto zabudowane wsie. Tymczasem priorytet nadano doprowadzeniu do standardu drogi ekspresowej odcinków pod Jędrzejowem, które obecnie w sposób wystarczający przenoszą ruch.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu.
295.	Konfederacja Lewiatan	Załączniki	204	S8 Radziejowice-Białystok Nieodpowiednia priorytetyzacja działań w ramach projektu, przedstawiona w Dokumencie Implementacyjnym do SRT, do którego odniesiono się w Wykazie Dużych Projektów	Ze względu na prognozowane natężenie ruchu, w pierwszej kolejności należałoby zrealizować inwestycje na odcinku Wyszaków – Ostrów Mazowiecka. Tymczasem priorytet w realizacji projektu nadano odcinkowi na wschód od Ostrowi Mazowieckiej.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu.

296.	Konfederacja Lewiatan	Załączniki	204	<p>Projekty drogowe - brak racjonalności w doborze niektórych inwestycji przedstawionych w Wykazie Dużych Projektów</p>	<p>O wyborze powinno w pierwszym rzędzie decydować zapotrzebowanie na pracę przewożową oraz przejmowany przez drogę strumień pojazdów, a nie ilość budowanych kilometrów czy też dołączenie miasta wojewódzkiego do sieci dróg o znaczeniu europejskim. Efekt stosowanego doboru projektów pozostanie iluzoryczny ze względu na fakt, że oszczędności czasu podróży wytworzone przez nową drogę zostaną zaprzepaszczone w wąskich gardłach sieci transportowej w ważniejszych miejscach.</p> <p>Nieodpowiednią priorytetyzację niektórych projektów przy ograniczonych środkach inwestycyjnych pokazuje ich zestawienie z analizami zawartymi w dokumentach rządowych oraz studiami rozwoju potrzeb transportowych w przyszłości (por. prognoza natężenia ruchu na sieci dróg krajowych w 2025 r. - Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015, str. 14-15).</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu. Zgłaszający uwagę myli wskaźniki służące do ilościowego mierzenia postępu realizacji Programu (które w żaden sposób nie decydują o wyborze projektów) z kryteriami wyboru projektów, które na potrzeby Programu zostaną określone na etapie prac nad Szczegółowym Opiszem Priorytetów (SzOP).</p>
------	-----------------------	------------	-----	---	---	--

297.	Konfederacja Lewiatan	Załączniki	209	Wpisanie do Wykazu Dużych Projektów oraz nadanie priorytetu projektowi ukończenia budowy obwodnicy Warszawy	<p>Aglomeracja Warszawy, licząca około 3,3 mln mieszkańców, stanowi centrum gospodarcze, finansowe, biznesowe i polityczne Polski. Ta funkcja generuje dalszy przyrost populacji i powoduje, że Warszawa staje się coraz częściej celem podróży czy transportu. Pomińcie w dokumentach planistycznych (Dokument Implementacyjny do SRT 2020) i operacyjnych realizacji infrastruktury drogowej Warszawy jest m.in. wyrazem zastosowania niewłaściwych wskaźników do realizacji Programu (uwaga nr 1) – wynika z traktowania kwestii zapotrzebowania na pracę przewozową drugorzędnie w stosunku do ilości km i liczby łączonych infrastrukturą miast. Za realizacją inwestycji w infrastrukturę Warszawy przemawiają: - wyznaczone w Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. kierunki interwencji - celem nr 1 SRT jest „wyprowadzanie ruchu tranzytowego z miast poprzez budowę obwodnic drogowych w miejscowościach najbardziej obciążonych ruchem”; - potrzeba koncentracji na ukończeniu tych rozpoczętych dużych projektów, gdzie potrzeby przewozowe są największe. Można odnieść wrażenie, że brak priorytetowego potraktowania infrastruktury drogowej Warszawy jest związany z postrzeganiem takiego podejścia jako niesprawiedliwe lub promujące centralizację kraju. Tymczasem nie można zignorować faktu, iż ze względu na pełnione funkcje, Warszawa jest najważniejszym miastem kraju. Określenie priorytetów inwestycyjnych z pominięciem centralnej funkcji Warszawy jest błędem.</p>	<p><b>Uwaga uwzględniona.</b> Wpisanie POW do wykazu dużych projektów POLiŚ wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego, którego projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) są zawarte w liście POLiŚ.</p>
------	-----------------------	------------	-----	---	---	--

298.	Zielone Mazowsze	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.4	34-35	<p>Analizę obecnej sytuacji w zakresie sektora transportu wnioskujemy rozszerzyć o zwrócenie uwagi na fatalną kondycję kolei w Polsce na tle innych krajów regionu Europy Środkowej (np. Czechy, Słowacja, Węgry, Austria). Prosimy o przedstawienie graficzne następujących danych: 1. Mapa sieci pasażerskich połączeń kolejowych w krajach regionu; pokaże ona dramatyczną różnicę gęstości. Należy ją uzupełnić o wykresy pokazujące liczbę pociągów uruchamianych w dobie lub liczbę przewiezionych pasażerokilometrów (praca przewozowa) / mln mieszkańców lub / mln km<sup>2</sup> powierzchni dla każdego kraju, 2. Wykres pokazujący udział kolei w przewozach pasażerskich w krajach regionu (najlepiej w różnych latach, będzie wówczas widoczny stały spadek) 3. Usuniecie zdania na str. 34: „Obserwowany w 2010 r. w Polsce udział transportu indywidualnego w strukturze (88,4%) jest niewiele większy od średniej dla krajów EU (84,1%)” i zastąpienie go prezentacją danych (w formie wykresu słupkowego) Eurostatu o udziale poszczególnych środków transportu w podziale zadań przewozowych (modal split) za 2011 rok. Pokaże on, że Polska jest obok Litwy krajem w UE o najwyższym wykorzystaniu samochodu (89,3%) i najniższym znaczeniu komunikacji publicznej w Europie. 4. Prezentacje danych należy podsumować postawieniem jako celu</p>	<p>Pokazanie tych danych jest bardzo ważne, gdyż większość Polaków jest przyzwyczajona do fatalnego obrazu i skrajnie słabej oferty kolei w Polsce i mylnie sądzi, że jest to stan normalny, zakłada, że wynika to z obiektywnych przyczyn (np. brak możliwości wykorzystania kolei we współczesnych modelach życia i gospodarki). Tymczasem jest to nieprawda, co pokazuje porównanie sytuacji w innych krajach, nawet tych wcale nie bogatszych, porównywalnych. Pokazanie tych danych pozwoli uzyskać społeczną akceptację dla dużej skali inwestycji kolejowych. Wielu osobom może wydawać się nieuzasadnione kierowanie tak dużych środków na sektor pełniący tak małą rolę. Należy pokazać, że ta rola jest efektem dziesięcioleci zaniedbań, które należy nadrobić, by osiągnąć poziom krajów porównywalnych do Polski. Konieczne też jest postawienie konkretnego celu o charakterze mierzalnym. Zdanie zacytowane w pkt. 3 nosi znamiona manipulacji. Polska jest obecnie 2 w całej UE krajem o najwyższym udziale transportu samochodowego, a fakt ten jest przykrywany zdaniem, że jest to poziom niewiele większy od średniej UE.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Analiza obecnej sytuacji sektora transportu nie będzie rozszerzana, a zostanie skondensowana, zgodnie z projektem wytycznych KE dotyczących kształtu programów operacyjnych, tak by stanowiła punkt odniesienia (określała najważniejsze potrzeby i wyzwania) strategii realizacji przez program operacyjny celów UE. Zgodnie z wytycznymi KE strategia ta ma mieć objętość do 10 stron dla całego programu operacyjnego (dla wszystkich sektorów POIiŚ).</p>
------	------------------	---	-------	---	---	--

				<p>kierunkowego odbudowę pozycji kolei w Polsce do poziomu porównywalnego z innymi krajami regionu. Wskaźnikiem tego celu powinien być wzrost udziału kolei w przewozach pasażerskich od poziomu podobnego jak w pozostałych krajach regionu obecnie, czyli ok 10-12%. Poziom ten należy poprzedzić przytoczeniem celów UE z Białej Księgi na temat Transportu, mówiących o wzroście udziału kolei w stosunku do poziomu z 1998 roku. Materiały graficzne, o których mowa w pkt. 1 i 2 można wykonać podobnie jak grafiki w artykule pod adresem: <a href="http://bit.ly/14lq3z4">http://bit.ly/14lq3z4</a></p>		
--	--	--	--	---	--	--



299.	Zielone Mazowsze	Załączniki	205	<p>Wnoskujemy o usunięcie z Wykazu Dużych Projektów następujących projektów: Nr 11. S19. Lublin – Rzeszów Nr 22. S19. Rzeszów – gr. państwa Nr 23. S19. Białystok – Lublin</p>	<p>Według Generalnego Pomiaru Ruchu 2010 na odcinkach tych obecny ruch kształtuje się na poziomie ok. 6 tys. pojazdów na dobę, a na wysokości Międzyrzecza Podlaskiego jest nawet jedynie poniżej 3 tys. pojazdów / dobę. Dla porównania natężenia na innych odcinkach dla których planowane są trasy klasy S wynoszą przykładowo: Warszawa – Gdańsk: 12 – 15 tys. Bydgoszcz – Toruń: 14 – 16 tys. Poznań – Wrocław 10-15 tys. Bydgoszcz – Grudziądz 14-16 tys. (pominięto pomiary przy granicach miast węzłowych). Żaden z powyższych odcinków trasy S19 nie obroni się ekonomicznie. Nawet jeżeli z jakichś politycznych powodów znalazł się w Wykazie, to studia wykonalności w żadnym razie nie będą w stanie wykazać efektywności ekonomicznej uzasadniającej realizację tych projektów.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu.</p>
------	------------------	------------	-----	--	---	--

300.	Zielone Mazowsze	Załączniki	206-208	<p>Wnoskujemy o to, aby środki w POIiŚ oraz CEF rozdzielono między inwestycje kolejowe i drogowe tak jak wnioskuje Komisja Europejska w proporcji 50:50. W związku z tym wnioskujemy, aby poszerzyć Wykaz Dużych Projektów o następujące projekty budowy nowych odcinków linii: 1. Linia E-65 – nowy ślad na odcinku Legionowo – Nasielsk (śladem rozebranej linii z 1939). 2. Linia E-75 – nowy ślad na odcinku Warszawa Wschodnia – Zielonka przez Targówek – Fabryczny (Elsnerów) i dalej wzdłuż linii nr 213. I etap linii KDP Y na odcinku co najmniej Warszawa Zachodnia – włączenie w linie Skierniewice - Łowicz. 4. Rozbudowa linii nr 7 na odc. Warszawa Gośćków – Otwock o 3 tor (z przekonfigurowaniem obiektu inżynierskiego w rejonie stacji Warszawa Gośćków tak, aby oba tory podmiejskie przechodziły nad dalekobieżnymi na przedłużeniu których będzie nowy 3 tor dla ruchu dalekobieżnego, dzięki czemu uniknie się konieczności przebudowy istniejących peronów na całym odcinku, i budową odpowiednich obiektów inżynierskich w stacji Otwock). 5. Budowa linii kolejowej Tarnów – Kielce (z wykorzystaniem istniejących odcinków linii nr 73 i 115). 6. Budowa połączenia Końskie – Kielce (nowego odcinka linii między przystankami Mysie Górki na linii nr 25 i Tumlin na linii nr 8). 7. Budowa nowej linii Władysławowo – Jastrzębia Góra – Dębki (ew. - Białogóra). oraz skreślić z</p>	<p>Część 2: Ad. 5. Linia ta byłaby uzupełnieniem sieci kolejowej poprawiającą dostępność do niej i uzupełnieniem brakującego jej elementu (brakuje ok. 40 km i mostu na Wiśle). Zapewniłaby bezpośrednie połączenie po najkrótszej trasie z północnej i centralnej Polski przez Kielce, Tarów do Nowego Sącza i na Słowację. Ad. 6. Budowa tego krótkiego odcinka (ok. 20 km) powoduje uzyskanie bezpośredniego wjazdu do Kielc bez zmiany kierunku jazdy i nakładania drogi w Skarżysku Kamiennej. : powoduje sensowną relację z Kielc do Łodzi i na północ kraju. Ad. 7. Na trasie proponowanej linii znajduje się kilka popularnych celów nadmorskiego wypoczynku (Cetniewo, Jastrzębia Góra, Karwia, Karwieńskie Błota, Dębki, Białogóra), do których co roku dojeżdżają dziesiątki tysięcy potencjalnych klientów kolei. Istnienie tej linii (drugiego ramienia linii helskiej) byłoby dużym zastrzykiem gotówki dla przewoźników dalekobieżnych.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu. Podział inwestycji pomiędzy koleje a drogi będzie przedmiotem negocjacji POIiŚ z KE, tym niemniej biorąc pod uwagę listę projektów planowanych do realizacji w CEF (dominująca ilość projektów kolejowych względem drogowych), proporcje te wychodzą naprzeciw stanowisku KE.</p>
------	------------------	------------	---------	--	--	--

				<p>Wykazu projekty:43. Poprawa przepustowości linii kolejowej E 20 na odcinku Warszawa – Kutno (koszt 2,4 mld zł – projekt zbędny wobec realizacji pkt. 3)53. Poprawa przepustowości linii kolejowej E-20 na odcinku Warszawa Rembertów - Mińsk Mazowiecki (koszt 700 mln, projekt zbędny wobec realizacji pkt. 2 i 4)77. Linia kolejowa nr 13, 513 na odcinku Krusze / Tłuszcz - Piława (koszt 230 mln zł, projekt zbędny wobec realizacji pkt. 4)</p>		
--	--	--	--	---	--	--

301.	Zielone Mazowsze	Załączniki	206-208	<p>Wnoskujemy o to, aby środki w POIiŚ oraz CEF rozdzielono między inwestycje kolejowe i drogowe tak jak wnioskuje Komisja Europejska w proporcji 50:50. W związku z tym wnioskujemy, aby poszerzyć Wykaz Dużych Projektów o następujące projekty budowy nowych odcinków linii: 1. Linia E-65 – nowy ślad na odcinku Legionowo – Nasielsk (śladem rozebranej linii z 1939). 2. Linia E-75 – nowy ślad na odcinku Warszawa Wschodnia – Zielonka przez Targówek – Fabryczny (Elsnerów) i dalej wzdłuż linii nr 213. I etap linii KDP Y na odcinku co najmniej Warszawa Zachodnia – włączenie w linie Skierniewice - Łowicz. 4. Rozbudowa linii nr 7 na odc. Warszawa Gocławek – Otwock o 3 tor (z przekonfigurowaniem obiektu inżynierskiego w rejonie stacji Warszawa Gocławek tak, aby oba tory podmiejskie przechodziły nad dalekobieżnymi na przedłużeniu których będzie nowy 3 tor dla ruchu dalekobieżnego, dzięki czemu uniknie się konieczności przebudowy istniejących peronów na całym odcinku, i budową odpowiednich obiektów inżynierskich w stacji Otwock). 5. Budowa linii kolejowej Tarnów – Kielce (z wykorzystaniem istniejących odcinków linii nr 73 i 115). 6. Budowa połączenia Końskie – Kielce (nowego odcinka linii między przystankami Mysie Górki na linii nr 25 i Tumlin na linii nr 8). 7. Budowa nowej linii Władysławowo – Jastrzębia Góra – Dębki (ew. - Białogóra). oraz skreślić z</p>	<p>część 1: Jeżeli następna perspektywa ma być perspektywą kolejową to domagamy się, żeby w perspektywie kolejowej na kolej szło przynajmniej nie mniej środków niż na drogi, tak jak chce Komisja Europejska. W przypadku uzyskania tych dodatkowych środków wnosimy o rozszerzenie liczby projektów polegających na budowie nowych linii. Są na sieci kolejowej luki, warte uzupełnienia. Bardzo często są to kordcinki choć jednostkowo kosztowne to jednak krótkie, i ten koszt przynosi znaczny efekt. Ad. 1. Wykorzystanie śladu linii z 1939 z dobrym wpleceniem do istniejącej na południe od Legionowa pozwoliłoby ominąć dotychczasowy odcinek Legionowo – Nasielsk trasą krótszą i mniej krętą od dotychczasowej, na której można by uzyskać profil nawet dla prędkości 250 km/h. Dodatkowo oddzielono by ruch dalekobieżny od regionalnego i towarowego, który szedłby starą linią. Ad. 2. To jest właśnie przykład kiedy inwestycja jest bardzo kosztowna jednostkowo, ale na bardzo krótkim odcinku, Nowy ślad linii jest krótszy o wiele kilometrów i pozwoliłby także uzyskać wyższe prędkości ze względu na większe promienie łuków. Ad. 3. Uważamy, że zamiast wydawać 2,4 mld na ponowną modernizację linii E20 ma odc. Warszawa – Kutno, jak się domyślamy z budową 3 toru w związku z wyczerpaniem przepustowości w godzinach szczytu, należy wydać może i więcej pieniędzy, ale na projekt perspektywiczny, który nie tylko pozwoli puścić pociągi w kierunku na Poznań nową trasą, a starą pozostawi dla ruchu regionalnego / towarowego, ale jednocześnie będzie już etapem przyszłej linii wysokich prędkości. Ad. 4. Uważamy, że jest możliwe rozbudowanie tego odcinka o 3 tor bez niszczenia zabytkowych przystanków linii, w sposób jaki opisaliśmy. Należy to zrobić zamiast puszczać pociągi dalekobieżne naokoło przez Mińsk Mazowiecki, co odczytujemy z projektów w Wykazie.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu. Podział inwestycji pomiędzy koleje a drogi będzie przedmiotem negocjacji POIiŚ z KE, tym niemniej biorąc pod uwagę listę projektów planowanych do realizacji w CEF (dominująca ilość projektów kolejowych względem drogowych), proporcje te wychodzą naprzeciw stanowisku KE.</p>
------	------------------	------------	---------	--	--	--

				<p>Wykazu projekty:43. Poprawa przepustowości linii kolejowej E 20 na odcinku Warszawa – Kutno (koszt 2,4 mld zł – projekt zbędny wobec realizacji pkt. 3)53. Poprawa przepustowości linii kolejowej E-20 na odcinku Warszawa Rembertów - Mińsk Mazowiecki (koszt 700 mln, projekt zbędny wobec realizacji pkt. 2 i 4)77. Linia kolejowa nr 13, 513 na odcinku Krusze / Tłuszcz - Piława (koszt 230 mln zł, projekt zbędny wobec realizacji pkt. 4)</p>		
--	--	--	--	---	--	--

302.	Zielone Mazowsze	Załączniki	206-208	<p>Wnoskujemy o dopisanie do Wykazu Dużych Projektów następujących projektów kolejowych: 1. Rozbudowa linii kolejowej nr 1 na odc. - Będzin Dąbrowa Górnicza Gołonóg dla potrzeb kolei miejskiej (układ 3 lub 4 torowy) wraz z odbudową linii Dąbrowa Górnicza Gołonóg – Dąbrowa Górnicza Huta Katowice 2. Rewitalizacja tras kolejowych: Gliwice Wschodnie – Zabrze Makoszowy – Ruda Kochłowice – Katowice Załęże (linie nr 141, 164, 651, 713) z adaptacją do ruchu pasażerskiego, Dąbrowa Górnicza Wschód – Katowice Muchobór – Panewnik – Ruda Kochłowice (linie nr 141 i 171), Leszczyny – Knurów – Zabrze Makoszowy Kopalnia (linia nr 149). 3. Rewitalizacja połączenia kolejowego Siedlce – Ostrołęka – Wielbark (-Olsztyn), o ile nie będzie możliwe do sfinansowania z PO Polski Wschodniej (spełnia cele jako część ważnego połączenia stolic województw Polski Wschodniej, ale ta część jest na terenie woj. mazowieckiego). 4. Rewitalizacja zestawu linii kolejowych o charakterze regionalnym, położonych na styku województw: - Herby Nowe - Kępno - Oleśnica - Sucha Beskidzka – Żywiec- Wadowice – Bielsko Biała – Skoczów - Cieszyn- Nysa – Jaworzyna Śląska- Radom – Tomaszów Mazowiecki- Opoczno – Skarżysko Kamienna- Gołańcz - Bydgoszcz- Wągrowiec - Inowrocław- Głogów – Żagań 5. Budowa linii kolejowej Tarnów – Kielce (z wykorzystaniem istniejących odcinków linii nr 73 i 115).</p>	<p>Kontynuacja uzasadnienia: Ad. 2. Zaproponowany zestaw odcinków kolejowych tworzy bardzo ważne połączenia – potencjalną południową średnicę GOPu (pasażersko – towarową) Gliwice - Katowice przez Rudę Kochłowice i Zabrze Makoszowy, która zapewni sprawną kolej miejską setkom tysięcy ludzi, udrożnienie południowej obwodnicy towarowej GOP-, która zlikwiduje patologię niszczenia trasy przez Katowice Głównie pociągami towarowymi, oraz udrożni zamknięty ciąg z Knuruwa, co umożliwi wywóz węgla z kopalni zagłębia rybnickiego na trasę CE65 (obecnie ciężkie pociągi muszą jeździć naokoło przez Kędzierzyn – Koźle). Ad 3. Jest to bardzo ważne połączenie dzięki któremu takie miasta jak Rzeszów, Lublin, Siedlce, Ostrołęka Olsztyn i Elbląg wreszcie uzyskały by połączenie bezpośrednie, a nie tylko przez Warszawę. Mimo rozebrania mostu na Bugu i rozbiórki odcinka Kosów Lacki – Małkinia możliwe jest odtworzenie tego połączenia bez budowy mostu po śladzie łącznicy Treblinka – Prostyń (z odwróceniem wlotu na linię E-75 – w kierunku Małkini, a nie Warszawy). Ad. 4. Naszym zdaniem konieczne jest z programu krajowego zapewnienie rewitalizacji tych regionalnych linii kolejowych, które przecięte są granicami województw, gdyż inaczej nigdy nie dojdzie do ich rewitalizacji, gdyż województwa nie są zainteresowane koordynacją zamierzeń z sąsiadami (w dotychczasowej perspektywie nie było ani jednego takiego przykładu). Ad. 5. Linia ta byłaby uzupełnieniem sieci kolejowej poprawiającym dostępność do niej i uzupełnieniem brakującego jej elementu (brakuje ok. 40 km i mostu na Wiśle). Zapewniłaby bezpośrednie połączenie po najkrótszej trasie z północnej i centralnej Polski przez Kielce, Tarów do Nowego Sącza i na Słowację.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu.</p>
------	------------------	------------	---------	---	---	--

303.	Zielone Mazowsze	Załączniki	206-208	<p>Wnoskujemy o dopisanie do Wykazu Dużych Projektów następujących projektów kolejowych: 1. Rozbudowa linii kolejowej nr 1 na odc. - Będzin Dąbrowa Górnicza Gołonóg dla potrzeb kolei miejskiej (układ 3 lub 4 torowy) wraz z odbudową linii Dąbrowa Górnicza Gołonóg – Dąbrowa Górnicza Huta Katowice 2. Rewitalizacja tras kolejowych: Gliwice Wschodnie – Zabrze Makoszowy – Ruda Kochłowice – Katowice Załęże (linie nr 141, 164, 651, 713) z adaptacją do ruchu pasażerskiego, Dąbrowa Górnicza Wschód – Katowice Muchobór – Panewnik – Ruda Kochłowice (linie nr 141 i 171), Leszczyny – Knurów – Zabrze Makoszowy Kopalnia (linia nr 149). 3. Rewitalizacja połączenia kolejowego Siedlce – Ostrołęka – Wielbark (-Olsztyn), o ile nie będzie możliwe do sfinansowania z PO Polski Wschodniej (spełnia cele jako część ważnego połączenia stolic województw Polski Wschodniej, ale ta część jest na terenie woj. mazowieckiego). 4. Rewitalizacja zestawu linii kolejowych o charakterze regionalnym, położonych na styku województw: - Herby Nowe - Kępno - Oleśnica - Sucha Beskidzka – Żywiec- Wadowice – Bielsko Biała – Skoczów - Cieszyn- Nysa – Jaworzyna Śląska- Radom – Tomaszów Mazowiecki- Opoczno – Skarżysko Kamienna- Gołańcz - Bydgoszcz- Wągrowiec - Inowrocław- Głogów – Żagań 5. Budowa linii kolejowej Tarnów – Kielce (z wykorzystaniem istniejących odcinków linii nr 73 i 115).</p>	<p>Domagamy się, aby środki w POIiS oraz CEF rozdzielono między inwestycje kolejowe i drogowe tak jak wnioskuje Komisja Europejska w proporcji 50:50. Jeżeli to nie będzie możliwe do realizacji, to środki na wnioskowane projekty należy uzyskać następująco: Rezygnacja z projektów nr 43 Poprawa przepustowości linii kolejowej E 20 na odcinku Warszawa – Kutno nr 68 Linia kolejowa E 20 na odcinku Warszawa - Poznań - pozostałe roboty, odcinek Sochaczew – Swarzędz Projekty te mimo wydania kilku miliardów zł nie przyniosą istotnego skrócenia czasu jazdy, ponieważ tory na szlakach są przystosowane do prędkości 160 km/h i modernizowanie samych stacji na których pociągi i tak zwalniają żeby się zatrzymać, to tylko potężne koszty bez rezultatu dla czasu jazdy nr 60 Linia kolejowa C-E 65 na odcinku Bydgoszcz - Tczew (odcinek ten został właśnie zrewitalizowany i nie widzimy powodu wydawania tam jak zaplanowano miliarda złotych, co nie przełoży się na skrócenie czasu jazdy – to tyle ile na projekty kolejowe przeznaczono dla całej Polski Wschodniej) Ad. 1. Konurbacji śląskiej, największemu skupisku ludzi w Polsce należy się kolej aglomeracyjna, tak jak są w Warszawie i Trójmieście, a ma powstać w ramach POIiS w Krakowie. Jak rozumiemy cel ten zostanie częściowo zrealizowany dzięki modernizacji trasy E65 na odc. Będzin – Tychy – Zebrzydowice oraz E30 na odc. Gliwice – Katowice, zaplanowanych w niniejszym Programie. Dla pełni potrzeb należy wydłużyć te linie od Będzina do Dąbrowy Górniczej Gołonogu, a najlepiej do Huty Katowice.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu.</p>
------	------------------	------------	---------	---	---	--

304.	Rowerowy Szczecin	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	111	Należy umożliwić finansowanie programów szkolenia urzędników odpowiedzialnych za organizację ruchu w mieście oraz projektantów infrastruktury drogowej.	Jedną z metod wsparcia przejścia na gospodarkę niskoemisyjną wskazaną w Założeniach do Umowy Partnerstwa dla priorytetu 4.5 jest uspokajanie ruchu samochodowego w miastach. W swojej pracy zauważamy braki wiedzy w zakresie metod organizacji ruchu, które ten ruch uspokajają. Z tego powodu często brak jest zgody na zmiany w organizacji ruchu z uwagi np. na niemożliwość zastosowania progów zwalniających na danej ulicy. Wzrost wiedzy osób odpowiedzialnych za organizację ruchu umożliwiłby stosowanie innych niż znane dotychczas sposoby. Ponadto wzrost wiedzy w tym zakresie zwiększyłby poparcie dla tego typu zmian.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Zakres interwencji PI 4.5 w POIiŚ nie obejmuje szkoleń, które są finansowane z Europejskiego Funduszu Społecznego.
305.	Rowerowy Szczecin	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	111	Należy umożliwić finansowanie planów gospodarki niskoemisyjnej oraz działania edukacyjne związane ze wsparciem procesów przejścia na gospodarkę niskoemisyjną.	Wiele polskich samorządów zdaje sobie sprawę z konieczności przejścia na transport niskoemisyjny jednak nie wszystkie. Ustanowienie kryteriów warunkujących przyznanie wsparcia od posiadania planów niskoemisyjnej sprawi że te samorzady, które planów nie stworzą bo nie są przekonane do ich wdrożenia nie zmienią swoich systemów transportowych. Dlatego też w ramach programu krajowego należy wspierać proces społecznej akceptacji dla zmian transportowych. Mieszkańcy wielu miast ciągle są przekonani, że najważniejszym i priorytetowym środkiem transportu w mieście jest samochód. Aby zaszła zmiana społeczna, należy prowadzić działania edukacyjne. Bez tych działań i bez woli zmian w samorządach (obawa przed utratą głosów wyborców) przejście na transport niskoemisyjny nie jest możliwe. Ponadto warto by program umożliwił finansowanie strategii niskoemisyjnych aby mogły one powstawać oraz ich jakość była wysoka.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Z uwagi na potrzebę skierowania ograniczonej ilości środków na projekty infrastrukturalne i taborowe transportu miejskiego, nie przewiduje się w POIiŚ finansowania działań edukacyjnych w ramach PI 4.5. Dofinansowanie tworzenia planów gospodarki niskoemisyjnej jest możliwe w POIiŚ 2007-2013 w ramach konkursu w działaniu 9.3 (Termomodernizacja obiektów użyteczności publicznej – plany gospodarki niskoemisyjnej - KONKURS nr 2/POIiŚ/9.3/2013) w ramach, którego nabór wniosków trwa do 31 grudnia 2013r.



306.	Rowerowy Szczecin	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	111	<p>W działaniach dot. przejścia na transport niskoemisyjny w miastach brakuje wsparcia dla transportu rowerowego. Wsparcie to powinno obejmować budowę lub uzupełnianie braków w trasach rowerowych stanowiących spójną sieć w danym obszarze funkcjonalnym. Należy umożliwić wprost finansowanie następujących elementów tras rowerowych: budowę dróg dla rowerów, wyznaczanie pasów ruchu dla rowerów w jezdniach, uspokajanie ruchu (trefy tempo 30) Priorytet powinna mieć liniowa infrastruktura rowerowa o charakterze międzydzielnicowym, określona w dokumentach planistycznych i strategicznych poszczególnych miast, w tym zwłaszcza kluczowe inwestycje skracające drogę i czas przejazdu rowerem oraz poprawiające bezpieczeństwo rowerzystów (tunele, kładki itp.).</p>	<p>Jen z pięciu głównych celów strategii Europa 2020 dotyczy osiągnięcia pułapu „20/20/20” w zakresie klimatu i energii, do czego istotnym środkiem realizacji jest ograniczanie indywidualnego transportu samochodowego w miastach. W Białej Księdze Transportu sprecyzowano, że do roku 2030 należy zmniejszyć o połowę liczbę samochodów o napędzie konwencjonalnym w transporcie miejskim. Jednakże dla Komisji Europejskiej niezwykle istotne jest, aby ograniczenia te nie wiązały się z ograniczeniem mobilności mieszkańców miast, wręcz przeciwnie mają prowadzić do wzrostu tej mobilności. W naszej opinii rower jako ekonomiczny i ekologiczny środek transportu indywidualnego, charakteryzujący się niewielką terenochłonnością powinien niewątpliwie stać się jednym z głównych środków transportu w miastach. Warto również podkreślić, że przejście na rowerowy transport niskoemisyjny nie wymaga dużych nakładów.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Zgodnie z projektem linii demarkacyjnej priorytetem w ramach POIiŚ będą inwestycje w infrastrukturę i tabor transportu miejskiego, natomiast pozostałe elementy związane ze zrównoważoną mobilnością w miastach (ITS, ścieżki rowerowe, pozostała infrastruktura miejska itp.) mogą być elementem większego projektu. Infrastruktura rowerowa jako oddzielne projekty przewidziana jest do realizacji w RPO.</p>
------	-------------------	--	-----	--	--	---

307.	Rowerowy Szczecin	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	97	W ramach realizacji Osi Priorytetowej II należy umożliwić kwalifikowanie wydatków związanych z budową dróg rowerowych przy okazji modernizowania wałów przeciwpowodziowych.	Jak czytamy na stronie prezydent.gov.pl Prezydent Bronisław Komorowski podczas wizyty w Grudziądzu podpisał dokument o skierowaniu do Sejmu projektu ustawy ułatwiającej budowę ścieżek rowerowych i szlaków turystycznych na wałach przeciwpowodziowych. Przewidzenie możliwości kwalifikowalności takich działań jest zgodne z polityką polskiego rządu oraz przyczyni się do rozwoju transportu niskoemisyjnego. Dzięki temu działania związane z budową wałów będą komplementarne z priorytetem inwestycyjnym 4.5 i przyczynią się do poprawy stanu środowiska naturalnego poprzez przejście na transport niskoemisyjny. Ponadto transport rowerowy przyczynia się do poprawy zdrowia oraz stanowi profilaktykę chorób układu krążenia co sprawi że działania będą komplementarne z priorytetem dot. zdrowia. Infrastruktura rowerowa na wałach umożliwi społeczną kontrolę stanu wałów i wpłynie na poczucie odpowiedzialności za stan środowiska naturalnego.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Priorytetem w ramach POIiS będą inwestycje w infrastrukturę i tabor transportu miejskiego, natomiast pozostałe elementy związane ze zrównoważoną mobilnością w miastach (ITS, ścieżki rowerowe, pozostała infrastruktura miejska itp.) mogą być elementem większego projektu. Infrastruktura rowerowa jako oddzielne projekty przewidziana jest do realizacji w RPO.
308.	Port Lotniczy Wrocław Spółka Akcyjna	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.1	114	Brak projektów systemowych i listy indykacyjnej dla lotnisk jest krzywdzący, określenie jednego dużego projektu z zakresu poprawy bezpieczeństwa lotniskowego dla każdego z obecnie funkcjonujących lotnisk nie stanowi problemu.	Zagwarantowanie środków przeznaczonych na bezpieczeństwo lotnisk jest niezbędne dla tak dużego czasookresu. Zarządzający nie są w stanie udźwignąć kosztów realizacji zakupów/ inwestycji mających na celu zagwarantowanie i poprawę bezpieczeństwa zwłaszcza w świetle realizacji inwestycji z okresu lat 2007-2013, gdzie musieli ponosić koszty wkładów własnych a planowany zwrot inwestycji jest rozłożony na co najmniej kilkanaście lat.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Brak inwestycji lotniskowych w wykazie dużych projektów (w rozumieniu rozporządzenia unijnego, tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) POIiS wynika z treści Programu, w którym wyraźnie napisano, że nie przewiduje się dalszej rozbudowy lotnisk, a jedynie inwestycję w poprawę bezpieczeństwa ruchu lotniczego. Ewentualna lista projektów, której opracowanie leży w gestii MTBiGM nie musi się zawierać w wykazie projektów dużych POIiS, z uwagi na ich koszty (projekty o wartości poniżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych).

309.	Port Lotniczy Wrocław Spółka Akcyjna	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.1	113	W obecnym brzmieniu zapisów dotyczących transportu lotniczego całkowicie pominięto zarządzających lotniskami i realizację projektów dotyczących bezpieczeństwa ruchu lotniczego a także umożliwiających rozwój i pozyskiwanie niezbędnych danych – badania, analizy, wdrożenia	Pozyskiwanie danych nawigacyjnych, usprawnianie łączności i wprowadzanie nowych systemów na lotnisku stało się koniecznością w zmieniającym się, opartym na innowacjach świecie. Wyjście naprzeciw nowym technologią stało się koniecznością bez wsparcia zarządzających lotniskami nadążenie za nowościami nie będzie możliwe. Nasze lotniska nadal są ubogie w systemy zarządcze i innowacje sama infrastruktura nie wystarczy.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Uwaga bezzasadna. W zapisach POliŚ dotyczących transportu lotniczego nie pominięto zarządzających lotniskami (patrz: Potencjalni beneficjenci oraz grupy docelowe PI 7.1: " <i>W obszarze transportu lotniczego beneficjentami będą podmioty zarządzające portami lotniczymi leżącymi w sieci TEN-T oraz krajowy organ zarządzania przestrzenią powietrzną.</i> " Nie pominięto także projektów dotyczących bezpieczeństwa ruchu lotniczego: " <i>W ramach wsparcia rozwoju transportu lotniczego realizowane będą inwestycje służące poprawie przepustowości nawigacyjnej portów lotniczych, zwiększeniu przepustowości przestrzeni powietrznej oraz poprawie bezpieczeństwa i ochronie ruchu lotniczego w ramach sieci TEN-T</i> ". Szczegółowy katalog projektów będzie zawarty w Szczegółowym Opisie Priorytetów POliŚ (SzOP).
------	--------------------------------------	---	-----	--	---	--

310.	Port Lotniczy Wrocław Spółka Akcyjna	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.3	116	W całym opracowaniu nie został poruszony aspekt ochrony środowiska na lotniskach, nie przewidziano także dużych projektów systemowych dotyczących aspektów ekologicznych na lotniskach	<p>Lotniska w Polsce usytuowane są w większości w obrębie miast lub ich bezpośredniej bliskości. Negatywne oddziaływanie hałasu budzi wiele emocji wśród lokalnych mieszkańców, niezbędny jest stały monitoring zanieczyszczenia hałasem a także prowadzenie odpowiedzialnej, zrównoważonej polityki zarządczej. Perspektywa roku 2020 powinna pozwolić zarządzającym lotniskami przeprowadzić duże projektu „środowiskowe” mające na celu wprowadzenie najnowszych rozwiązań proekologicznych na lotniskach – jak np. zakup sprzętu elektrycznego zamiast do tej pory używanych spalinowych, opracowanie wdrożenia ochrony przed hałasem okolicznych mieszkańców, wykorzystywanie odnawialnych źródeł energii, wymiana świateł podejścia na LED i wiele innych, na które w obecnej sytuacji nie stać zarządzających a wsparcie UE było by niezbędnym katalizatorem zmian.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Interwencja POIiŚ odnosi się tylko do poprawy bezpieczeństwa ruchu lotniczego w TEN-T (PI 7.1), a nie do inwestycji lotniskowych, w tym związanych z ochroną środowiska, które wchodzą w zakres PI 7.3. Szczegółowy katalog projektów będzie zawarty w Szczegółowym Opisie Priorytetów POIiŚ (SzOP).</p>
------	--------------------------------------	---	-----	--	--	---

311.	Port Lotniczy Wrocław Spółka Akcyjna	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	46	Brak zapisu dotyczącego zapewnienia stałego stabilnego rozwoju portów lotniczych w okresie 2014 -2020 oraz wsparcia finansowego zarządzających lotniskami w ramach wykonywania swoich zadań wynikających z zmieniających się przepisów i wymogów europejskich	<p>W ostatnim czasie na dotąd niespotykana skale prawo lotnicze jest dostosowywane do wymagań ogólnoeuropejskich a nawet światowych. Generuje to koszty dla zarządzających, które muszą być poniesione niezależnie od wyników finansowych, przepustowości itp.</p> <p>Rozporządzenia obowiązujące wprowadzone w 2013r. oraz Rozporządzenia po konsultacjach „oczekujące” w Ministerstwie: Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych dla lotnisk użytku publicznego podlegających obowiązkowi certyfikacji; Rozporządzeni Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków eksploatacji lotnisk; Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie kontroli przestrzegania przepisów oraz decyzji z zakresu lotnictwa cywilnego; Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie klasyfikacji lotnisk i rejestru lotnisk; Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie użycia lasera lub światła z innych źródeł w strefach przestrzeni powietrznej; Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie osłony meteorologicznej lotnictwa cywilnego; Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym; Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie obsługi naziemnej w portach lotniczych; Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie Krajowego Programu Kontroli Jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego; Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie Krajowego Programu Szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego; Rozporządzenia w sprawie Krajowego Programu Ułatwień Lotnictwa Cywilnego.</p>	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Interwencja POIiS odnosi się tylko do poprawy bezpieczeństwa ruchu lotniczego w TEN-T (PI 7.1). Szczegółowy katalog projektów będzie zawarty w Szczegółowym Opisie Priorytetów POIiS (SzOP).
------	--------------------------------------	--	----	---	--	--

312.	Port Lotniczy Wrocław Spółka Akcyjna	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	46	<p>Nie wspomniano o dużych zmianach w zakresie dostosowania lotnisk do zmieniającego się prawa, które wiążą się z koniecznymi do przeprowadzenia inwestycjami. Kolejnym ważnym elementem, który nie został wyeksponowany jest dostosowanie lotnisk do wymogów bezpieczeństwa i nie chodzi tu o nawigację i operacje lotnicze ale „Safety and Security” pasażerów i zakup przez zarządzających odpowiedniego sprzętu: utrzymania lotniska, służb ochrony lotniska i jednostek lotniskowej straży pożarnej. Poprawa bezpieczeństwa to także realizacja projektów inwestycyjnych takich jak modernizacja/ remonty dróg startowych i kołowania, płaszczyzn lotniskowych oraz modernizacja budynków przeznaczonych na siedzib służb lotniskowych – utrzymania lotniska, straży pożarnej a także szkolenia służb odpowiadających za bezpieczeństwo na lotniskach. Zapomniano także o projektach inwestycyjnych na lotniskach służących podniesieniu poziomu bezpieczeństwa i świadomości dotyczących zagrożeń.</p>	<p>W związku z koniecznością dostosowania przepisów lotnictwa cywilnego do wymogów prawa międzynarodowego, w ostatnim okresie czasu realizowany jest w Polsce proces aktualizacji polskich przepisów wykonawczych dotyczących lotnisk użytku publicznego. Implementacja przepisów rozpoczęła się w drugiej połowie 2012 r. i obejmuje szeroki zakres wprowadzanych uregulowań dotyczących zarządzającymi lotniskami. Mając na uwadze właściwe oraz terminowe wdrożenie dokumentacji normatywnej niezbędne jest przeprowadzenie odpowiednich inwestycji w różnym zakresie na każdym z lotnisk.</p> <p>Rozporządzenia WE: Rozporządzenie „bazowe” - Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE. Przepisy wykonawcze do rozporządzenia „bazowego” nr 216/2008 obejmujące: Opinię na temat projektu rozporządzenia KE dotyczącego lotnisk (ADR) opracowaną przez EASA dla Komisji Europejskiej. Projekt rozporządzenia KE dotyczącego lotnisk (ADR), który obecnie jest przedmiotem prac Komisji Europejskiej oraz Komitetu EASA. Projekt specyfikacji certyfikacyjnych „Certification Specifications (CS)”, które także są na końcowym etapie opracowania przez EASA wraz z „Guidance Material (GM)” dotyczącym CS. Projekt akceptowalnych sposobów potwierdzania spełnienia wymagań tego rozporządzenia czyli „Acceptable Means of Compliance (AMC)” wraz z „Guidance Material (GM)”, które są w trakcie końcowego opracowywania przez EASA. Rozporządzenie komisji (UE) nr 73/2010 z dnia 26 stycznia 2010 r. ustanawiające wymagania dotyczące jakości danych i informacji lotniczych dla jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Z uwagi na charakter dokumentu jakim jest program operacyjny, wymagający przy każdorazowej zmianie treści negocjacji z Komisją Europejską, opis interwencji POliŚ celowo odnosi się ogólnie do poprawy bezpieczeństwa ruchu lotniczego w TEN-T, natomiast zakres możliwych inwestycji wchodzących w ten obszar będzie zawarty jako szczegółowy katalog projektów w Szczegółowym Opisie Priorytetów POliŚ (SzOP).</p>
------	--------------------------------------	--	----	--	--	---

313.	firma transportowa	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	BUDOWA TRASY 2x2 OD AUTOSTR ADY A1 do WŁOCLA WKA wdluz drogi DK62	Budowa trasy dwupasmowej ze ścieżką rowero-pieszą po jednej stronie od zjazdu z Autostrady A1 w Pikutkowie niedaleko Brześcia Kujawskiego do Włocławka DK62 w standardzie 2 pasy w każdą stronę, z rondem przy wlocie do Włocławka -1/na jezioro Łuba -2/ ulica Wiejska oraz 3/ trasa tzw. brzeska wlot do ronda Falbanka. OSTATNIO ŚMIERTELNY WYPADEK, wiele wypadków potrąceń pieszych i rowerzystów, brak pobocza, duży ruch obecnie z Poznania do Włocławka i dalej Płock. OSTATNIO ŚMIERTELNY WYPADEK, wiele wypadków potrąceń pieszych i rowerzystów, brak pobocza, duży ruch obecnie z Poznania do Włocławka i dalej Płock. Jest to fragment blisko 5 km, Włocławek to miasto 115 tysięcy plus miejscowości po drugiej stronie Wisły jak Lipno chociażby, dają duże natężenie na tym odcinku, niewielki od autostrady A1 do Włocławka. Ogromna ilość PKSów i innych pojazdów z dziećmi do szkoły, tzw. zawali drogi, droga obecnie jest wąska i w złej kondycji nawierzchniowej. Trasa ta jest uczęszczana przez wielu kierowców jak trasa do Poznania, i do Berlina.	OSTATNIO ŚMIERTELNY WYPADEK, wiele wypadków potrąceń pieszych i rowerzystów, brak pobocza, duży ruch obecnie z Poznania do Włocławka i dalej Płock. Jest to fragment blisko 5 km, Włocławek to miasto 115 tysięcy plus miejscowości po drugiej stronie Wisły jak Lipno chociażby, dają duże natężenie na tym odcinku, niewielki od autostrady A1 do Włocławka. Ogromna ilość PKSów i innych pojazdów z dziećmi do szkoły, tzw. zawali drogi, droga obecnie jest wąska i w złej kondycji nawierzchniowej. Trasa ta jest uczęszczana przez wielu kierowców jak trasa do Poznania, i do Berlina.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Uwaga powinna się odnosić do Wykazu dużych projektów POLiŚ, który zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu.
------	--------------------	--	---	--	---	---

314.	Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków-Balice sp. z o.o.	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.1	113-114	dotyczy: „W ramach wsparcia rozwoju transportu lotniczego realizowane projekty będą miały na celu poprawę przepustowości nawigacyjnej portów lotniczych, zwiększenie przepustowości przestrzeni powietrznej oraz poprawę bezpieczeństwa”. Istnieje konieczność rozbudowy pozostałej infrastruktury lotnisk (płyty postojowe, drogi kołowania, drogi startowe, inwestycje w zakresie ochrony środowiska).	Przepustowość portów lotniczych nie ogranicza się jedynie do przepustowości pasażerskiej. Stwierdzić należy, iż w przypadku krakowskiego portu lotniczego wciąż występuje deficyt infrastruktury, a dotychczas realizowane inwestycje nie wyczerpały możliwości rozwojowych portu.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Zgodnie z opisem PI 7.1 nie przewiduje się inwestycji na lotniskach, nie służących bezpośrednio poprawie bezpieczeństwa ruchu lotniczego w TEN-T.
315.	Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków-Balice sp. z o.o.	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.3	77, 115-118	dotyczy: „(7.3) rozwój przyjaznych dla środowiska, w tym cichych (low-noise) i niskoemisyjnych systemów transportu, włączając transport śródlądowy, morski, porty, połączenia multimodalne i infrastrukturę lotniskową w celu promowania zrównoważonej regionalnej i lokalnej mobilności”.  Należy doprecyzować w jakim zakresie ww. zapis odnosi się do portów lotniczych.	W opisie priorytetu 7.3 (str. od 115 do 118) brakuje odniesienia do portów lotniczych (w tym także w wykazie beneficjentów).	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Nazwa priorytetu inwestycyjnego 7.3 obejmuje infrastrukturę lotniskową i jako taka musi być w całości stosowana, niezależnie od zakresu realizowanej interwencji w POIiŚ w ramach tego priorytetu inwestycyjnego. Nie przewiduje się w POIiŚ inwestycji w rozbudowę lotnisk (PI 7.3), a jedynie przedsięwzięcia na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu lotniczego w TEN-T, które zostały zaliczone do PI 7.1 (odnoszącego się w całości do rozwoju TEN-T) - patrz: przypis na s. 114 POIiŚ.



316.	Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków-Balice sp. z o.o.	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	46	<p>dotyczy: „Z uwagi na zapewnioną przepustowość pasażerską polskich portów lotniczych, dalsza rozbudowa kubaturowa lotnisk nie będzie realizowana ze środków UE”.</p> <p>Istnieje konieczność rozbudowy pozostałej infrastruktury lotnisk (płyty postojowe, drogi kołowania, drogi startowe, inwestycje w zakresie ochrony środowiska).</p>	<p>Przepustowość portów lotniczych nie ogranicza się jedynie do przepustowości pasażerskiej. Stwierdzić należy, iż w przypadku krakowskiego portu lotniczego wciąż występuje deficyt infrastruktury, a dotychczas realizowane inwestycje nie wyczerpały możliwości rozwojowych portu.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Zgodnie z opisem PI 7.1 nie przewiduje się inwestycji na lotniskach, nie służących bezpośrednio poprawie bezpieczeństwa ruchu lotniczego w TEN-T.</p>
------	---	--	----	--	---	--

317.	Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków-Balice sp. z o.o.	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	46	dotyczy: „(...) w najbliższych latach wysiłki modernizacyjne skupią się na wzroście efektywności i niezawodności operacyjnej portów lotniczych oraz zarządcy polskiej przestrzeni powietrznej, w szczególności na poprawie pozostającej w ich dyspozycji infrastruktury nawigacyjnej i bezpieczeństwa pozwalającej na realizację większej liczby operacji lotniczych w tej samej jednostce czasu oraz zarządzanie ruchem w warunkach pogodowych odbiegających od optymalnych.”Wnioskujemy o doprecyzowanie zapisów dotyczących bezpieczeństwa.	Z uwagi na intensywny rozwój portów lotniczych potrzeby w tym zakresie są nadal duże dlatego koniecznym jest pozostawienie zakresu projektów przynajmniej na poziomie na jakim wspierane były w perspektywie 2007-2013: w ramach działania 8.4 wspierane były działania obejmujące:1. Dostosowanie systemów ochrony bezpieczeństwa lotnisk do standardów wynikających z Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego realizującego standardy UE:- systemy kontroli osób, bagażu, itd.,- ochrona obiektów infrastruktury lotniskowej i lotniczych urządzeń naziemnych,2. Wzmocnienie systemów bezpieczeństwa pożarowego obiektów w tym techniczne środki operacyjne Lotniskowej Straży Pożarnej.Należy podkreślić, iż na zarządzającego lotniskiem nakładane są obowiązki w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa, których wypełnienie jest obligatoryjne. Jako przykład można wskazać ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) NR 246/2013 z dnia 19 marca 2013 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 185/2010 w odniesieniu do kontroli bezpieczeństwa płynów, aerozoli i żeli w portach lotniczych UE), które wchodzi w życie z dniem 31.01.2014 r. , nakładające na Zarządzającego lotniskiem obowiązek dokonywania kontroli płynów. Niezbędny będzie zatem zakup odpowiednich skanerów umożliwiających wykrywanie materiałów wybuchowych które mogą mieć postać płyną.Zastosowanie urządzeń wysokiej klasy bezpośrednio wpływa na podniesienie przepustowości Punktów Kontroli Bezpieczeństwa, a tym samym na podniesienie zdolności operacyjnej lotniska poprzez zwiększenie ilości odprawianych pasażerów w jednostce czasu, ale jednocześnie generuje dodatkowe koszty.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Z uwagi na charakter dokumentu jakim jest program operacyjny, wymagający przy każdorazowej zmianie treści negocjacji z Komisją Europejską, opis interwencji POIiŚ celowo odnosi się ogólnie do poprawy bezpieczeństwa ruchu lotniczego w TEN-T, natomiast zakres możliwych inwestycji wchodzących w ten obszar będzie zawarty jako szczegółowy katalog projektów w Szczegółowym Opisie Priorytetów POIiŚ (SzOP).
------	---	--	----	--	--	--

318.	Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków-Balice sp. z o.o.	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	46	dotyczy: „Bez względu na wielkość potencjału polskiej infrastruktury lotniczej na tle bogatszych państw europejskich prezentuje się dość skromnie, ale w odniesieniu do wielkości ruchu lotniczego nie obserwuje się deficytu przepustowości lotnisk cywilnych, a w latach 2010 – 2012 dzięki inwestycjom zaplanowanym pod kątem organizacji EURO 2012 przepustowość ta w czterech największych portach lotniczych została znacznie powiększona, dalsze inwestycje realizowane w ramach POIS zostaną zakończone do roku 2015 r. dynamiczny rozwój ruchu lotniczego i związany z tym wzrost liczby operacji lotniczych, przy braku odpowiednich działań spowoduje w przyszłości sytuację występowania opóźnień związanych z ograniczoną przepustowością nawigacyjną portów lotniczych. Zgodnie z prognozami Urzędu Lotnictwa Cywilnego74 popyt na lotniczy ruch pasażerski w polskich portach lotniczych do 2020 wzrośnie z 261,5 tys. operacji pax w 2012 r. do 339,7 tys. operacji pax w 2020 r. (wzrost o 30%) i 431,5 operacji pax w 2030 r. (wzrost o 65%). Przy braku zabezpieczenia odpowiedniej przepustowości nawigacyjnej, polskie porty lotnicze będą narażone na narastające opóźnienia w wykonywaniu operacji lotniczych w czasie szczytowych godzinowych natężeń ruchu.”Wnioskujemy o uwzględnienie ubiegania się o środki na rozbudowę pozostałej części infrastruktury lotniskowej.	Dotychczas realizowane inwestycje nie wyczerpały możliwości rozwojowych portu. W przedstawionym projekcie założenia do osiągnięcia celów Strategii Europa 2020 oparte są m.in. o Krajowy Program Reform oraz Długookresową Strategię Rozwoju Kraju, skupiając się na działaniach, które mają na celu odrabianie zaległości rozwojowych oraz budowę nowych przewag konkurencyjnych. Tymczasem w pierwotnej wersji powyższego dokumentu transport lotniczy został niejako zmarginalizowany, a sytuacja polskiej infrastruktury lotniczej określona została nieprecyzyjnie. Z uwagi na prognozowany permanentny wzrost ruchu pasażerskiego w polskich portach lotniczych koniecznym zdaje się być dalszy rozwój infrastruktury lotnisk, które wykazują deficyt w pewnych dziedzinach lotniskowej infrastruktury. Stwierdzić należy, iż w przypadku krakowskiego portu lotniczego dotychczas realizowane inwestycje nie wyczerpały możliwości rozwojowych portu. Brak wsparcia ze strony funduszy europejskich może grozić niedostosowaniem infrastruktury do stawianych wymogów związanych z prognozowanym dalszym wzrostem liczby obsługiwanych pasażerów, a także obowiązującym od niedawna Rozporządzeniem MTBiGM z 28.08.2013. w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych dla lotnisk użytku publicznego podlegających obowiązkowi certyfikacji, co za tym idzie powiększaniem zaległości rozwojowych.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Zgodnie z opisem PI 7.1, w związku z zapewnieniem przepustowości pasażerskiej (projekty lotniskowe POIiS 2007-2013 w działaniu 6.3 i 8.4) nie przewiduje się inwestycji na lotniskach, nie służących bezpośrednio poprawie bezpieczeństwa ruchu lotniczego w TEN-T.
------	---	--	----	--	--	---

319.	Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków-Balice sp. z o.o.	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	9	dotyczy: „W długookresowej Strategii Rozwoju Kraju działania infrastrukturalne wspierające rozwój zrównoważony zostały włączone do dwóch, spośród trzech obszarów strategicznych:- Konkurencyjność i innowacyjność gospodarki (gdzie zostały umieszczone działania dotyczące bezpieczeństwa energetycznego i środowiska);- Równoważenie potencjału rozwojowego regionów Polski (zawierającym pozostałe kierunki interwencji, w tym transport oraz infrastrukturę społeczną.”Wnioskujemy o uwzględnienie możliwości aplikowania o środki na rozbudowę pozostałej części infrastruktury lotniskowej.	Dotychczas realizowane inwestycje nie wyczerpały możliwości rozwojowych portu. Zaznaczyć należy, iż dobrze rozwinięty transport lotniczy bez wątpienia wpływa na wzrost atrakcyjności regionu, a co za tym idzie stymuluje rozwój gospodarki, na co zwrócono uwagę w powyższym cytacie.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Zgodnie z opisem PI 7.1, w związku z zapewnieniem przepustowości pasażerskiej (projekty lotniskowe POLiS 2007-2013 w działaniu 6.3 i 8.4) nie przewiduje się inwestycji na lotniskach, nie służących bezpośrednio poprawie bezpieczeństwa ruchu lotniczego w TEN-T.
------	---	--	---	--	---	---

320.	Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków-Balice sp. z o.o.	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	8	dotyczy: „W zakresie infrastruktury dla wzrostu zrównoważonego, odrabianie zaległości rozwojowych polegać będzie przede wszystkim na zmniejszeniu dystansu infrastrukturalnego m.in. w transporcie, energetyce, telekomunikacji, infrastrukturze społecznej.”Wnioskujemy o uwzględnienie możliwości aplikowania o środki na rozbudowę pozostałej części infrastruktury lotniskowej.	Dotychczas realizowane inwestycje nie wyczerpały możliwości rozwojowych portu. Niewątpliwie, inwestycja związana z przebudową obecnej lub budową nowej drogi startowej wraz z infrastrukturą towarzyszącą jest konieczna z uwagi na pogarszający się stan techniczny obecnej drogi startowej, a także z uwagi na wejście w życie Rozporządzenia MTBiGM z 28.08.2013. w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych dla lotnisk użytku publicznego podlegających obowiązkowi certyfikacji, w wyniku którego konieczne będzie przeprowadzenie kosztownych inwestycji wymagających interwencji ze środków unijnych. Ponadto w Krajowym Programie Reform – Europa 2020 w oparciu o Wspólne Ramy Strategiczne zdefiniowane zostały krajowe cele, których osiągnięcie wspierane będzie ze środków europejskich. W aspekcie infrastruktury transportowej wyartykułowano jako cel: „7. usuwanie niedoborów przepustowości w infrastrukturze transportowej oraz energetycznej;”, co również winno być zawarte w ramach POIiŚ dla nowej perspektywy finansowej 2014-2020 w dziedzinie transportu lotniczego, jednocześnie zaznaczając iż przepustowość portów lotniczych nie ogranicza się jedynie do przepustowości pasażerskiej.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Zgodnie z opisem PI 7.1, w związku z zapewnieniem przepustowości pasażerskiej (projekty lotniskowe POIiŚ 2007-2013 w działaniu 6.3 i 8.4) nie przewiduje się inwestycji na lotniskach, nie służących bezpośrednio poprawie bezpieczeństwa ruchu lotniczego w TEN-T.
------	---	--	---	---	--	---

321.	PKP CARGO S.A.	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.3	115	<p>Analiza rynku transportu towarowego w naszym kraju od 2000 roku nie pozostawia złudzeń i wyraźnie wskazuje, iż transport kolejowy na skutek szeregu uwarunkowań przegrywa nierówną konkurencję z transportem samochodowym. W 2012r kolejną przewieziono 231 299,39 tys. ton towarów. W stosunku do 2011r przewieziono o 7,24% towarów mniej. Natomiast wykonana praca przewozowa wyniosła 49 063,58 mln tkm w 2012r. W stosunku do roku 2011 praca przewozowa zmniejszyła się o 9,10%. Przy spadkowym trendzie w przewozach kolejowych ogółem możemy zauważyć rosnący trend w przewozach intermodalnych. W 2012 roku przewieziono tym rodzajem transportu 8002,20 tys. ton towarów. W stosunku do roku 2011 był to wzrost o 35,49%. Natomiast w 2012 roku w przewozach intermodalnych wykonano pracę przewozową wynoszącą 3066,07 mln tkm. Był to wzrost o 25,29% w stosunku do roku 2011. Rok 2013 nie jest już tak optymistyczny. W pierwszym półroczu 2013 roku przewieziono 4166 tys. ton ładunków, czyli o 5,63% więcej niż w analogicznym okresie roku 2012. Natomiast praca przewozowa w przewozach intermodalnych w pierwszym półroczu 2013 roku wyniosła 1499,4 mln tkm. Było to o 1,36% mniej niż w tym samym okresie roku 2012. Mając na uwadze, iż przewozy intermodalne stanowią zaledwie 3,8% w przewiezionej masie przez transport kolejowy oraz 6,41% ( dane za I półrocze roku 2013) w wykonanej pracy</p>	<p>Sytuacji transportu kolejowego z pewnością nie poprawią działania instytucji odpowiedzialnych za politykę transportową na różnych szczeblach administracyjnych przy zastosowaniu mniej lub bardziej skutecznych metod zmierzających do promowania przewozów intermodalnych. Działania te są ważne jednak zmierzają do podniesienia przewozu jednego segmentu ładunku, podczas gdy inne segmenty ładunku przejmowane są przez transport samochodowy. Potrzebne są rozwiązania systemowe mające na celu wyrównanie warunków funkcjonowania obu gałęzi transportu. Dlatego oprócz przewozów intermodalnych powinny być wspierane przewozy innych segmentów ładunku do czasu wyrównania pomiędzy gałęziami zasad ponoszenia wszystkich kosztów funkcjonowania, między innymi za dostęp do infrastruktury transportowej. W ostatnich latach na skutek wysokich kosztów utrzymania bocznic oraz wzrostu frachtu w transporcie kolejowym liczba bocznic i punktów ładunkowych znacząco zmniejszyła się, co przekłada się na spadek przewozów. Dlatego wskazane jest wsparcie rozwoju terminali multimodalnych, w których oprócz przeładunku jednostek intermodalnych przeładowywane byłyby inne segmenty ładunków. Tworzenie nowoczesnej infrastruktury logistycznej typu terminale kontenerowe, Railporty (punkty koncentracji prac ładunkowych i usług logistycznych) czy centra logistyczne to nie tylko bezpośredni efekt ekologiczny, ale również podstawowy element konkurencyjności transportu kolejowego w stosunku do transportu drogowego umożliwiający przeniesienie ładunków z dróg na kolej. Najbardziej efektywną pod tym względem jest najdroższa opcja wskazanej infrastruktury tj. centra logistyczne. Ze względu na charakter infrastruktury, umożliwi ona najsukuteczniejsze przejęcie dużej ilości ładunków przez transport kolejowy gdyż w tych miejscach tworzone są znaczne potoki ładunków.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Wskazane uwagi są już uwzględnione w Programie. Zawarto w nim kontynuację wsparcia dla transportu intermodalnego oraz zwiększenie wsparcia (licząc razem z CEF) dla przedsięwzięć dotyczących modernizacji infrastruktury kolejowej. Szczegółowe typy projektów będą zawarte w Szczegółowym Opisie Priorytetów POLiŚ (SzOP).</p>
------	----------------	---	-----	--	---	---

				<p>przewozowej sukces w skali całej gałęzi staje się mniej znaczący. Niestety wyraźnie trzeba podkreślić, iż udział przewozów kolejowych w ogólnym rynku transportu lądowego towarów w naszym kraju z roku na rok maleje. Pomimo iż zalecenia Unii Europejskiej w tym względzie wskazują, iż należy podjąć działania mające na celu znaczne zmniejszenie udziału w rynku przewozowym transportu samochodowego. Kierunki działań wyraźne są określone w polityce transportowej Unii Europejskiej zawartej w Białej Księdze.</p>		
--	--	--	--	--	--	--

322.	PKP CARGO S.A.	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.4	115	-	<p>Nie oznacza to jednak, iż terminale multimodalne typu Railporty nie są skuteczne, wręcz przeciwnie mogą nawet być bardziej skuteczne jednak w obsłudze kilku grup ładunków. Istotnym dla rozwoju towarowego transportu kolejowego jest możliwość dofinansowania „działań ograniczających hałas kolejowy spowodowany ruchem kolejowym, w tym za pomocą modernizacji obecnie używanego taboru”. W świetle aktualnych działań Komisji Europejskiej (planowana na 2014 r. inicjatywa ustawodawcza w zakresie ograniczenia hałasu kolejowego) ważne dla przyszłości polskich przewoźników kolejowych oraz ich konkurencyjności na rynkach zagranicznych byłoby ujęcie projektów modernizacji taboru na liście podstawowej kolejowych projektów. Z propozycji podziału środków UE w latach 2014-2020 wynika, że nadal utrzymywany jest priorytet dla transportu drogowego, dla którego będą większe środki na inwestycje, co nie służy internalizacji kosztów między tymi gałęziami transportu mając na uwadze bardzo długie okresy nierównego traktowania transportu kolejowego. Istotnym jest, aby w Dokumencie zawierającym wytyczne dla realizacji inwestycji w infrastrukturę kolejową umieszczone były na liście projektów kolejowych inwestycje na wschodnich przejściach granicznych obejmujące przystosowanie infrastruktury szerokotorowej do standardów obowiązujących na kolejach nadania 1520mm (RZD, UZ, BC, KZH, itp...) w zakresie: 1) dopuszczalnego nacisku na oś w infrastrukturze torowej 1520mm polskich stacji i rejonów granicznych do standardu obowiązującego na kolejach nadania 1520mm tj. 24,5 tony; 2) długości użytecznej torów stacyjnych przygranicznej infrastruktury 1520 mm po polskiej stronie, do parametrów niezbędnych dla przyjmowania po polskiej stronie pociągów 1520 mm, Inwestycje w tym zakresie pozwolą na ograniczenie barier w transporcie kolejowym na granicy wschodniej, co ma istotne znaczenie dla interoperacyjności transportu kolejowego.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Wskazane uwagi są już uwzględnione w Programie. Zawarto w nim kontynuację wsparcia dla transportu intermodalnego oraz zwiększenie wsparcia (licząc razem z CEF) dla przedsięwzięć dotyczących modernizacji infrastruktury kolejowej. Szczegółowe typy projektów będą zawarte w Szczegółowym Opisie Priorytetów POLiŚ (SzOP).</p>
------	----------------	---	-----	---	---	---



323.	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Koordynacja z innymi funduszami i instrumentami	170	W odniesieniu do obszaru transportu należy po Narodowym Programie Przebudowy Dróg Lokalnych wymienić „Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych do 2015 roku”, – program wieloletni w rozumieniu ustawy z 27 sierpnia o finansach publicznych oraz program rozwoju w rozumieniu ustawy z 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju, określający m.in. inwestycje kolejowe, realizowane wyłącznie ze środków budżetu państwa. Inwestycje te są komplementarne do współfinansowanych ze środków UE.	Inwestycje w obszarze infrastruktury kolejowej finansowane wyłącznie z budżetu państwa, realizowane w ramach tego programu, są komplementarne do projektów współfinansowanych ze środków UE przyznanych na perspektywę 2007 – 2013. Zakładać należy, że w perspektywie 2014 – 2020, podobnie jak ma to miejsce obecnie, będą realizowane inwestycje kolejowe finansowane wyłącznie ze środków budżetu państwa, komplementarnie do projektów współfinansowanych ze środków UE.	<b>Uwaga uwzględniona.</b>
324.	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.1	113	W akapicie dot. kolejowych inwestycji infrastrukturalnych, w tym ukierunkowanych na poprawę dostępności do portów morskich oraz poprawę stanu i rozwój infrastruktury intermodalnej, prosimy o uwzględnienie także potrzeby poprawy stanu i rozwoju kolejowych przejść granicznych i infrastruktury przeładunkowej na styku torów normalnych i szerokich (1435 i 1520 mm).	Inwestycje na przejściach granicznych przynoszące poprawę ich stanu oraz zwiększające ich przepustowość są niezwykle istotne z punktu widzenia tworzenia warunków dla poprawy konkurencyjności międzynarodowych przewozów kolejowych i ich zwiększenia.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Tak szczegółowe zapisy określające typy realizowanych projektów, w przypadku których może wystąpić pomoc publiczna, zostaną określone w Szczegółowym Opisie Priorytetów (SzOP).

325.	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.1	115 i 121, dot. PI 7.1. i PI 7.4.	Tabela ze wskaźnikami typu output – w Lp. 2 wskazuje się wskaźnik „całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych (z czego TEN-T)”, rozumiemy, że wskaźnik ten obejmuje modernizacje i rehabilitacje oraz budowę wybranych odcinków linii. Wiersz 2 tabeli na str. 121 powtarza informacje pokazane już w tabeli na str. 115, a wartość docelowa wskaźnika (503 km) obejmuje łącznie PI 7.1. i PI 7.4. Nie jest jasne z czego wynika i co obejmuje ta wartość oraz ile km z tego ma być na sieci TEN-T. Podobnie jak w przypadku wskaźników rezultatu, mamy do czynienia ze wskaźnikiem wspólnym, charakteryzującym inwestycje w osi III w zakresie infrastruktury kolejowej, dlatego proponujemy przyjęcie skomasowanych wskaźników i rezygnację z odrębnych tabel dla poszczególnych priorytetów.	Niejednoznaczność zapisów może być przyczyną trudności i nieporozumień na etapie wdrażania, sprawozdawania i rozliczania programu. Celem uwagi jest wyeliminowanie niejasności oraz uporządkowanie zapisów.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Na chwilę obecną niemożliwe jest określenie wartości docelowych wskaźników dot. infrastruktury kolejowej odrębnie dla PI 7.1 (sieć TEN-T) i PI 7.4 (linie poza siecią). Natomiast zgodnie z projektem wytycznych KE ws. kształtu programu operacyjnego, każdemu PI powinny zostać przyporządkowane wskaźniki, wobec czego niemożliwa jest rezygnacja z odrębnych tabel dla poszczególnych priorytetów inwestycyjnych.
------	---------------------------------	---	-----------------------------------	---	---	---

326.	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.1	113	W akapicie „Kontynuowane będzie wprowadzanie na najważniejszych szlakach kolejowych...” proponujemy dopisać zdanie: „Realizowane będą również projekty dotyczące dostosowania infrastruktury kolejowej, w tym peronowej do potrzeb osób o ograniczonych możliwościach poruszania się (TSI PRM).”	Jest to istotne uzupełnienie. Obowiązek wdrażania TSI PRM wynika z decyzji KE 2008/164/WE z dnia 21 grudnia 2007 r. dot. technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych i transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości oraz decyzji KE 2012/464/UE z dnia 23 lipca 2012 r., zmieniającej m.in. decyzję 2008/164/WE.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Wskazany zakres już ujęto w programie: <i>"Kontynuowane będą projekty w zakresie modernizacji infrastruktury dworców i przystanków kolejowych oraz infrastruktury obsługi podróżnych (w tym dostosowanie do wymagań technicznych związanych z obsługą osób z ograniczoną mobilnością"</i> .
327.	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.1	112 i 119 dot. PI 7.1. i PI 7.4.	Sprawa określenia wskaźników rezultatu dot. transportu kolejowego, z przypisem, że wartość określona jest „łącznie dla PI 7.1. oraz PI 7.4.” oraz określenie wartości pośredniej w roku 2020 jako 18/18. W naszym rozumieniu jest to jeden wskaźnik, raczej charakteryzujący oś III, możliwy do osiągnięcia w rezultacie realizacji kilku priorytetów inwestycyjnych. Okres 3 lat pomiędzy wartością pośrednią i docelową jest bardzo krótki. Przewidywana kontrola śródkresowa Programu miała być wyznaczona na 2018 rok.	W przypadku przyjęcia wskaźnika wspólnego, co również może mieć miejsce, należy to odpowiednio wyjaśnić i nie powtarzać tabeli. Wartość 18/18 już jest wartością docelową, ujętą jako jeden ze wskaźników realizacji celów strategicznych SRT do osiągnięcia w 2020 r. Jeżeli miałby to być dla POLiŚ cel pośredni na rok 2020, to wykracza to poza ramy SRT. Nie jest też jasne co może stanowić wartość docelową („w toku przygotowania”) – dla roku 2023?	<b>Uwaga uwzględniona.</b> Usunięto mylące zapisy przy wskaźniku rezultatu dot. inwestycji kolejowych, że jest to wartość pośrednia. Jest to wartość docelowa wynikająca ze Strategii Rozwoju Transportu.

328.	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.4	122 Oś III, demarkacja z pozostałymi programami	<p>Mając na uwadze zapisy dot. mechanizmów koordynacji (pkt. 7.1. str. 168) stwierdzające iż podział interwencji kraj/region ma być narzędziem jedynie organizującym, a demarkacja nie będzie miała charakteru ograniczającego wsparcie, ale charakter orientacyjny i ukierunkowujący, prosimy o wprowadzenie zapisów umożliwiających prowadzenie projektów kolejowych na sieci TEN-T również w ramach RPO. Wsparcie linii kolejowych w ramach RPO powinno objąć linie o charakterze regionalnym, które zostały zaliczone do sieci TEN-T oraz towarzyszącą im infrastrukturę punktową. Wyznacznikiem zakwalifikowania inwestycji do wsparcia z poziomu regionalnego powinien być jej regionalny charakter. Sprawa ta powinna być jednolicie potraktowana we wszystkich dokumentach dot. perspektywy 2014 – 2020.</p>	<p>Celem jest skoncentrowanie uwagi i skierowanie wsparcia na poziom regionalny (realizacja w ramach RPO), bez dyskwalifikowania linii kolejowych zaliczonych do sieci TEN-T. Przykładem może być linia kolejowa nr 25 Tomaszów Mazowiecki – Skarżysko Kamienna, która pomimo, że jest znaczenia regionalnego zaliczona została do sieci TEN-T. Wnioski w tej sprawie były przez nas składane już na etapie wcześniejszych wersji POliŚ 2014-2020, a także w ramach uwag do Mandatu Negocjacyjnego Rządu do przygotowania Kontraktu Terytorialnego i zostały przekazane przez MTBiGM do MRR. Jednolite podejście do możliwości finansowania inwestycji kolejowych na sieci TEN-T w ramach programów krajowych (POliŚ), ponadregionalnych (POPW) oraz regionalnych (RPO) zapewni spójność wszystkich dokumentów dot. perspektywy 2014 – 2020. Wyznacznikiem zakwalifikowania inwestycji do wsparcia w ramach określonego programu (demarkacja) powinien być jej charakter, tj. znaczenie regionalne, ponadregionalne lub krajowe.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Zapisy dotyczące demarkacji osi III z pozostałymi programami nie postępują się kryterium przynależności do TEN-T, a zatem nie wykluczają możliwości realizacji w RPO inwestycji na liniach o znaczeniu regionalnym, leżących w sieci TEN-T: <i>"Komplementarność i demarkacja osi priorytetowej z przedsięwzięciami współfinansowanymi z 16 Regionalnymi Programami Operacyjnymi – linie kolejowe i infrastruktura dworcowa o znaczeniu regionalnym, której zarządcą jest samorząd lub PKP PLK SA oraz zakup i modernizacja taboru kolejowego dla połączeń wojewódzkich..."</i></p>
------	---------------------------------	---	---	--	--	--

329.	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	122-127, Oś IV	<p>Z osi IV należy usunąć PI 7.1., który jest przyjęty do realizacji i opisany w osi III.</p> <p>Proponujemy rozważenie rezygnacji z osi IV i przeniesienie PI 7.2. do osi III.</p> <p>W takim przypadku tabele zamieszczone w rozdziale 4 Plan finansowy programu – należałoby odpowiednio skorygować.</p>	<p>Poprzez dopisanie PI 7.1. do osi IV powiela się zagadnienia ujęte w osi III. Zaproponowany tu wskaźnik rezultatu ma być liczony łącznie z PI 7.1. osi III, tym bardziej więc dzielenie PI 7.1. pomiędzy osie III i IV nie znajduje uzasadnienia.</p> <p>Oś IV wydaje się tworem nieco sztucznym. Zwiększenie dostępności do transportowej sieci europejskiej (PI 7.2.) mogłoby stanowić jeden z priorytetów osi III, stąd propozycja rezygnacji z osi IV i przeniesienie przewidzianych w niej zagadnień do osi III.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Z powodu ograniczonej ilości alokacji Funduszu Spójności przeznaczonej na transport, nie zabezpieczającej w pełni potrzeb rozwoju infrastruktury drogowej, zdecydowano o przeznaczeniu na ten obszar środków z EFRR. W związku z jednofunduszowymi osiami priorytetowymi (jedna oś - jeden fundusz), konieczne było stworzenie odrębnej osi IV dla środków EFRR.</p>
330.	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Warunkowość ex-ante	193	<p>W ramach planowanych działań należy przewidzieć aktualizację Master Planu dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku oraz opracowanie wieloletniego programu inwestycji kolejowych na okres 2014-2020, co stanowić będzie spełnienie warunku oraz wskazać terminy realizacji.</p>	<p>Przygotowanie obydwu dokumentów przez MTBiGM pozwoli na spełnienie warunków w zakresie istnienia dokumentu strategicznego odnoszącego się do kolei oraz dokumentu zawierającego plan inwestycyjny dla kolejowych przedsięwzięć, w tym współfinansowanych ze środków UE.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Spełnieniem warunku ex ante będzie (oprócz przyjętej przez RM SRT) Dokument Implementacyjny. W zakresie warunkowości ex ante KE nie wymaga poszczególnych dokumentów gałęziowych odnoszących się do dróg, kolei itp.</p>

331.	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Warunkowość ex-ante	183	<p>Oprócz Strategii Rozwoju transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 r.) i Dokumentu Implementacyjnego do SRT, należy wymienić Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku, określający narodową strategię rozwoju transportu kolejowego oraz wieloletni program inwestycji kolejowych. Master Plan jest dokumentem opracowanym w ścisłej współpracy z Komisją Europejską, stanowiącym ramy rozwoju kolei i spełniającym wymogi prawne dotyczące strategicznej oceny środowiskowej. Odpowiedni wieloletni program inwestycji kolejowych na potrzeby nowej perspektywy finansowej jako program rozwoju w dziedzinie publicznej infrastruktury kolejowej, wypełniać będzie zalecenia SRT do 2020 oraz Master Planu... w postaci planu inwestycyjnego. Master Plan... wraz z wieloletnim programem inwestycji kolejowych odpowiada postawionemu warunkowi dot. rozwoju kolei oraz kryterium dojrzałych ram projektu z harmonogramem i budżetem.</p>	<p>Master Plan... jest dokumentem, który został przyjęty przez Radę Ministrów 19 grudnia 2008 r. jako strategia ponadregionalna w rozumieniu ustawy z 6 grudnia 2006 o zasadach prowadzenia polityki rozwoju. Master Plan... zakłada poprawę wewnętrznej spójności kraju poprzez zwiększenie dostępności transportu i zapewnienie mu sieci kolejowych połączeń pasażerskich i towarowych dostosowanych do aktualnych i przyszłych potrzeb. Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych do 2015 roku został przyjęty uchwałą Rady Ministrów z dnia 7 listopada 2011 r. i uzupełniony zgodnie z uchwałą Rady Ministrów z dnia 18 lipca 2012 r. Zgodnie z przepisami ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych oraz dyspozycją art. 38c ust. 2 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, wieloletni program inwestycji kolejowych określa rzeczowy i finansowy zakres planowanych inwestycji kolejowych, obejmując wszystkie inwestycje realizowane z wykorzystaniem środków finansowych, których dysponentem jest minister właściwy do spraw transportu. Taki program uwzględnia krajowe oraz lokalne i regionalne inwestycje kolejowe, które są uzupełnieniem działań inwestycyjnych na głównych ciągach transportowych, służą rozwojowi poszczególnych regionów, a także zapewniają spójność całego krajowego systemu transportu kolejowego. Obydwa dokumenty mają wbudowany mechanizm cyklicznej weryfikacji i aktualizacji.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> W toku prac nad identyfikacją i sposobami spełniania warunkowości ex ante określono już wystarczające dokumenty w tym zakresie, jakimi są SRT i DI. Nie ma potrzeby przywoływania poszczególnych strategii gałęziowych.</p>
------	---------------------------------	---------------------	-----	--	--	--

332.	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	34-49	Uwaga ogólna. Diagnoza stanu infrastruktury transportowej oparta jest w większości na danych z roku 2011. Proponuje się zaktualizowanie danych przynajmniej na rok 2012, a tam gdzie to możliwe na rok 2013.	W III kwartale 2013 r. są dostępne dane statystyczne za 2012 rok, a także częściowe dane roku 2013. Uwzględnienie tych danych może przynieść pewne zmiany odnośnie wniosków z przeszłości i rekomendacji na przyszłość. Ponadto, wydaje się zasadne, w przypadku przedstawiania dokumentu do zatwierdzenia w końcu 2013 r., dysponowanie bardziej aktualnymi danymi.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> W momencie przygotowywania diagnozy dysponowano danymi za 2011 r. Tym niemniej, z uwagi na wymogi związane z kształtem programu operacyjnego (tzw. template Komisji Europejskiej) i określające jego maksymalną objętość, część diagnostyczna Programu ulegnie skróceniu i skoncentrowana na syntetycznym przedstawieniu najważniejszych wyzwań.
333.	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	36	<p>Propozycja zmiany treści z:</p> <p>...dzięki inwestycjom realizowanym w szczególności przy wsparciu środków funduszy UE, w 2011 r. nastąpił wzrost dopuszczalnych prędkości.</p> <p>na:</p> <p>...dzięki inwestycjom realizowanym w szczególności przy wsparciu środków funduszy UE, w 2011 r. wzrosła długość linii kolejowych, na których zwiększono dopuszczalne prędkości.</p>	Doprecyzowanie treści i poprawa redakcji zdania.	<b>Uwaga uwzględniona.</b> Zapisy zostały poprawione zgodnie z uwagą.

334.	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	34	<p>Wg przytoczonych prognoz zapotrzebowanie na transport do 2030 zwiększy się znacznie zarówno w przewozach pasażerów jak i ładunków. Stwierdza się jednak, że dodatkowy popyt na przewozy ładunków będzie asymetrycznie ukierunkowany, najbardziej do transportu samochodowego, natomiast największe obciążenie dalekobieżnym ruchem pasażerskim będzie musiał przyjąć transport drogowy i jego infrastruktura.</p>	<p>Dążenie do równoważenia rozwoju powinno wyrażać się wyciąganiem takich wniosków z prognoz, aby w dalszej perspektywie przeciwdziałać asymetrycznemu ukierunkowaniu w stosunku do poszczególnych gałęzi transportu, zwłaszcza tych bardziej uciążliwych dla środowiska.</p> <p>Proponujemy zaplanowanie działań pozwalających na inne rozłożenie ruchu pomiędzy gałęziami transportu, uwzględniając zalecenia UE dot. obniżania emisji gazów cieplarnianych i promowania przyjaznych dla środowiska rodzajów transportu.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Ukierunkowanie dodatkowego popytu na przewozy ładunków transportem samochodowym wynika z niezależnej ekspertyzy. Natomiast przewiduje się, że poprzez inwestycje POIŚ w kolej i inne pozadrogowe środki transportu wzrost nierównowagi gałęziowej będzie ograniczany i mniejszy niż w przypadku braku interwencji tego Programu.</p>
------	---------------------------------	--	----	--	--	---



335.	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	11-paź	<p>Treść punktu „Transport” zawiera odwołania do: Białej Księgi Transportu (Biała Księga. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu, Bruksela, 28.03.2011 r.), Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 r.) oraz Dokumentu Implementacyjnego do SRT.Brak jest odwołania do Master Planu dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku, który został przyjęty przez Radę Ministrów 19.12.2008 r. jako strategia ponadregionalna.Proponujemy dopisać zdanie, jak niżej:Mając na uwadze wyzwania związane z ambitnymi celami w zakresie rozwoju zrównoważonego, Program realizować będzie koncepcję ponadregionalnej strategii rozwoju transportu kolejowego zawartą w Master Planie dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku.</p>	<p>Sprawa istotna w kontekście zapisów Dyrektywy Parlamentu europejskiego i Rady 2012/34/UE w spr. utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (wersja przekształcona) Dz. Urz. UE L 343/32 z dnia 14.12.2012 r., zobowiązujących państwa członkowskie do tworzenia długoterminowych strategii rozwoju sektora kolejowego.Przyjęta przez Radę Ministrów 22 stycznia 2013 r. Strategia Rozwoju Transportu do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.) wraz z Dokumentem Implementacyjnym (w fazie projektu) to ważne dokumenty w systemie zintegrowanych strategii rozwoju kraju. SRT jest dokumentem o charakterze politycznym, w sposób syntetyczny integrującym wszystkie gałęzie transportu, podczas gdy „Master Plan...” pełni funkcję uzupełniającą i jest wymagany przez Komisję Europejską dokumentem strategicznym, zawierającym koncepcję rozwoju transportu kolejowego do 2030 roku. Pomimo upływu czasu, jest to ważny dokument rządowy, do którego odwołują się również obecnie strategie wojewódzkie.Mając na uwadze znaczenie nadawane rozwojowi transportu kolejowego przez Komisję Europejską w ramach działań dot. zrównoważonego rozwoju oraz tworzenia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu, o czym mowa w Białej Księdze Transportu z 28.03.2011 r., odwołanie się do „Master Planu...” (dokument ten jest w trakcie aktualizacji), stanowić będzie uzupełnienie wymiaru strategicznego oraz wyraz spójności zawartych w nim uszczegółowionych celów transportu kolejowego.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Podstawowymi dokumentami programowymi dla PO liS 2014-2020 są te przywołane w tekście opracowania.</p>
------	---------------------------------	--	--------	---	---	---

336.	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Załączniki	206-209, Zał. 11.2. wykaz dużych projektów	<p>W wykazie projektów kolejowych prosimy o dodanie adnotacji o współfinansowaniu ze środków CEF dla następujących pozycji: 47, 50, 51, 55, 56, 60, 63, 65, 71, 74. Jednocześnie prosimy o poprawienie nazw w poz. 55: Linia kolejowa C-E30 na odcinku Opole Groszowice – Jelcz – Wrocław Brochów oraz w poz. 56: Linia kolejowa C-E65 na odc. Chorzów Batory – Tarnowskie Góry – Karsznice – Inowrocław – Bydgoszcz – Maksymilianowo. Ponadto w poz. 70 należy wskazać etap III, zamiast II, a w poz. 73 należy wykreślić Poznań Główny.</p>	Potrzeba zachowania zgodności z aktualnymi ustaleniami z MTBiGM w tej sprawie.	<b>Uwaga uwzględniona.</b> Zapisy zostały poprawione zgodnie z uwagą.
------	---------------------------------------	------------	--	---	--	---

337.	Przedsiębiorstwo Państwowe Porty Lotnicze	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.1	113-114	<p>Nieprecyzyjne zapisy dotyczące możliwości uzyskania dofinansowania przez zarządzających portami lotniczymi w zakresie bezpieczeństwa. Istnieje konieczność jednoznacznego wskazania, iż sfera bezpieczeństwa lotniczego obejmuje przedsięwzięcia z obszaru „safety” oraz „security”. Dla uniknięcia wątpliwości zasadne jest wprowadzenie listy przykładowych rodzajów inwestycji dotyczących bezpieczeństwa lotniczego, tj. np.:1. rozbudowa systemów ochrony lotnisk (organizacja kontroli osób, bagażu, ładunków i poczty), w tym np. rozbudowa infrastruktury – stref kontroli, zakupy środków do kontroli osób, bagażu, ładunków i poczty;2. rozbudowa systemów bezpieczeństwa lotnisk poprzez m.in. działania związane z funkcjonowaniem systemów zarządzania bezpieczeństwem (SMS), budowę infrastruktury oraz zakup sprzętu i urządzeń dla zapewnienia bezpieczeństwa pożarowego, a także prawidłowego funkcjonowania innych służb lotniskowych odpowiedzialnych za bezpieczeństwo ruchu lotniczego, budowę obiektów oraz zakup sprzętu wykorzystywanego do zimowego utrzymania lotnisk oraz czystości nawierzchni lotniskowych w okresie całorocznym, rozbudowa i modernizacja systemów zarządzania ruchem lotniczym, w tym skuteczne wdrożenie systemu zarządzania bezpieczeństwem (SMS);3. rozbudowa infrastruktury i zakupy związane z:</p>	<p>Z uwagi na szerokie i wieloznaczne pojęcie bezpieczeństwa działalności lotniczej, konieczne jest bardziej szczegółowe określenie przedsięwzięć podlegających dofinansowaniu poprzez wskazanie przykładowych inwestycji lub przynajmniej ich grup.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Z uwagi na charakter dokumentu jakim jest program operacyjny, wymagający przy każdorazowej zmianie treści negocjacji z Komisją Europejską, opis interwencji POIiŚ celowo odnosi się ogólnie do poprawy bezpieczeństwa ruchu lotniczego w TEN-T, natomiast zakres możliwych inwestycji wchodzących w ten obszar będzie zawarty jako szczegółowy katalog projektów w Szczegółowym Opisie Priorytetów POIiŚ (SzOP).</p>
------	---	---	---------	--	--	---

				<p>ratownictwem medycznym, ograniczeniem skutków katastrof oraz zdarzeń lotniczych, a także usuwaniem skutków takich zdarzeń.</p>		
--	--	--	--	---	--	--

338.	Przedsiębiorstwo Państwowe Porty Lotnicze	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.1	113-114	Nieprecyzyjne zapisy dotyczące możliwości uzyskania dofinansowania przez zarządzających portami lotniczymi w zakresie przepustowości nawigacyjnej portów lotniczych. Konieczność jednoznacznego wskazania, że beneficjentami dla przedsięwzięć zwiększających przepustowość nawigacyjną będą mogli być również zarządzający portami lotniczymi.	Obecne zapisy sugerują, iż beneficjentem dla przedsięwzięć zwiększających przepustowość nawigacyjną będzie krajowy organ zarządzania przestrzenią powietrzną. Należy zwrócić uwagę, że zarządzający portami lotniczymi również realizują tego typu inwestycje, a więc zasadnym jest, aby znaleźli się także wśród potencjalnych beneficjentów dofinansowania.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Zapisy programu dotyczące potencjalnych beneficjentów wyraźnie stanowią, że: " <i>W obszarze transportu lotniczego beneficjentami będą podmioty zarządzające portami lotniczymi leżącymi w sieci TEN-T oraz krajowy organ zarządzania przestrzenią powietrzną.</i> "
------	---	---	---------	---	---	--

339.	Przedsiębiorstwo Państwowe Porty Lotnicze	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.1	113-114	<p>Brak wskazania możliwości uzyskania dofinansowania do projektów infrastrukturalnych w portach lotniczych (budowa nowych obiektów i modernizacja już istniejących), w tym kontynuowania przedsięwzięć inwestycyjnych rozpoczętych w okresie programowania 2007-2013, analogicznie jak przyjęto to dla infrastruktury kolejowej i drogowej.</p> <p>Wnosimy o wprowadzenie do projektu POiS możliwości dofinansowania projektów infrastrukturalnych w portach lotniczych i uwzględnienie podmiotów zarządzających nimi na liście potencjalnych beneficjentów takiego dofinansowania.</p>	<p>W celu utrzymania i reagowania na potrzeby rosnącego rynku przewozów lotniczych, konieczne jest podejmowanie przez polskie porty lotnicze inwestycji zwiększających przepustowość ogólną i „w godzinach szczytu”. Inwestycje zrealizowane w okresie programowania 2007 – 2013 nie są wystarczające, aby odpowiadać potrzebom powstającym w kolejnych latach, dlatego konieczne jest podejmowanie nowych inwestycji infrastrukturalnych oraz modernizacja istniejących już obiektów w obszarach związanych z bezpośrednią obsługą ruchu lotniczego oraz w obszarach wspomagających (np. baza techniczna dla obsługi i przechowywania sprzętu utrzymania lotniska, magazyny do przechowywania materiałów związanych z utrzymaniem portu lotniczego, drogowe i pieszne układy komunikacyjne przed terminalem).</p> <p>Konieczność finansowania inwestycji infrastrukturalnych, bez udziału środków UE, spowoduje zwiększenie kosztów funkcjonowania lotnisk, a tym samym obniży ich konkurencyjność w regionie, a dodatkowo może skutkować zwiększeniem opłat ponoszonych przez pasażerów.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Wsparcie POiS, zgodnie z zakresem PI 7.1 (sieć TEN-T), będzie dotyczyło infrastruktury służącej poprawie bezpieczeństwa ruchu lotniczego w TEN-T. Szczegółowe typy inwestycji związanych z bezpieczeństwem ruchu lotniczego zostaną wskazane w Szczegółowym Opisie Priorytetów POiS (SzOP). Z uwagi na zabezpieczenie przepustowości pasażerskiej lotnisk w sieci TEN-T nie przewiduje się dalszego wspierania ich rozbudowy.</p>
------	---	---	---------	--	--	--

340.	Przedsiębiorstwo Państwowe Porty Lotnicze	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.3	117	Brak jednoznacznego wskazania, iż beneficjentami wsparcia mogą być zarządzający portami lotniczymi. Wnosimy o uwzględnienie podmiotów zarządzających portami lotniczymi na liście potencjalnych beneficjentów dofinansowania.	Brak jednoznacznego wskazania, iż podmioty zarządzające portami lotniczymi mieszczą się w pojęciu „przedsiębiorcy świadczący lub zamierzający świadczyć działalność gospodarczą w zakresie transportu intermodalnego”.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Zapisy programu dotyczące potencjalnych beneficjentów wyraźnie stanowią, że: <i>"W obszarze transportu lotniczego beneficjentami będą podmioty zarządzające portami lotniczymi leżącymi w sieci TEN-T oraz krajowy organ zarządzania przestrzenią powietrzną."</i> Interwencja w zakresie transportu intermodalnego (PI 7.3) nie odnosi się do ruchu lotniczego, dla którego wsparcie ujęto w POIIS w ramach PI 7.1.
------	---	---	-----	---	--	--

341.	Przedsiębiorstwo Państwowe Porty Lotnicze	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.3	115-117	Brak w opisie priorytetu charakterystyki oraz przykładów możliwych do dofinansowania projektów infrastruktury lotniczej przyjaznych dla środowiska oraz przedsięwzięć transportu intermodalnego związanego z transportem lotniczym, w tym przede wszystkim lotniczymi terminalami cargo wraz z konieczną infrastrukturą towarzyszącą (np. układy drogowe przed terminalami cargo po stronie miejskiej oraz infrastrukturą po stronie lotniczej). W związku z powyższym, wnioskujemy o uwzględnienie w projekcie POiŚ możliwości dofinansowania projektów związanych z rozwojem lotniczej infrastruktury cargo i włączenie zarządzających lotniskami do listy potencjalnych beneficjentów.	Istnieje konieczność zapewnienia możliwości realizacji ze środków UE w portach lotniczych inwestycji w infrastrukturę nawigacyjną i kubaturową. Jest to konieczne by osiągnąć zrównoważony rozwój transportu, w tym lotniczego (w odniesieniu do celów środowiskowych, bezpieczeństwa i efektywności), a przez to portów lotniczych, rozumianych jako węzły w sieci transportu multimodalnego, z uwzględnieniem czynnika konkurencyjności (na str. 4, cyt. „Zgodnie ze strategią Europa 2020, rozwój zrównoważony oznacza budowanie zrównoważonej i konkurencyjnej gospodarki efektywnie korzystającej z zasobów, tj. jednocześnie uwzględniającej wymiar środowiskowy i gospodarczy prowadzonych działań”). Bez możliwości korzystania ze środków UE na inwestycje w infrastrukturę kubaturową, założenia i cele dotyczące intermodalności europejskiej sieci transportowej będą trudne do osiągnięcia, a przez to cele dotyczące konkurencyjności również nie zostaną osiągnięte. Będzie to jednocześnie skutkowało niezrównoważonym potencjałem możliwym do obsłużenia wielkości ruchu i przewozu lotniczego. Prognozy lotniczych przewozów towarowych i pocztowych z/do Lotniska Chopina w Warszawie do roku 2020 wskazują, że planowany popyt na te przewozy znacznie przekroczy przepustowość istniejącej infrastruktury dedykowanej do obsługi tego ruchu. Niezbędne będzie zatem podejmowanie przez zarządzających portami lotniczymi lub przez inne podmioty działań inwestycyjnych na rzecz budowy, rozbudowy i zapewnienia właściwego wyposażenia istniejącej infrastruktury. Brak w projekcie POiŚ możliwości dofinansowania tych działań ze środków unijnych z jednej strony może ograniczyć zakres realizowanych inwestycji, wpływając na opóźnienia w ich realizacji (ze względu na ograniczenia budżetowe inwestorów), a z drugiej strony stawia w uprzywilejowanej sytuacji inne gałęzie transportu (kolej, transport morski i śródlądowy), dla których możliwość dofinansowania infrastruktury dla obsługi towarów została w nim przewidziana.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Wsparcie POIiŚ, zgodnie z zakresem PI 7.1 (sieć TEN-T), będzie dotyczyło infrastruktury służącej poprawie bezpieczeństwa ruchu lotniczego w TEN-T. Szczegółowe typy inwestycji związanych z bezpieczeństwem ruchu lotniczego zostaną wskazane w Szczegółowym Opisie Priorytetów POIiŚ (SzOP). Z uwagi na zabezpieczenie przepustowości pasażerskiej lotnisk w sieci TEN-T nie przewiduje się dalszego wspierania ich rozbudowy (brak interwencji w PI 7.3).
------	---	---	---------	---	--	---



342.	Przedsiębiorstwo Państwowe Porty Lotnicze	Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	123	dotyczy priorytetu inwestycyjnego 7.1: Brak jednoznacznego wskazania, iż beneficjentami wsparcia mogą być zarządzający portami lotniczymi. Wnosimy o uwzględnienie podmiotów zarządzających portami lotniczymi na liście potencjalnych beneficjentów dofinansowania.	dotyczy priorytetu inwestycyjnego 7.1: Zasadne jest rozszerzenie katalogu beneficjentów, by uniknąć dyskryminacji innych gałęzi transportu, preferując jedynie zarządcę krajowej infrastruktury drogowej.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Zapisy programu dotyczące potencjalnych beneficjentów wyraźnie stanowią, że: "W obszarze transportu lotniczego beneficjentami będą podmioty zarządzające portami lotniczymi leżącymi w sieci TEN-T oraz krajowy organ zarządzania przestrzenią powietrzną."
343.	Przedsiębiorstwo Państwowe Porty Lotnicze	Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	122	Należy uzupełnić opis priorytetu IV pn. „Zwiększenie dostępności do transportowej sieci europejskiej” oraz przykładowe projekty” o inwestycje w inne elementy europejskiej sieci transportowej TEN-T, w szczególności obejmujące porty lotnicze.	Oś priorytetowa IV pn. „Zwiększenie dostępności do transportowej sieci europejskiej” nie uwzględnia wszystkich elementów europejskiej sieci transportowej TEN-T. Tym samym zakłada to założenia leżące u podstaw zrównoważonego rozwoju Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T).	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Wsparcie POIiŚ będzie dotyczyło infrastruktury służącej poprawie bezpieczeństwa lotniczego w TEN-T (PI 7.1). Z uwagi na zabezpieczenie przepustowości pasażerskiej lotnisk w sieci TEN-T nie przewiduje się dalszego wspierania ich rozbudowy ze środków Programu.

344.	Przedsiębiorst wo Państwowe Porty Lotnicze	Plan finansowy programu	149	Tabela nie odzwierciedla informacji zapisanych na str. 77 dotyczących konieczności wydzielenia dofinansowania dla projektów realizowanych w województwie mazowieckim. Proponujemy analogicznie jak w przypadku przypisu nr 208 („W ramach alokacji UE łącznie przeznaczonej na IV oś priorytetową przewidziano 946 120 464 EUR na wsparcie inwestycji, których celem jest wyprowadzenie ruchu z miast (np. obwodnice)”) dopisać kolejny przypis gwarantujący określoną kwotę na wsparcie inwestycji lotniczych w województwie mazowieckim.	Powstaje wątpliwość, czy obecna forma prezentacji kwot zapewnia możliwość dofinansowania dla projektów lotniskowych realizowanych w województwie mazowieckim w Priorytecie Inwestycyjnym 7.3 w Osi Priorytetowej IV.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Wsparcie infrastruktury służącej poprawie bezpieczeństwa ruchu lotniczego będzie finansowane ze środków Funduszu Spójności w osi III, dlatego nie ma obowiązku wydzielenia alokacji dla województwa mazowieckiego tak jak w osi IV, która jest finansowana z EFRR (wymóg UE w przypadku projektów finansowanych z EFRR w regionach różnych kategorii).
345.	Przedsiębiorst wo Państwowe Porty Lotnicze	Warunkowość ex-ante	189-195	Konieczność wprowadzenia w tabeli zmian wynikających z uwzględnienia projektów z zakresu transportu lotniczego w warunkach dotyczących Priorytetów Inwestycyjnych 7.1 i 7.3, w Osi Priorytetowej III i IV.	W celu zapewnienia spójności dokumentu należy wprowadzić w tabeli zmiany wynikające z uwzględnienia projektów z zakresu transportu lotniczego w warunkach dotyczących Priorytetów Inwestycyjnych 7.1 i 7.3, w Osi Priorytetowej III i IV.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Wsparcie POliŚ będzie dotyczyło infrastruktury służącej poprawie bezpieczeństwa lotniczego w TEN-T (PI 7.1 w osi III). Z uwagi na zabezpieczenie przepustowości pasażerskiej lotnisk w sieci TEN-T nie przewiduje się dalszego wspierania ich rozbudowy (brak dedykowanej alokacji w PI 7.3 w osi III, PI 7.1 w osi IV).
346.	Przedsiębiorst wo Państwowe Porty Lotnicze	Warunkowość ex-ante	174-185	Konieczność wprowadzenia w tabeli zmian wynikających z uwzględnienia projektów z zakresu transportu lotniczego w Priorytecie Inwestycyjnym 7.1 i 7.3, w Osi Priorytetowej III i IV.	W celu zapewnienia spójności dokumentu należy wprowadzić w tabeli zmiany wynikające z uwzględnienia projektów z zakresu transportu lotniczego w Priorytecie Inwestycyjnym 7.1 i 7.3, w Osi Priorytetowej III i IV.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Wsparcie POliŚ będzie dotyczyło infrastruktury służącej poprawie bezpieczeństwa lotniczego w TEN-T (PI 7.1 w osi III). Z uwagi na zabezpieczenie przepustowości pasażerskiej lotnisk w sieci TEN-T nie przewiduje się dalszego wspierania ich rozbudowy (brak dedykowanej alokacji w PI 7.3 w osi III, PI 7.1 w osi IV).

347.	Przedsiębiorstwa Państwowe Porty Lotnicze	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	77-78	dotyczy rozdziału 3, pkt. 3.1:  Przyjęty podział na osie priorytetowych i ich źródeł finansowania powoduje niepewność co do możliwości uzyskania dofinansowania dla przedsiębiorców z województwa mazowieckiego.	dotyczy rozdziału 3, pkt. 3.1:  Niejasne zapisy dotyczące podziału na osie priorytetowe i źródła ich finansowania powodują niepewność co do możliwości uzyskania dofinansowania dla przedsiębiorców z województwa mazowieckiego. Konieczne jest doprecyzowanie tych zapisów w projekcie POiŚ i następnie w jego uszczegółowieniu, tak by potencjalni beneficjenci realizujący projekty w województwie mazowieckim nie mieli wątpliwości co do możliwości uzyskania dofinansowania.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Wsparcie POiŚ będzie dotyczyło infrastruktury służącej poprawie bezpieczeństwa lotniczego w TEN-T (PI 7.1 w osi III). Z uwagi na zabezpieczenie przepustowości pasażerskiej lotnisk w sieci TEN-T nie przewiduje się dalszego wspierania ich rozbudowy (brak dedykowanej alokacji w PI 7.3 w osi III, PI 7.1 w osi IV).
------	---	--	-------	--	--	---

348.	Przedsiębiorstwo Państwowe Porty Lotnicze	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	46-48	W projekcie POIŚ, w ramach analizy obecnej sytuacji dotyczącej infrastruktury intermodalnej pominięto transport lotniczy, będący jedną z gałęzi transportu intermodalnego.	W projekcie POIŚ pominięta została całkowicie problematyka lotniczych terminali towarowych, a zatem również możliwości ich dofinansowania ze środków unijnych. Brak analizy w zakresie towarowego transportu lotniczego i połączenia z innymi gałęziami transportu powoduje, iż identyfikacja potrzeb w odniesieniu do transportu intermodalnego jest niepełna. Należy zwrócić uwagę, że infrastruktura ta jest znacznie słabiej rozwinięta niż w innych krajach europejskich, a jej rozwój w Polsce jest warunkiem poprawy konkurencyjności naszej gospodarki. Prognozy lotniczych przewozów towarowych i pocztowych np. z/do Lotniska Chopina w Warszawie do roku 2020 wskazują, że planowany popyt na te przewozy znacznie przekroczy przepustowość istniejącej infrastruktury dedykowanej do obsługi tego ruchu. Niezbędne będzie zatem podejmowanie przez zarządzających portami lotniczymi lub przez inne podmioty działań inwestycyjnych na rzecz budowy, rozbudowy i zapewnienia właściwego wyposażenia istniejącej infrastruktury. Brak w projekcie POIŚ możliwości dofinansowania tych działań ze środków unijnych z jednej strony może ograniczyć zakres realizowanych inwestycji, wpłynąć na opóźnienia w ich realizacji (ze względu na ograniczenia budżetowe inwestorów), a z drugiej strony stawia w uprzywilejowanej sytuacji inne gałęzie transportu (kolej, transport morski i śródlądowy), dla których możliwość dofinansowania infrastruktury dla obsługi towarów została w nim przewidziana.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Przedmiotem zainteresowania POIiŚ będzie transport intermodalny łączący przyjazne środowisku gałęzie transportu - kolej, transport morski, żeglugę śródlądową.
------	---	--	-------	--	---	--

349.	Przedsiębiorstwa Państwowe Porty Lotnicze	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	46	Brak dostępu do analizy J. Brunewicz pn. „Prognoza rozwoju transportu w Polsce do roku 2030 z dodatkowymi elementami analitycznymi – ekspertyza, Sopot, 30 listopada 2012 r., będącej podstawą podjęcia decyzji o wykluczeniu możliwości dofinansowania inwestycji infrastrukturalnych w portach lotniczych.	W kwestii oceny przepustowości polskich portów lotniczych projekt POIS odwołuje się do dokumentu pn. „Prognozy rozwoju transportu do roku 2030 z dodatkowymi elementami analitycznym”. Bez dostępu do dokumentu źródłowego nie istnieje możliwość zweryfikowania poprawności dokonanych założeń i uzyskanych wyników analizy.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Wyniki analizy prof. Bruniewicza dostępne są w MTBiGM. Potwierdzają ją również pozostałe analizy dla sektora, m.in.: Szacowane przepustowości portów lotniczych w 2009 roku. Urząd Lotnictwa Cywilnego - <a href="http://www.ulc.gov.pl/_download/regulacja_ryнку/statystyki/przep_akt_300909.pdf">http://www.ulc.gov.pl/_download/regulacja_ryнку/statystyki/przep_akt_300909.pdf</a> ; czy J. Piechociński, Lotnictwo na EURO 2012. Marzec 2012 [dostęp online 25.11.2012] – <a href="http://piechocinski.worldinnovation.eu">http://piechocinski.worldinnovation.eu</a>
------	---	--	----	--	---	--

350.	Przedsiębiorstwo Państwowe Porty Lotnicze	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	46	<p>Brak uwzględnienia innych elementów determinujących potrzeby rozwojowe infrastruktury polskich portów lotniczych poza wskaźnikiem przepustowości. Należy również uwzględnić inne elementy takie jak np.: - konieczność modernizacji infrastruktury, powstałej zarówno przed 2007 r., jak i w ostatnim okresie programowania, zapewniającej wymagany poziom bezpieczeństwa operacji lotniczych i obsługi pasażerów; - dostosowanie poziomu obsługi pasażerów i statków powietrznych do poziomu wynikającego z powszechnie stosowanych standardów międzynarodowych; - dostosowanie infrastruktury do wymagań technicznych, operacyjnych, prawnych i środowiskowych itp.; - potrzeba rozwoju i modernizacji infrastruktury towarzyszącej (np. baza techniczna dla obsługi i przechowywania sprzętu utrzymania lotniska, magazyny do przechowywania materiałów związanych z utrzymaniem portu lotniczego); - konieczność realizacji inwestycji zwiększających dostępność portów lotniczych od strony miejskiej, połączenia portów lotniczych z istniejącą siecią komunikacyjną (np. drogowe i pieszne układy komunikacyjne przed terminalem).</p>	<p>Przywołane informacje z analizy J. Brunewicz „Prognoza rozwoju transportu w Polsce do roku 2030 z dodatkowymi elementami analitycznymi – ekspertyza, wskazują na kwestie przepustowości ogólnej jako jedyne kryterium uzasadniającego potrzeby rozwoju infrastruktury w portach lotniczych. Jest to podejście zawężające. Wydaje się, że w ww. analizie wzięto pod uwagę jedynie przepustowość ogólną a pominięto problem „przepustowości w godzinach szczytu”, która ma również duże znaczenie dla poprawy płynności i bezpieczeństwa operacji lotniczych. Ponadto, dokumenty strategiczne dotyczące sektora transportu lotniczego wskazują na potrzebę uwzględnienia również innych poza przepustowością elementów uzasadniających potrzeby rozwoju infrastruktury lotnisk (zostały one wskazane przez nas w polu uwaga). Zgodnie z zapisami dokumentu, inwestycje poczynione w portach lotniczych w ramach przygotowań do EURO 2012 w pełni zaspokoją zapotrzebowanie na przepustowość lotnisk w okresie nadchodzących lat. Założenie to nie w pełni jest poprawne, ponieważ część portów lotniczych przewiduje większe potrzeby odnośnie przepustowości niż zapisane w prognozach Urzędu Lotnictwa Cywilnego, które są dość często aktualizowane i nie zawsze sprawdzają się w okresie długoterminowym. Tym bardziej, iż prognozy ULC dotyczą popytu na lotniczy ruch pasażerski w polskich portach lotniczych łącznie, podczas gdy zapotrzebowanie na przepustowość w poszczególnych portach lotniczych charakteryzuje się różnym tempem wzrostu. Przyjęte założenie projektu POIS nie uwzględnia zróżnicowanego potencjału rozwoju poszczególnych portów lotniczych. Będąca na etapie przygotowawczym aktualizacja rządowego dokumentu pn. „Program rozwoju lotnisk i naziemnych urządzeń lotniczych” powinna naszym zdaniem być odniesieniem dla branży, w tym dla innych dokumentów np. projektu POLiŚ. Przyjęte przy pracach nad projektem POIS prognozy ruchu lotniczego powinny być powszechnie dostępne wraz ze wskazaniem metodyki ich obliczeń.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Wsparcie POLiŚ będzie dotyczyło infrastruktury służącej poprawie bezpieczeństwa lotniczego w TEN-T (PI 7.1 w osi III). Z uwagi na zabezpieczenie przepustowości pasażerskiej lotnisk w sieci TEN-T nie przewiduje się dalszego wspierania ich rozbudowy. Wyniki analizy prof. Brunewicza dostępne są w MTBiGM. Potwierdzają ją również pozostałe analizy dla sektora, m.in.: Szacowane przepustowości portów lotniczych w 2009 roku. Urząd Lotnictwa Cywilnego - <a href="http://www.ulc.gov.pl/_download/regulacja_ryнку/statytyki/przep_akt_300909.pdf">http://www.ulc.gov.pl/_download/regulacja_ryнку/statytyki/przep_akt_300909.pdf</a>; czy J. Piechociński, Lotnictwo na EURO 2012. Marzec 2012 [dostęp online 25.11.2012] – <a href="http://piechocinski.worldinnovation.eu">http://piechocinski.worldinnovation.eu</a></p>
------	---	--	----	--	--	--

351.	Przedsiębiorstwo Państwowe Porty Lotnicze	Załączniki	204	Wykaz dużych projektów należy uzupełnić o projekty inwestycyjne w portach lotniczych.	Brak wskazania konkretnych projektów z zakresu infrastruktury lotniskowej spowoduje istotne utrudnienie w uzyskaniu dofinansowania, a także stanowi dyskryminację zarządzających portami lotniczymi wobec zarządców pozostałych rodzajów infrastruktury.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Brak inwestycji lotniskowych w wykazie dużych projektów (w rozumieniu rozporządzenia unijnego, tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) POIiŚ wynika z treści Programu, w którym wyraźnie napisano, że nie przewiduje się dalszej rozbudowy lotnisk, a jedynie inwestycję w poprawę bezpieczeństwa ruchu lotniczego. Ewentualna lista projektów, której opracowanie leży w gestii MTBiGM nie musi się zawierać w wykazie projektów dużych POIiŚ, z uwagi na ich koszty (projekty o wartości poniżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych).
------	---	------------	-----	---	--	---

352.	Miejski Zakład Komunikacyjny Sp. z o. o. w Opolu	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 4.5	110	<p>Proponuje się wykreślenie zapisu o preferencji transportu szynowego w priorytecie inwestycyjnym 3.2.3 Osi priorytetowej nr III Rozwój infrastruktury transportowej przyjaznej dla środowiska i ważnej w skali europejskiej i zrównanie wszystkich niskoemisyjnych form transportu miejskiego – tramwaj, metro, trolejbus, autobus</p>	<p>Większa część transportu publicznego w miastach jest i będzie realizowana autobusami, które wbrew obiegowej opinii, mogą stanowić ekologiczny środek transportu. Autobus jest najbardziej powszechnym i często jedynym środkiem transportu publicznego w wielu miastach. Jednakże przestarzałe pojazdy powodują nadmierną emisję zanieczyszczeń oraz wysokie koszty eksploatacyjne. Pomimo dużych nakładów inwestycyjnych znaczna część autobusów miejskich eksploatowanych w polskich miastach nie spełnia norm środowiskowych i powoduje znaczne zanieczyszczenie powietrza. Odnowa taboru autobusowego oraz podniesienie standardu usług realizowanych z jego wykorzystaniem są kluczowymi elementami dla uzyskania wymiernych efektów ekologicznych. Konieczne jest zatem dofinansowanie w ramach POIiŚ 2014–2020 zakupu zarówno nowoczesnych autobusów z klasycznymi silnikami diesla, jak i przede wszystkim realizacja projektów dotyczących zakupu pojazdów z alternatywnymi jednostkami napędowymi np. napędem hybrydowym i elektr., których walory ekologiczne są niezaprzeczalne. Autobus jest obecnie jednym z najbardziej efektywnych środków transportu na terenach zurbanizowanych. Koszt stworzenia linii autobusowej jest nieporównywalnie niższy od budowy linii metra czy linii tramwajowej. W Opolu, podobnie jak w wielu polskich miastach ze względu na istniejący układ urbanistyczny oraz wysokie koszty wdrożenia, w najbliższych latach nie ma możliwości wprowadzenia transportu tramwajowego i jedynym środkiem komunikacji miejskiej pozostanie autobus. Należy podkreślić również, że tabor szynowy w aspekcie środowiskowym nie eliminuje emisji zanieczyszczeń, lecz wyłącznie powoduje zmianę miejsca jej występowania. Wytworzenie energii elektrycznej koniecznej do zasilania taboru szynowego powoduje zanieczyszczenie środowiska w miejscu wytwarzania energii tj. np. w elektrowni węglowej. Biorąc pod uwagę coraz większy reżim emisji spalin dla autobusów (norma euro 6) emisja generowana przez elektrownie jest porównywalna.</p>	<p><b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> Zapisy zostały doprecyzowane tak by wskazywały na preferencje dla transportu szynowego w miastach wyposażonych w istniejącą infrastrukturę, zgodnie z poniższym: <i>"W miastach posiadających transport szynowy (tramwaje) preferowany będzie rozwój tej gałęzi transportu zbiorowego, natomiast w pozostałych miastach finansowane będą inne niskoemisyjne formy transportu miejskiego."</i></p>
------	--	---	-----	--	--	---



353.	Miejski Zakład Komunikacyjny Sp. z o. o. w Opolu	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 4.5	109 – 112, 150	Proponuje się zwiększenie alokacji w priorytecie inwestycyjnym 3.2.3 Osi priorytetowej nr III Rozwój infrastruktury transportowej przyjaznej dla środowiska i ważnej w skali europejskiej.	<p>W chwili obecnej na finansowanie działania 3.2.3 przewidziano kwotę 2.000.000.000 euro (wkład unijny 1.700.000.000 euro). W wyniku działań planuje się modernizację/budowę linii tramwajowych i linii metra oraz zakup/modernizację jednostek taboru pasażerskiego. W naszej ocenie planowany do osiągnięcia wskaźnik Liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej na poziomie 600 szt. jest nieadekwatny do potrzeb beneficjentów (miast wojewódzkich) w tym zakresie. Biorąc pod uwagę skalę komunikacji miejskiej w 18 stolicach regionów, założone wsparcie nie przyczyni się w wystarczającym stopniu do poprawy stanu taboru, a tym samym do osiągnięcia efektów ekologicznych w zakresie ograniczenia emisji w sektorze transportu miejskiego. Wnioskujemy, aby w ramach działania w znacznie większym wymiarze wesprzeć działania inwestycyjne dotyczące zakupu i modernizacji taboru komunikacji miejskiej. Aby osiągnąć odpowiedni rezultat ekologiczny konieczne jest przynajmniej dwukrotne zwiększenie alokacji na priorytet inwestycyjny, przy jednoczesnym wzroście planowanego wskaźnika Liczba zakupionych lub zmodernizowanych jednostek taboru pasażerskiego do poziomu min. 2.000 szt.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Podział alokacji pomiędzy poszczególne osie priorytetowe/priorytety inwestycyjne oraz wskaźniki produktu będą podlegać negocjacom z KE w ramach negocjacji POIiŚ. Ponadto w miastach wojewódzkich uzupełniające względem krajowych inwestycje w transport miejski będą realizowane także na poziomie regionalnym (RPO).</p>
------	--	---	----------------	--	---	--

354.	Nadnarwiańska Agencja Wielobranżowa	Załączniki	204 1 1 . ZAŁĄCZNI KI 1 1 . 1 . Ramy wykonania Zgodnie z informacja mi, które są zawarte w opisach osi prioryteto wych. 1 1 . 2 . Wy kaz dużych projektów 1. Sektor transportu s.204-206	S61Ostrów Mazowiecka-Łomża- Suwałki	<p>Łomża stanowi jeden z najważniejszych węzłów komunikacyjnych na osi północ-południe, zachód-północ, zachód-wschód we wschodniej części Unii Europejskiej. W Łomży i bliskiej okolicy zbiegają się także szlaki komunikacyjne wiodące z południowej, centralnej i wschodniej części Polski na Mazury, Pojezierze Suwalskie i Augustowskie. Ruch tranzytowy, turystyczny, biznesowy, a także lokalny i regionalny (najkrótsze połączenie Białegostoku z Olsztynem i Wybrzeżem Bałtyku) zbiegają się na drodze krajowej nr 61 właśnie w samej Łomży oraz w jej okolicy. Budowa drogi S61 powinna być priorytetem nie tylko krajowym, ale także europejskim. Tysiące pojazdów przejeżdżają przez Łomżę w ciągu doby. Brak dogodnej, bezpiecznej arterii drogowej (przy całkowitej degradacji jednotorowej linii kolejowej) stanowi barierę rozwoju miasta oraz okolicznych miejscowości. Potencjalni inwestorzy tracą zainteresowanie tym rejonem dowiadując się, że jedynym połączeniem z centrum kraju jest jedna z najniebezpieczniejszych dróg w Polsce – d.k. 61. Z tego m.in. powodu ten zaniedbany i zapomniany rejon Polski popada w coraz większy marazm gospodarczy i społeczny. Bezrobocie w Łomży stanowi ponad 16%, w powiecie łomżyńskim ponad 12% (bez bezrobocia ukrytego na wsiach). Budowa S61 jest pierwszym podstawowym warunkiem poprawy sytuacji regionu. Ponad 20-letnia obstrukcja w realizacji tej inwestycji spowodowała i powoduje coraz większe straty materialne (degradacja infrastrukturalna i gospodarcza regionu) i społeczne (odpływ ludności, strukturalne, wielopokoleniowe bezrobocie).</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Uwaga bezzasadna. Inwestycje na tym kierunku figurują w wykazie dużych projektów POIiŚ (S61 Ostrów Mazowiecka - obwodnica Augustowa i S61 obwodnica Augustowa - granica państwa), zgodnie z projektem Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu, którego plan inwestycyjny realizuje POIiŚ.</p>
------	---	------------	--	--	---	--

355.	Tramwaje Śląskie S.A.	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 4.5	110	<p>W Osi priorytetowej III Rozwój infrastruktury transportowej przyjaznej dla środowiska i ważnej w skali europejskiej, Celu tematycznym 4. Wspieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach, priorytecie inwestycyjnym 4.5. Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich typów obszarów, w szczególności na obszarach miejskich, wspieranie zrównoważonego transportu miejskiego oraz podejmowania odpowiednich działań adaptacyjnych i mitygacyjnych użyto sformułowania iż preferowany będzie rozwój transportu szynowego (...) a inwestycje będą miały charakter (...) infrastrukturalny (w tym budowa, przebudowa rozbudowa sieci szynowych...) - wnosimy o jednoznaczne sprecyzowanie, że pojęcia te odnoszą się do transportu tramwajowego, a nie kolejowego, który w opisie kolejnego priorytetu inwestycyjnego (7.4) jednoznacznie jest zdefiniowany.</p>	<p>W tym samym priorytecie inwestycyjnym wymienia się jednoznacznie taki transport jak trolejbusowy i autobusowy i dalej- w celu tematycznym 7.Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszych infrastruktur sieciowych, priorytecie inwestycyjnym 7.4 Rozwój i rehabilitacja kompleksowego, nowoczesnego i interoperacyjnego systemu transportu kolejowego (str. 119) wymieniony jest transport kolejowy, zatem jedynym niejednoznacznie zdefiniowanym rodzajem transportu jest transport tramwajowy.Niskoemisyjny transport miejski to przede wszystkim transport tramwajowy, nie do przyjęcia jest wyszczególnienie innych form niskoemisyjnego transportu miejskiego- trolejbus, ekologiczny autobus z pominięciem tramwaju.</p>	<p><b>Uwaga uwzględniona.</b> Zapis został doprecyzowany zgodnie z poniższym:"<i>W miastach posiadających transport szynowy (tramwaje) preferowany będzie rozwój gałęzi transportu zbiorowego, natomiast w pozostałych miastach finansowane będą inne niskoemisyjne formy transportu miejskiego.</i>"</p>
------	-----------------------	---	-----	---	--	---

356.	Zakład Przetwórstwa Papierniczego i Opakowań Tekturowych Stanisław Sobolewski	Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	204	Budowa drogi Via Baltica poprzez włączenie obwodnicy miasta Grajewo	<p>Jako przedsiębiorca planuje rozbudowę obecnej firmy poprzez usytuowanie nowego zakładu w pobliżu trasy międzynarodowej jaką może być trasa Via Baltica. Prowadzona działalność wymaga dogodnego położenia przy trasie samochodowej czego obecnie doświadczamy prowadząc działalność w Prostkach przy drodze krajowej. Planujemy rozbudowę firmy w Grajewie inwestycję w zakup gruntów budowę zakładu produkcyjnego, stworzenie około 50 miejsc pracy. Popieram budowę takiej trasy w Grajewie ze względów logistycznych oraz produkcyjno handlowych dla rozwoju regionu.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Uwaga bezzasadna. Inwestycje na tym kierunku figurują w wykazie dużych projektów POIiŚ (S61 Ostrów Mazowiecka - obwodnica Augustowa i S61 obwodnica Augustowa - granica państwa), zgodnie z projektem Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu, którego plan inwestycyjny realizuje POIiŚ.</p>
357.	Akademia Górniczo-Hutnicza Katedra Transportu Linowego	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 4.5	110	<p>Analizując zapisy projektu programu operacyjnego poświęcone transportowi zbiorowemu, wywnioskować można, że zaproponowane działania, nie rozwiążą jednoznacznie problemu zatłoczonych dróg oraz płynności ruchu w centrach miast.</p>	<p>Obecnie szlaki komunikacyjne wszystkich poruszających się pojazdów w wielu miejscach przecinają się, często również pokrywają, więc istnieje ryzyko, że wprowadzenie kolejnych „uczestników ruchu” (trolejbus, tramwaj, autobus elektryczny) tylko w pewnym stopniu usprawni ruch w centrach miast i na najbardziej zatłoczonych arteriach miejskich, jednak nie wyeliminuje problemu całkowicie.</p> <p>Przeciwdziałanie kongestii wymaga pionierskich rozwiązań i promowania działań mających na celu tworzenie infrastruktury równoległej do istniejącej, jednak nie wchodzącej z nią w konflikt. W związku z powyższym zasadne wydaje się rozszerzenie zalecanych i opisanych w projekcie dokumentu form komunikacji publicznej, bez wykluczania innych równoważnych, spełniających kryteria ekologiczności i niskoemisyjności, sposobów zbiorowego przemieszczania się.</p> <p>prof. AGH dr hab. inż. Marian Wójcik</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Uwaga zbyt ogólna, nie wskazuje zmiany konkretnych zapisów.</p>

358.	Akademia Górniczo-Hutnicza, zgłaszający prof. R. Tadeusiewicz, były rektor	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	110	Zapisy programu – poprzez zamknięty katalog możliwych do dofinansowania form infrastruktury transportowej – ograniczają innowacyjność i uniemożliwiają wprowadzanie alternatywnych form transportu publicznego wpisujących się w obszar tworzenia infrastruktury transportowej przyjaznej środowisku. Na przykład wykluczony jest miejski transport linowy (poziomy), podczas gdy w określonych warunkowaniach przestrzennych może on stanowić korzystną alternatywę dla transportu szynowego.	Ze względu na różnorodne uwarunkowania miast (np. usytuowanie nad rzeką) oraz ogromny postęp nauki i techniki warto dopuścić również inne możliwe rozwiązania, które pozwoliłyby na odciążenie infrastruktury drogowej (np. transport wodny, podziemny czy nadziemny), a jednocześnie wpisywałyby się w założenia programu dotyczące gospodarki niskoemisyjnej, redukcji hałasu i zanieczyszczeń powietrza oraz wpisujące się w politykę zrównoważonego rozwoju przestrzeni miejskich.	<b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> Zapisy programu zostały uogólnione i nie wskazują zamkniętego katalogu projektów do dofinansowania (niskoemisyjne formy transportu miejskiego): " <i>W miastach posiadających transport szynowy (tramwaje) preferowany będzie rozwój tej gałęzi transportu zbiorowego, natomiast w pozostałych miastach finansowane będą inne niskoemisyjne formy transportu miejskiego</i> ". Szczegółowy katalog projektów zostanie określony w Szczegółowym Opisie Priorytetów POIiŚ (SzOP).
------	--	--	-----	--	--	--

359.	dr. hab. inż. arch. Jan Stryk Wydział Architektury Politechniki Warszawskiej	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 4.5	110	<p>Dotyczy następującego fragmentu: Preferowany będzie rozwój transportu szynowego, natomiast w uzasadnionych przypadkach możliwe będzie finansowanie innych niskoemisyjnych form transportu miejskiego (np. trolejbus, ekologiczny autobus). Inwestycje będą miały charakter zarówno infrastrukturalny (w tym budowa, przebudowa, rozbudowa sieci szynowych, sieci energetycznych, centrów przesiadkowych oraz elementów wyposażenia dróg i ulic w infrastrukturę służącą obsłudze transportu publicznego i pasażerów), jak i taborowy, ze wskazaniem na inwestycje kompleksowe, obejmujące obydwa typy projektów. Należy rozważyć dopuszczenie na równych prawach innych form transportu, uwzględniającego zapisy na rzecz ochrony środowiska i wpisujących się w zrównoważony rozwój miast, bez faworyzowania wyłącznie transportu szynowego. Warto promować działania sprzyjające tworzeniu alternatywnych szlaków komunikacyjnych, dzięki czemu w znaczny sposób ograniczone może zostać wykorzystywanie sieci dróg i ulic. Postuluje rozszerzenie katalogu możliwych do dofinansowania form transportu o koleje linowe.</p>	<p>Stworzenie alternatywnych szlaków pozwoli również na rozładowanie zatorów komunikacyjnych oraz zwiększą płynność ruchu przede wszystkim w sytuacjach, gdy wdroży się systemy gwarantujące krótki czas oczekiwania na połączenie i wysoką dostępność danego środka transportu oraz wspierających mobilność mieszkańców miast dzięki intermodalności. Poza tym stworzenie odrębnej infrastruktury, niekolidującej z transportem drogowym, a co za tym idzie niezależnionej od korków i ograniczeń płynności ruchu poprzez roboty drogowe czy kolizje, może być realną alternatywą dla zbiorowego przemieszczania się ludzi i atrakcyjną formą podróżowania ze względu na oszczędność czasu. Faworyzowanie wyłącznie transportu kolejowego i ewentualne, warunkowe, dopuszczanie innych form może ograniczyć inwencję miast we wdrażaniu innych ekologicznych rozwiązań, które w przyszłości mogą okazać się o wiele bardziej atrakcyjne ze względów czasowych, bezpieczeństwa czy ekonomiczności.</p>	<p><b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> Zapisy programu zostały uogólnione i nie wskazują zamkniętego katalogu projektów do dofinansowania: "<i>W miastach posiadających transport szynowy (tramwaje) preferowany będzie rozwój tej gałęzi transportu zbiorowego, natomiast w pozostałych miastach finansowane będą inne niskoemisyjne formy transportu miejskiego</i>". Szczegółowy katalog projektów zostanie określony w Szczegółowym Opisie Priorytetów POLiŚ (SzOP).</p>
------	---	---	-----	---	--	---

360.	Politechnika Śląska, Wydział Transportu, Katedra Systemów Transportowych i Inżynierii Ruchu	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 4.5	do strony 110 programu	Dotyczy następującego fragmentu: Preferowany będzie rozwój transportu szynowego, natomiast w uzasadnionych przypadkach możliwe będzie finansowanie innych niskoemisyjnych form transportu miejskiego (np. trolejbus, ekologiczny autobus). Inwestycje będą miały charakter zarówno infrastrukturalny (w tym budowa, przebudowa, rozbudowa sieci szynowych, sieci energetycznych, centrów przesiadkowych oraz elementów wyposażenia dróg i ulic w infrastrukturę służącą obsłudze transportu publicznego i pasażerów), jak i taborowy, ze wskazaniem na inwestycje kompleksowe, obejmujące obydwa typy projektów.	W powyższym zapisie – poprzez ograniczenie możliwych do dofinansowania inwestycji na rzecz transportu zbiorowego – wykluczono nowatorskie rozwiązania w obszarze komunikacji środkami publicznymi. Kilka wersji wcześniej zapisano, że Wsparcie będzie dotyczyło przedsięwzięć w zakresie rozwoju transportu zbiorowego, wynikających z planów gospodarki niskoemisyjnej miast i obejmujące wszystkie jego formy. Jednak w dalszej części dokumentu pod pojęciem niskoemisyjnych form transportu miejskiego rozumie się przede wszystkim ekologiczny (elektryczny) transport drogowy oraz środki lokomocji wykorzystujące tory, bez uwzględnienia możliwości wykorzystania pionierskich rozwiązań w dziedzinie transportu przyjaznego dla środowiska, które także mogą służyć wyprowadzeniu transportu kołowego z centrów miast w celu ich odciążenia i zwiększenia przepustowości ulic. Przy okazji warto zauważyć, że wzmocnieniu roli transportu kolejowego ma być dedykowany również Cel tematyczny 7.	<b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> Zapisy programu zostały uogólnione i nie wskazują zamkniętego katalogu projektów do dofinansowania: <i>"W miastach posiadających transport szynowy (tramwaje) preferowany będzie rozwój tej gałęzi transportu zbiorowego, natomiast w pozostałych miastach finansowane będą inne niskoemisyjne formy transportu miejskiego"</i> . Szczegółowy katalog projektów zostanie określony w Szczegółowym Opisie Priorytetów POLiS (SzOP).
------	---	---	------------------------	--	--	---

361.	Miasta Dla Rowerów	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 4.5	111, 112	W tabeli wskaźników typu output należy dodać dwa wskaźniki: - Długość nowych dróg dla rowerów i pasów ruchu dla rowerów- Stosunek długości liniowej infrastruktury rowerowej do długości sieci ogólnodostępnych dróg publicznych w miastach	Przy finansowaniu infrastruktury rowerowej konieczne jest monitorowanie jej długości. Stosunek długości liniowej infrastruktury rowerowej do długości dróg publicznych obrazuje dostępność miasta rowerem.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Do Programu dobierane są wskaźniki najbardziej reprezentatywne (mogące zobrazować najważniejsze planowane zmiany i wskazujące większość typów interwencji przewidywanych do wsparcia). Wszystkie wskaźniki, oprócz kryterium trafności, powinny spełniać także szereg innych kryteriów metodologicznych określonych w (projektach) wytycznych KE, w tym m.in. kryteria dostępności i tzw. solidności. Czynniki te sprawiają, że preferencją objęte są - w przypadku wskaźników rezultatu - wskaźniki istniejące w statystykach publicznych, a - w przypadku wskaźników produktu - wskaźniki znajdujące się w katalogu unijnych i krajowych wskaźników wspólnych (tj. wskaźniki 'common indicators' i Wspólnej Listy Wskaźników Kluczowych). Ponadto nie przewiduje się w POIiŚ budowy ścieżek rowerowych jako odrębnych projektów, a będzie to możliwe jedynie jako element większego projektu transportu miejskiego.
------	--------------------	---	----------	---	--	---



362.	Miasta Dla Rowerów	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 4.5	109, 110	<p>W ramach Osi Priorytetowej III, celu tematycznego 4 i priorytetu 4.5 należy umożliwić wprost finansowanie transportu rowerowego w miastach: budowę dróg dla rowerów, wyznaczanie pasów ruchu dla rowerów w jezdniach i tworzenie innych ułatwień dla rowerzystów (np. parkingi rowerowe). Priorytet powinna mieć liniowa infrastruktura rowerowa o charakterze międzydzielnicowym, określona w dokumentach planistycznych i strategicznych miast, w tym zwłaszcza kluczowe inwestycje skracające drogę i czas przejazdu rowerem między dzielnicami oraz poprawiające bezpieczeństwo i wygodę jazdy rowerem.</p>	<p>Rower jest pojazdem zeroemisyjnym, zarówno w zakresie emisji spalin jak i hałasu. Umożliwia bardzo efektywne wykorzystanie przestrzeni. Na odległościach do 5-6 km rower ma przewagę konkurencyjną nad innymi środkami transportu w mieście, umożliwiając dojazd od drzwi do drzwi i stanowi synergiczne uzupełnienie transportu zbiorowego (patrz: <a href="https://www.gddkia.gov.pl/userfiles/articles/i/infrastruktura-rowerowa_3000/konkurencyjnosc%20roweru%20w%20czasie.pdf">https://www.gddkia.gov.pl/userfiles/articles/i/infrastruktura-rowerowa_3000/konkurencyjnosc%20roweru%20w%20czasie.pdf</a>). Dotychczasowe doświadczenia z rozwojem ruchu rowerowego w polskich miastach są bardzo zachęcające (Wrocław: 3,56% udziału w podróżach, 2012; Gdańsk: projekt inwestycyjny Global Environment Facility realizowany przez Urząd Miejski w Gdańsku, United Nations Development Program i Ministerstwo Środowiska w latach 2002-2006 i obecnie realizowany projekt w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego woj. Pomorskiego). Zgodnie z analizami prowadzonymi przez organizacje pozarządowe (Miasta Dla Rowerów, Wrocławska Inicjatywa Rowerowa, inne) podstawową barierą rozwoju ruchu rowerowego jest brak spójnej sieci rowerowych połączeń międzydzielnicowych w miastach. Powyższa propozycja tworzy instrument finansowy pozwalający na usunięcie tej bariery. Pominięcie transportu rowerowego w priorytecie inwestycyjnym 4.5 zmniejsza szanse uzyskania pożądanych rezultatów programu i utrudnia uzyskanie synergicznych korzyści.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Zgodnie z zakresem interwencji POIiS w ramach PI 4.5 nie przewiduje się w programie krajowym budowy ścieżek rowerowych jako odrębnych projektów, a będzie to możliwe jedynie jako element większego projektu transportu miejskiego. Wsparcie tego typu projektów będzie realizowane na poziomie regionalnym (RPO).</p>
------	--------------------	---	----------	--	--	---

363.	Wrocławska Inicjatywa Rowerowa	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 4.5	111/112	Wskaźniki typu output (produkt/rezultat bezpośredni): W tabeli wskaźników typu output należy dodać dwa wskaźniki: Długość nowych dróg dla rowerów i pasów ruchu dla rowerów. Stosunek długości liniowej infrastruktury rowerowej do długości sieci ogólnodostępnych dróg publicznych w miastach	Przy finansowaniu infrastruktury rowerowej konieczne jest monitorowanie jej długości. Stosunek długości liniowej infrastruktury rowerowej do długości dróg publicznych obrazuje dostępność miasta rowerem.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Do Programu dobierane są wskaźniki najbardziej reprezentatywne (mogące zobrazować najważniejsze planowane zmiany i wskazujące większość typów interwencji przewidywanych do wsparcia). Wszystkie wskaźniki, oprócz kryterium trafności, powinny spełniać także szereg innych kryteriów metodologicznych określonych w (projektach) wytycznych KE, w tym m.in. kryteria dostępności i tzw. solidności. Czynniki te sprawiają, że preferencją objęte są - w przypadku wskaźników rezultatu - wskaźniki istniejące w statystykach publicznych, a - w przypadku wskaźników produktu - wskaźniki znajdujące się w katalogu unijnych i krajowych wskaźników wspólnych (tj. wskaźniki 'common indicators' i Wspólnej Listy Wskaźników Kluczowych). Ponadto nie przewiduje się w POIiŚ budowy ścieżek rowerowych jako odrębnych projektów, a będzie to możliwe jedynie jako element większego projektu transportu miejskiego.
------	--------------------------------	---	---------	---	--	---

364.	Wrocławska Inicjatywa Rowerowa	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 4.5	109/110	<p>W ramach Osi Priorytetowej III, celu tematycznego 4 i priorytetu 4.5 należy umożliwić wprost finansowanie transportu rowerowego w miastach: budowę dróg dla rowerów, wyznaczanie pasów ruchu dla rowerów w jezdniach i tworzenie innych ułatwień dla rowerzystów (np. parkingi rowerowe). Priorytet powinna mieć liniowa infrastruktura rowerowa o charakterze międzydzielnicowym, określona w dokumentach planistycznych i strategicznych miast, w tym zwłaszcza kluczowe inwestycje skracające drogę i czas przejazdu rowerem między dzielnicami oraz poprawiające bezpieczeństwo i wygodę jazdy rowerem.</p>	<p>Rower jest pojazdem zeroemisyjnym, zarówno w zakresie emisji spalin jak i hałasu. Umożliwia bardzo efektywne wykorzystanie przestrzeni. Na odległościach do 5-6 km rower ma przewagę konkurencyjną nad innymi środkami transportu w mieście, umożliwiając dojazd od drzwi do drzwi i stanowi synergiczne uzupełnienie transportu zbiorowego (patrz: <a href="https://www.gddkia.gov.pl/userfiles/articles/i/infrastruktura-rowerowa_3000/konkurencyjnosc%20roweru%20w%20czasie.pdf">https://www.gddkia.gov.pl/userfiles/articles/i/infrastruktura-rowerowa_3000/konkurencyjnosc%20roweru%20w%20czasie.pdf</a>). Dotychczasowe doświadczenia z rozwojem ruchu rowerowego w polskich miastach są bardzo zachęcające (Wrocław: 3,56% udziału w podróżach, 2012; Gdańsk: projekt inwestycyjny Global Environment Facility realizowany przez Urząd Miejski w Gdańsku, United Nations Development Program i Ministerstwo Środowiska w latach 2002-2006 i obecnie realizowany projekt w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego woj. Pomorskiego). Zgodnie z analizami prowadzonymi przez organizacje pozarządowe (Miasta Dla Rowerów, Wrocławska Inicjatywa Rowerowa, inne) podstawową barierą rozwoju ruchu rowerowego jest brak spójnej sieci rowerowych połączeń międzydzielnicowych w miastach. Powyższa propozycja tworzy instrument finansowy pozwalający na usunięcie tej bariery. Pominięcie transportu rowerowego w priorytecie inwestycyjnym 4.5 zmniejsza szanse uzyskania pożądanych rezultatów programu i utrudnia uzyskanie synergicznych korzyści.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Zgodnie z zakresem interwencji POIiS w ramach PI 4.5 nie przewiduje się w programie krajowym budowy ścieżek rowerowych jako odrębnych projektów, a będzie to możliwe jedynie jako element większego projektu transportu miejskiego. Wsparcie tego typu projektów będzie realizowane na poziomie regionalnym (RPO).</p>
------	--------------------------------	---	---------	--	--	---

365.	Stowarzyszenie Rowerowy Toruń	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	Uwaga do osi III, priorytet 4.5 s. 111/112	Wskaźniki typu output (produkt/rezultat bezpośredni): W tabeli wskaźników typu output należy dodać dwa wskaźniki: Długość nowych dróg dla rowerów i pasów ruchu dla rowerów. Stosunek długości liniowej infrastruktury rowerowej do długości sieci ogólnodostępnych dróg publicznych w miastach	Przy finansowaniu infrastruktury rowerowej konieczne jest monitorowanie jej długości. Stosunek długości liniowej infrastruktury rowerowej do długości dróg publicznych obrazuje dostępność miasta rowerem.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Do Programu dobierane są wskaźniki najbardziej reprezentatywne (mogące zobrazować najważniejsze planowane zmiany i wskazujące większość typów interwencji przewidywanych do wsparcia). Wszystkie wskaźniki, oprócz kryterium trafności, powinny spełniać także szereg innych kryteriów metodologicznych określonych w (projektach) wytycznych KE, w tym m.in. kryteria dostępności i tzw. solidności. Czynniki te sprawiają, że preferencją objęte są - w przypadku wskaźników rezultatu - wskaźniki istniejące w statystykach publicznych, a - w przypadku wskaźników produktu - wskaźniki znajdujące się w katalogu unijnych i krajowych wskaźników wspólnych (tj. wskaźniki 'common indicators' i Wspólnej Listy Wskaźników Kluczowych). Ponadto nie przewiduje się w POIiŚ budowy ścieżek rowerowych jako odrębnych projektów, a będzie to możliwe jedynie jako element większego projektu transportu miejskiego.
------	-------------------------------	--	--	---	--	---

366.	Stowarzyszenie Rowerowy Toruń	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	Uwaga do osi III, priorytetu 4.5, s 109/110	<p>W ramach Osi Priorytetowej III, celu tematycznego 4 i priorytetu 4.5 należy umożliwić wprost finansowanie transportu rowerowego w miastach: budowę dróg dla rowerów, wyznaczanie pasów ruchu dla rowerów w jezdniach i tworzenie innych ułatwień dla rowerzystów (np. parkingi rowerowe). Priorytet powinna mieć liniowa infrastruktura rowerowa o charakterze międzydzielnicowym, określona w dokumentach planistycznych i strategicznych miast, w tym zwłaszcza kluczowe inwestycje skracające drogę i czas przejazdu rowerem między dzielnicami oraz poprawiające bezpieczeństwo i wygodę jazdy rowerem</p>	<p>Rower jest pojazdem zeroemisyjnym, zarówno w zakresie emisji spalin jak i hałasu. Umożliwia bardzo efektywne wykorzystanie przestrzeni. Na odległościach do 5-6 km rower ma przewagę konkurencyjną nad innymi środkami transportu w mieście, umożliwiając dojazd od drzwi do drzwi i stanowi synergiczne uzupełnienie transportu zbiorowego (patrz: <a href="https://www.gddkia.gov.pl/userfiles/articles/i/infrastruktura-rowerowa_3000/konkurencyjnosc%20roweru%20w%20czasie.pdf">https://www.gddkia.gov.pl/userfiles/articles/i/infrastruktura-rowerowa_3000/konkurencyjnosc%20roweru%20w%20czasie.pdf</a>). Dotychczasowe doświadczenia z rozwojem ruchu rowerowego w polskich miastach są bardzo zachęcające (Wrocław: 3,56% udziału w podróżach, 2012; Gdańsk: projekt inwestycyjny Global Environment Facility realizowany przez Urząd Miejski w Gdańsku, United Nations Development Program i Ministerstwo Środowiska w latach 2002-2006 i obecnie realizowany projekt w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego woj. Pomorskiego). Zgodnie z analizami prowadzonymi przez organizacje pozarządowe (Miasta Dla Rowerów, Wrocławska Inicjatywa Rowerowa, inne) podstawową barierą rozwoju ruchu rowerowego jest brak spójnej sieci rowerowych połączeń międzydzielnicowych w miastach. Powyższa propozycja tworzy instrument finansowy pozwalający na usunięcie tej bariery. Pominięcie transportu rowerowego w priorytecie inwestycyjnym 4.5 zmniejsza szanse uzyskania pożądanych rezultatów programu i utrudnia uzyskanie synergicznych korzyści.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Zgodnie z zakresem interwencji POIiS w ramach PI 4.5 nie przewiduje się w programie krajowym budowy ścieżek rowerowych jako odrębnych projektów, a będzie to możliwe jedynie jako element większego projektu transportu miejskiego. Wsparcie tego typu projektów będzie realizowane na poziomie regionalnym (RPO).</p>
------	-------------------------------	--	---	---	--	---

367.	Stowarzyszenie Rowerowy Toruń	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 4.5	111	Należy umożliwić finansowanie programów szkolenia urzędników odpowiedzialnych za organizację ruchu w mieście oraz projektantów infrastruktury drogowej.	Jedną z metod wsparcia przejścia na gospodarkę niskoemisyjną wskazaną w Założeniach do Umowy Partnerstwa dla priorytetu 4.5 jest uspokajanie ruchu samochodowego w miastach. W swojej pracy zauważamy braki wiedzy w zakresie metod organizacji ruchu, które ten ruch uspokajają. Z tego powodu często brak jest zgody na zmiany w organizacji ruchu z uwagi np. na niemożliwość zastosowania progów zwalniających na danej ulicy. Wzrost wiedzy osób odpowiedzialnych za organizację ruchu umożliwiłby stosowanie innych niż znane dotychczas sposoby. Ponadto wzrost wiedzy w tym zakresie zwiększyłby poparcie dla tego typu zmian.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Zakres interwencji PI 4.5 w POIiŚ nie obejmuje szkoleń, które są finansowane z Europejskiego Funduszu Społecznego.
368.	Stowarzyszenie Rowerowy Toruń	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 4.5	111	Należy umożliwić finansowanie planów gospodarki niskoemisyjnej oraz działania edukacyjne związane ze wsparciem procesów przejścia na gospodarkę niskoemisyjną.	Wiele polskich samorządów zdaje sobie sprawę z konieczności przejścia na transport niskoemisyjny jednak nie wszystkie. Ustanowienie kryteriów warunkujących przyznanie wsparcia od posiadania planów niskoemisyjnej sprawi że te samorzady, które planów nie stworzą bo nie są przekonane do ich wdrożenia nie zmienią swoich systemów transportowych. Dlatego też w ramach programu krajowego należy wspierać proces społecznej akceptacji dla zmian transportowych. Mieszkańcy wielu miast ciągle są przekonani, że najważniejszym i priorytetowym środkiem transportu w mieście jest samochód. Aby zaszła zmiana społeczna, należy prowadzić działania edukacyjne. Bez tych działań i bez woli zmian w samorządach (obawa przed utratą głosów wyborców) przejście na transport niskoemisyjny nie jest możliwe. Ponadto warto by program umożliwił finansowanie strategii niskoemisyjnych aby mogły one powstawać oraz ich jakość była wysoka.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Z uwagi na potrzebę skierowania ograniczonej ilości środków na projekty infrastrukturalne i taborowe transportu miejskiego, nie przewiduje się w POIiŚ finansowania działań edukacyjnych w ramach PI 4.5. Dofinansowanie tworzenia planów gospodarki niskoemisyjnej jest możliwe w POIiŚ 2007-2013 w ramach konkursu w działaniu 9.3 (Termomodernizacja obiektów użyteczności publicznej – plany gospodarki niskoemisyjnej - KONKURS nr 2/POIiŚ/9.3/2013) w ramach, którego nabór wniosków kończy się 31 grudnia 2013r.

369.	Stowarzyszenie Rowerowy Toruń	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 4.5	111	<p>W działaniach dot. przejścia na transport niskoemisyjny w miastach brakuje wsparcia dla transportu rowerowego. Wsparcie to powinno obejmować budowę lub uzupełnianie braków w trasach rowerowych stanowiących spójną sieć w danym obszarze funkcjonalnym. Należy umożliwić wprost finansowanie następujących elementów tras rowerowych: budowę dróg dla rowerów, wyznaczanie pasów ruchu dla rowerów w jezdniach, uspokajanie ruchu (trefy tempo 30) Priorytet powinna mieć liniowa infrastruktura rowerowa o charakterze międzydzielnicowym, określona w dokumentach planistycznych i strategicznych poszczególnych miast, w tym zwłaszcza kluczowe inwestycje skracające drogę i czas przejazdu rowerem oraz poprawiające bezpieczeństwo rowerzystów (tunele, kładki itp.).</p>	<p>Jen z pięciu głównych celów strategii Europa 2020 dotyczy osiągnięcia pułapu „20/20/20” w zakresie klimatu i energii, do czego istotnym środkiem realizacji jest ograniczanie indywidualnego transportu samochodowego w miastach. W Białej Księdze Transportu sprecyzowano, że do roku 2030 należy zmniejszyć o połowę liczbę samochodów o napędzie konwencjonalnym w transporcie miejskim. Jednakże dla Komisji Europejskiej niezwykle istotne jest, aby ograniczenia te nie wiązały się z ograniczeniem mobilności mieszkańców miast, wręcz przeciwnie mają prowadzić do wzrostu tej mobilności. W naszej opinii rower jako ekonomiczny i ekologiczny środek transportu indywidualnego, charakteryzujący się niewielką terenochłonnością powinien niewątpliwie stać się jednym z głównych środków transportu w miastach. Warto również podkreślić, że przejście na rowerowy transport niskoemisyjny nie wymaga dużych nakładów.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Priorytetem w ramach POIiS będą inwestycje w infrastrukturę i tabor transportu miejskiego, natomiast pozostałe elementy związane ze zrównoważoną mobilnością w miastach (ITS, ścieżki rowerowe, pozostała infrastruktura miejska itp.) mogą być elementem większego projektu. Infrastruktura rowerowa jako oddzielne projekty przewidziana jest do realizacji w RPO.</p>
------	-------------------------------	---	-----	--	--	---

370.	Stowarzyszenie Rowerowy Toruń	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 4.5	97	W ramach realizacji Osi Priorytetowej II należy umożliwić kwalifikowanie wydatków związanych z budową dróg rowerowych przy okazji modernizowania wałów przeciwpowodziowych.	<p>Jak czytamy na stronie <a href="http://prezydent.gov.pl">prezydent.gov.pl</a> Prezydent Bronisław Komorowski podczas wizyty w Grudziądzu podpisał dokument o skierowaniu do Sejmu projektu ustawy ułatwiającej budowę ścieżek rowerowych i szlaków turystycznych na wałach przeciwpowodziowych. Przewidzenie możliwości kwalifikowalności takich działań jest zgodne z polityką polskiego rządu oraz przyczyni się do rozwoju transportu niskoemisyjnego. Dzięki temu działania związane z budową wałów będą komplementarne z priorytetem inwestycyjnym 4.5 i przyczynią się do poprawy stanu środowiska naturalnego poprzez przejście na transport niskoemisyjny. Ponadto transport rowerowy przyczynia się do poprawy zdrowia oraz stanowi profilaktykę chorób układu krążenia co sprawi że działania będą komplementarne z priorytetem dot. zdrowia. Infrastruktura rowerowa na wałach umożliwi społeczną kontrolę stanu wałów i wpłynie na poczucie odpowiedzialności za stan środowiska naturalnego.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Priorytetem w ramach POIiS będą inwestycje w infrastrukturę i tabor transportu miejskiego, natomiast pozostałe elementy związane ze zrównoważoną mobilnością w miastach (ITS, ścieżki rowerowe, pozostała infrastruktura miejska itp.) mogą być elementem większego projektu. Infrastruktura rowerowa jako oddzielne projekty przewidziana jest do realizacji w RPO.</p>
------	-------------------------------	---	----	---	--	---



371.	Stowarzyszenie Rowerowy Toruń	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 4.5	11 112	Wskaźniki typu output (produkt/rezultat bezpośredni): W tabeli wskaźników typu output należy dodać dwa wskaźniki: Długość nowych dróg dla rowerów i pasów ruchu dla rowerów. Stosunek długości liniowej infrastruktury rowerowej do długości sieci ogólnodostępnych dróg publicznych w miastach	Przy finansowaniu infrastruktury rowerowej konieczne jest monitorowanie jej długości. Stosunek długości liniowej infrastruktury rowerowej do długości dróg publicznych obrazuje dostępność miasta rowerem.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Do Programu dobierane są wskaźniki najbardziej reprezentatywne (mogące zobrazować najważniejsze planowane zmiany i wskazujące większość typów interwencji przewidywanych do wsparcia). Wszystkie wskaźniki, oprócz kryterium trafności, powinny spełniać także szereg innych kryteriów metodologicznych określonych w (projektach) wytycznych KE, w tym m.in. kryteria dostępności i tzw. solidności. Czynniki te sprawiają, że preferencją objęte są - w przypadku wskaźników rezultatu - wskaźniki istniejące w statystykach publicznych, a - w przypadku wskaźników produktu - wskaźniki znajdujące się w katalogu unijnych i krajowych wskaźników wspólnych (tj. wskaźniki 'common indicators' i Wspólnej Listy Wskaźników Kluczowych). Ponadto nie przewiduje się w POIiŚ budowy ścieżek rowerowych jako odrębnych projektów, a będzie to możliwe jedynie jako element większego projektu transportu miejskiego.
------	-------------------------------	---	--------	---	--	---

372.	Stowarzyszenie Rowerowy Toruń	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 4.5	109 110	<p>W ramach Osi Priorytetowej III, celu tematycznego 4 i priorytetu 4.5 należy umożliwić wprost finansowanie transportu rowerowego w miastach: budowę dróg dla rowerów, wyznaczanie pasów ruchu dla rowerów w jezdniach i tworzenie innych ułatwień dla rowerzystów (np. parkingi rowerowe). Priorytet powinna mieć liniowa infrastruktura rowerowa o charakterze międzydzielnicowym, określona w dokumentach planistycznych i strategicznych miast, w tym zwłaszcza kluczowe inwestycje skracającą drogę i czas przejazdu rowerem między dzielnicami oraz poprawiające bezpieczeństwo i wygodę jazdy rowerem.</p>	<p>Rower jest pojazdem zeroemisyjnym, zarówno w zakresie emisji spalin jak i hałasu. Umożliwia bardzo efektywne wykorzystanie przestrzeni. Na odległościach do 5-6 km rower ma przewagę konkurencyjną nad innymi środkami transportu w mieście, umożliwiając dojazd od drzwi do drzwi i stanowi synergiczne uzupełnienie transportu zbiorowego (patrz: <a href="https://www.gddkia.gov.pl/userfiles/articles/i/infrastruktura-rowerowa_3000/konkurencyjnosc%20roweru%20w%20czasie.pdf">https://www.gddkia.gov.pl/userfiles/articles/i/infrastruktura-rowerowa_3000/konkurencyjnosc%20roweru%20w%20czasie.pdf</a>). Dotychczasowe doświadczenia z rozwojem ruchu rowerowego w polskich miastach są bardzo zachęcające (Wrocław: 3,56% udziału w podróżach, 2012; Gdańsk: projekt inwestycyjny Global Environment Facility realizowany przez Urząd Miejski w Gdańsku, United Nations Development Program i Ministerstwo Środowiska w latach 2002-2006 i obecnie realizowany projekt w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego woj. Pomorskiego). Zgodnie z analizami prowadzonymi przez organizacje pozarządowe (Miasta Dla Rowerów, Wrocławska Inicjatywa Rowerowa, inne) podstawową barierą rozwoju ruchu rowerowego jest brak spójnej sieci rowerowych połączeń międzydzielnicowych w miastach. Powyższa propozycja tworzy instrument finansowy pozwalający na usunięcie tej bariery. Pominięcie transportu rowerowego w priorytecie inwestycyjnym 4.5 zmniejsza szanse uzyskania pożądanych rezultatów programu i utrudnia uzyskanie synergicznych korzyści.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Zgodnie z zakresem interwencji POIiS w ramach PI 4.5 nie przewiduje się w programie krajowym budowy ścieżek rowerowych jako odrębnych projektów, a będzie to możliwe jedynie jako element większego projektu transportu miejskiego. Wsparcie tego typu projektów będzie realizowane na poziomie regionalnym (RPO).</p>
------	-------------------------------	---	---------	--	--	---

373.	Instytut Spraw Obywatelskich	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 4.5	111	<p>W działaniach dot. przejścia na transport niskoemisyjny w miastach brakuje otwarcie zapisanego wsparcia dla transportu rowerowego. Wsparcie to powinno obejmować budowę lub uzupełnianie braków w trasach rowerowych stanowiących spójną sieć w danym obszarze funkcjonalnym. Należy umożliwić wprost finansowanie następujących elementów tras rowerowych: budowę dróg dla rowerów, wyznaczanie pasów ruchu dla rowerów w jezdniach, uspokajanie ruchu (trefy tempo 30) Priorytet powinna mieć liniowa infrastruktura rowerowa o charakterze międzydzielnicowym, określona w dokumentach planistycznych i strategicznych poszczególnych miast, w tym zwłaszcza kluczowe inwestycje skracające drogę i czas przejazdu rowerem oraz poprawiające bezpieczeństwo rowerzystów (tunele, kładki itp.).</p>	<p>Jeden z pięciu głównych celów strategii Europa 2020 dotyczy osiągnięcia pułapu „20/20/20” w zakresie klimatu i energii, do czego istotnym środkiem realizacji jest ograniczanie indywidualnego transportu samochodowego w miastach. W Białej Księdze Transportu sprecyzowano, że do roku 2030 należy zmniejszyć o połowę liczbę samochodów o napędzie konwencjonalnym w transporcie miejskim. Jednakże dla Komisji Europejskiej niezwykle istotne jest, aby ograniczenia te nie wiązały się z ograniczeniem mobilności mieszkańców miast. Wręcz przeciwnie mają prowadzić do wzrostu tej mobilności. W naszej opinii rower jako ekonomiczny i ekologiczny środek transportu indywidualnego, charakteryzujący się niewielką terenochłonnością powinien niewątpliwie stać się jednym z głównych środków transportu w miastach. Warto również podkreślić, że przejście na rowerowy transport niskoemisyjny nie wymaga dużych nakładów. Miasta takie jak Sewilla, Berlin, Monachium, Edynburg pokazują, że przeniesienie 1% i więcej ruchu miejskiego na rower rocznie jest możliwe, a więc działania na rzecz transportu rowerowego mogą przynieść szybki efekt emisyjny. Rower może również powiększać zasięg przystanków/węzłów transportu zbiorowego. Rozważanie powiązania transportu zbiorowego z rowerem powinno być obowiązkowe we wszystkich projektach finansowanych z programu.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Priorytetem w ramach POIiS będą inwestycje w infrastrukturę i tabor transportu miejskiego, natomiast pozostałe elementy związane ze zrównoważoną mobilnością w miastach (ITS, ścieżki rowerowe, pozostała infrastruktura miejska itp.) mogą być elementem większego projektu. Infrastruktura rowerowa jako oddzielne projekty przewidziana jest do realizacji w RPO.</p>
------	------------------------------	---	-----	--	---	---

374.	Instytut Spraw Obywatelskich	Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	122	Dopisać w opisie priorytetu: Należy przede wszystkim przenieść zadania transportowe na transport zbiorowy (osoby) oraz kolejowy (towary), a nową infrastrukturę drogową tworzyć tylko dla tej części zadań transportowych, która nie może być przeniesiona na wyżej wspomniane środki transportu.	Nowa, infrastruktura drogową może wzbudzać nowy ruch, potęgując problemy, które miała zwalczać (paradoks Braessa)	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Zaproponowany zapis nie odnosi się do opisu zakresu interwencji PI 7.2 na drogach krajowych, w szczególności do budowy obwodnic, które wyprowadzą nadmierny ruch drogowy (tranzytowy) z miast.
375.	Instytut Spraw Obywatelskich	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 4.5	109-111	Dopisać zadanie stworzenia systemu ładowania baterii dla samochodów elektrycznych na sieci dróg krajowych, z energią pochodzącą ze źródeł odnawialnych	Ważną barierą dla rozwoju motoryzacji opartej na alternatywnych napędach jest brak systemu umożliwiającego doładowanie takiego pojazdu - przez co jego zasięg, a więc użyteczność, jest ograniczona i poniżej oczekiwań nabywcy o typowych potrzebach. Niektóre kraje, np. Włochy, już budują takie systemy. W perspektywie do 2020, samochody o alternatywnych napędach zapewne rozpowszechnią się w niektórych krajach UE i stanowią. System ładowania umożliwi wprowadzenia tej przemiany również w Polsce.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Zakres interwencji POIiS w ramach PI 4.5 obejmuje wsparcie infrastruktury i transportu publicznego (zbiorowego) w miastach i ich obszarach funkcjonalnych. Nie obejmuje natomiast użytkowników indywidualnych.
376.	Instytut Spraw Obywatelskich	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 4.5	109	Dopisać do tytułu priorytetu inwestycyjnego oraz towarzyszących mu wskaźników zadania ograniczenia ubóstwa transportowego.	Ubóstwo transportowe to problem polegający na niedostatecznej obsłudze transportowej pewnych obszarów, co sprawia, że mieszkańcy nieposiadający samochodów są wykluczeni z rynków pracy oraz dostępu do usług publicznych. Rozmiary i obszary ubóstwa transportowego są w Polsce słabo zbadane, a MTBIGM nie pracuje w ogóle nad rozwiązaniem tego problemu - co nie znaczy, że nie istnieje, skoro występuje także w bardziej zamożnych krajach UE.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Zadaniem POIiS nie jest kształtowanie i realizacja polityki dotyczącej przestrzennych kierunków rozwoju systemów transportowych miast.

377.	Instytut Spraw Obywatelskich	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.1	113	Po słowach Realizowane będą również inwestycje infrastrukturalne na liniach towarowych, na których parametry techniczne (w tym w szczególności prędkość dopisać słowa oraz nośność, przepustowość i dopuszczalna długość składu	Na liniach towarowych prędkość jest mniej krytycznym czynnikiem. Aby osiągnąć optymalną efektywność energetyczną i ekonomiczną należy umożliwić ruch pociągów długich (min 750 m, optymalnie ponad 1 km) oraz ciężkich (dopuszczalny nacisk min 221 kN/oś na całej długości szlaku). Duża część szlaków TEN-T będzie istotna zarówno dla ruchu pasażerskiego, jak i towarowego. POtrzebna jest zapewnienie odpowiedniej przepustowości, w tym tory boczne, mijanki, posterunki odstępowe.	<b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> Zapisy zostaną uzupełnione zgodnie z uwagą w kolejnej wersji Programu po zakończeniu konsultacji społecznych Prognozy oddziaływania programu na środowisko.
------	------------------------------	---	-----	---	---	--

378.	Instytut Spraw Obywatelskich	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.1	113-114	<p>Całkowicie usunąć możliwość wspierania infrastruktury lotniczej z programu. Należy usunąć fragment: W ramach wsparcia rozwoju transportu lotniczego realizowane projekty będą miały na celu poprawę przepustowości nawigacyjnej portów lotniczych, zwiększenie przepustowości przestrzeni powietrznej oraz poprawę bezpieczeństwa. Będą obejmowały inwestycje w infrastrukturę nawigacyjną i łączności portów lotniczych znajdujących się w sieci TEN-T, służące usprawnieniu zarządzania przepływami ruchu lotniczego w okolicy lotniskowej przestrzeni powietrznej oraz w samym porcie. Ponadto realizowane będą projekty/projekt na rzecz wdrożenia inicjatyw związanych z Jednolitą Europejską Przestrzenią Powietrzną (ang. Single European Sky – SES), których beneficjentem będzie krajowy organ zarządzania ruchem lotniczym. Dzięki temu możliwe będzie zapewnienie infrastruktury umożliwiającej wykonanie usług w zakresie żeglugi powietrznej zgodnej ze standardami jakościowymi i bezpieczeństwa, a także zwiększenie poziomu i bezpieczeństwa ruchu lotniczego w polskiej przestrzeni powietrznej przy jednoczesnym ograniczeniu opóźnień w ruchu lotniczym.</p>	<p>Transport lotniczy nie jest transportem niskoemisyjnym, nie powinien być więc wspierany ze środków publicznych. Jego dotychczasowe wsparcie doprowadziło do bardzo dużych rezerw przepustowości w istniejących portach lotniczych, dublowania się infrastruktury (np. w rejonie Warszawy - Modlin i Trójmiasta - Gdynia) oraz powstania portów, które nie mają szans na samodzielne przetrwanie i drenują budżety samorządów, które mogłyby być przeznaczone na transport rzeczywiście niskoemisyjny (np. Łódź).</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Interwencja POIiŚ nie obejmuje rozbudowy lotnisk (PI 7.3), a skupia się na poprawie bezpieczeństwa ruchu lotniczego (PI 7.1), co przyczyni się także (pośrednio) do pozytywnych efektów środowiskowych (np. modernizacja infrastruktury nawigacyjnej umożliwi bardziej płynne wykonywanie operacji lotniczych).</p>
------	------------------------------	---	---------	--	---	--

379.	Instytut Spraw Obywatelskich	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.1	112-113	Należy zmienić sposób zapisu tak, aby jasno wynikał z niej cel zwiększenia kolejowego transportu towarów i ZMNIJSZENIA UDZIAŁU transportu drogowego w pracy przewozowej wykonywanej w korytarzach transportowych.	<p>Obecny sposób zapisu deklaruje wolę zwiększenia przepustowości zarówno na kolei, jak i na drogach. Przy obecnym, nierównomiernym i niesprawiedliwym obciążeniu przewoźników kosztami infrastruktury oraz kosztów zewnętrznych będzie to prowadziło do dalszego wzrostu udziału transportu drogowego w obsłudze, co jest niezgodne z celami transportowej Białej księgi UE z 2011 roku. Należy wprowadzić do programu wymóg takiego kształtowania przepustowości i opłat za korzystanie z infrastruktury, który a) umożliwił jej zachowanie w nie pogorszonej formie b) stanowił bodziec zachęcający do przepływu i ładunków na kolej. Należy wprowadzić spójne planowanie inwestycji na poziomie multimodalnych korytarzy, a nie poszczególnych rodzajów transportu (drogi, kolej) składających się na ten korytarz. Celem musi być osiągnięcie bardziej niskoemisyjnego podziału pracy transportowej niż przed realizacją Programu.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Program operacyjny nie jest dokumentem określającym wymogi w zakresie kształtowania przepustowości ani wysokości opłat za korzystanie z infrastruktury. Niemożliwe jest odwrócenie negatywnych tendencji (tj. wnioskowany cel dot. zwiększenia kolejowego i zmniejszenia drogowego udziału transportu towarów) jedynie środkami POIiŚ. Poprzez wsparcie rozwoju niskoemisyjnych form transportu, interwencja Programu przyczyni się do ograniczenia negatywnych trendów związanych ze zwiększaniem się udziału transportu drogowego w przewozach towarów, w porównaniu do sytuacji braku interwencji POIiŚ.</p>
------	------------------------------	---	---------	---	---	--

380.	Instytut Spraw Obywatelskich	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.3	116	Należy w całości usunąć wsparcie dla rozwoju transportu śródlądowego z Programu.	<p>Program powinien przewidywać jedynie wsparcie projektów uzasadnionych ekonomicznie i środowiskowo, dostosowanych do zachodzących zmian klimatycznych. Proponowane wsparcie dla projektów z zakresu rozwoju żeglugi śródlądowej nie zostało oparte o analizy potrzeb ani analizy ekonomiczne (koszty-korzyści, z uwzględnieniem kosztów środowiskowych). Należy podkreślić, iż w uwarunkowaniach polskich (hydrologia, cenne ekosystemy wodne i z wodami związane) transportu śródlądowego, poza starannie zaadaptowanym do tych warunków małowadnym transportem turystycznym, nie można traktować jako proekologiczny. Uwarunkowania zw. z dyr. dot. Natury2000 i Ramową Dyr. Wodną to kolejne, po analizach potrzeb oraz kosztów-korzyści, które każą patrzeć na rozwój śródlądowych dróg wodnych wyjątkowo ostrożnie. W kontekście Ramowej Dyrektywy Wodnej należy podkreślić jeden z warunków ex-ante, który Polska musi wdrożyć, a który wymaga m.in., by w masterplanach dla dorzeczy Wisły i Odry uwzględnić także inwestycje z zakresu transportu śródlądowego. Dodatkowo, podkreślić należy, że w warunkach polskich dostosowanie rzek do transportu śródlądowego, zwłaszcza towarowego, wymagające przekształceń profilu poprzecznego i podłużnego koryt oraz budowa zbiorników niezbędnych dla alimentacji wód na potrzeby żeglugi będzie kontrproduktywne w stosunku do wysiłków ukierunkowanie na zarządzanie ryzykiem powodziowym i ograniczanie tego ryzyka (związane z dyr 2007/60/WE). Bez działań powodujących utratę różnorodności biologicznej, w tym ekosystemów wodnych i od wód zależnych, oraz kontrproduktywnych w stosunku do koniecznej adaptacji do zmian klimatu np. „zabudowy regulacyjnej swobodnie płynącej rzeki” nie są możliwe: 1) podniesienie parametrów Odrzańskiej Drogi Wodnej, 2) inwestycje na rzekach w celu przystosowania połączenia wodnego Odra – Wisła -Zalew Wiślany.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Żegluga śródlądowa jest przyjazną środowisku gałęzią transportu, promowaną przez KE. Obecne jej niewielkie wykorzystanie wynika z wieloletnich zaniedbań w utrzymaniu bieżącym infrastruktury. Inwestycje w żeglugę śródlądową wynika zarówno z dokumentów unijnych (Biała Księga Transportu), jak i krajowych (Strategia Rozwoju Transportu). Inwestycje realizowane w ramach PO liŚ wynikają z projektu Dokumentu Implementacyjnego do SRT.</p>
------	------------------------------	---	-----	--	--	--



381.	Instytut Spraw Obywatelskich	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.3	117	po słowach modernizacji specjalistycznego taboru kolejowego (lokomotywy i wagony/platformy) dostosowanego do przewozów ładunków w kontenerach dopisać słowa naczepach lub przewozu ciężarówek w całości	<p>Nie należy zawężać się wyłącznie do kontenerów, jeżeli inne rozwiązania techniczne mogą prowadzić do tego samego celu, jakim jest rozwój transportu kombinowanego. Polska jest ważnym producentem naczep, więc w polskim interesie jest promowanie ich użycia w transporcie intermodalnym. Transport całych ciężarówek może na pierwszy rzut oka nie być optymalnym użyciem zasobów, ale wielu przewoźników zgłasza, że byłaby to atrakcyjna opcja na kierunku wschodnim. Efekt ekologiczny byłby słabszy niż w przypadku transportu kontenerów czy naczep, ale cały czas widoczny. Efekt w postaci spadku zatłoczenia i zużycia dróg byłby w pełni zachowany. Transport całych ciągników siodłowych jest praktykowany m.in. w Austrii czy Szwajcarii.</p>	<p><b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> Zapisy zostaną uzupełnione zgodnie z uwagą w kolejnej wersji Programu po zakończeniu konsultacji społecznych Prognozy oddziaływania programu na środowisko.</p>
------	------------------------------	---	-----	---	---	---

382.	Stowarzyszenie Miłośników Ziemi Niepołomickiej	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.3	strona 209 Projekty dotyczące transportu morskiego i śródlądowego	Projekty dotyczące transportu morskiego i śródlądowego Lp. 102 Nazwa Projektu - Budowa stopnia wodnego Niepołomice na górnej Wiśle składamy wniosek o zmianę na Lp. 102 Nazwa Projektu - Budowa stopnia wodnego Niepołomice i Podwale na górnej Wiśle	<p>Rewitalizacja i odbudowa ekologiczna zdegradowanego dna doliny rzeki Wisły poniżej stopnia wodnego „Przewóz” w Krakowie może nastąpić tylko i wyłącznie pod warunkiem kontynuowania budowy Kaskady Górnej Wisły w tym priorytetowych stopni wodnych „Niepołomice” i „Podwale”, których podstawowym zadaniem jest: 1.) zwiększenie retencji i zmniejszenie zbyt szybkiego tempa, w jakim wody rzeczne odpływają do morza oraz uzyskanie pozytywnych efektów środowiskowych, które ujawnią się w zasięgu oddziaływania cofek piętrzenia planowanych stopni wodnych „Niepołomice” i „Podwale”. 2.) poprawa bezpieczeństwa budowli piętrzącej - stopnia wodnego „Przewóz”, przez jego podparcie hydrauliczne (spiętrzenie wody w wyerodowanym korycie) następnym stopniem wodnym na Wiśle – tj. stopniem wodnym „Niepołomice” i stopniem wodnym „Podwale” ze względu na daleko posuniętą erozję koryta Wisły. 3.) wykorzystanie energii wodnej przez przystopniowe elektrownie wodne, dzięki którym rekompensuje się część kosztów wzniesienia i eksploatacji stopni wodnych co jest zgodne z Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/28/WE z dnia 23 kwietnia 2009 roku, która wymusza szereg zmian w obszarze energetyki odnawialnej i wyznacza obowiązkowe krajowe cele dotyczące udziału energii z OZE w zużyciu finalnym brutto energii ogółem. 4.) przywrócenie ciągłości liniowej Drogi Wodnej Górnej Wisły, co umożliwi rozwój przewozów towarowych oraz przede wszystkim pasażerskich o charakterze turystyczno-wypoczynkowym, prowadząc tym samym do aktywizacji terenów nadrzecznych poniżej Krakowa. Z uwagi na korzystne następstwa o pierwszorzędym znaczeniu dla zagrożonego deficytem wody środowiska przyrodniczego nadwiślańskiej części Puszczy Niepołomickiej (Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk Natura 2000 Koło Grobli PLH 120008), realizacja stopni wodnych „Niepołomice” i „Podwale” jest inwestycją celu publicznego.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu.</p>
------	--	---	---	---	---	--

383.	Fundacja Pro Kolej	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.4	111-114	<p>Cel tematyczny 7. Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedostatecznej przepustowości największych infrastruktur sieciowych Priorytet inwestycyjny 7.4 Rowój i rehabilitacja kompleksowego, nowoczesnego i interoperacyjnego systemu transportu kolejowego Dodać– wsparcie projektów których celem jest eliminowanie „wąskich gardeł” sieci kolejowych w transporcie towarowym, szczególnie na liniach będących częścią sieci TEN-T lub prowadzących do sieci TEN-T, n.p. budowanie długich mijanek na liniach jednotorowych</p>	<p>Niska konkurencyjność transportu kolejowego towarowego przez bardzo zły stanie infrastruktury.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Priorytetem są inwestycje liniowe na sieci kolejowej, natomiast w ramach inwestycji multilokalizacyjnych będą realizowane m.in.. Przedsięwzięcia mające na celu poprawę stanu technicznego obiektów inżynierskich, stanowiących nierzadko wąskie gardła na sieci kolejowej. Szczegółowy katalog typów projektów zostanie określony w Szczegółowym Opisie Priorytetów POLiŚ (SzOP).</p>
------	--------------------	---	---------	--	---	---

384.	Zielone Mazowsze	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	34	<p>Nie polega na prawdzie teza, że struktura gałęziowa korzystnie się kształtuje na tle UE-27, w 2011 r. (dane są dostępne od ponad roku) w Polsce kolej miała 19,5%, a w UE 18,4%. Celem UE jest uzyskanie udziału kolei w 2025 r. w wysokości 30% i temu powinien być podporządkowany program polskiego POIiŚ. Drogi miały w 2011 r. w UE udział 75,5% i jest to znacząco mniej niż w Polsce (79,4%), a nie na tym samym poziomie. Niezrozumiałe jest przyjęcie wzrostu przewozu towarów rocznie do 2030 r.o 360-450 mln ton przy spadku liczby ludności i priorytetach UE w tym zakresie. Projekty strategiczne mają być planem działania, a nie akceptacji negatywnych i szkodliwych dla gospodarki trendów. W świetle planów UE skandaliczne jest przyjęcie antysymetrycznego wzrostu przewozów z preferencjami dla dróg (+280-340 mln ton) Dane w komunikacji pasażerów są nieaktualne – proszę podać dane za 2011 r. dla Polski 89,1% (najwięcej w Europie obok Litwy) . W obliczu spadku ludności dane o rzekomych nowych 4-10 mld pasażerów są nierealne i powinny być oszacowane zgodnie z dokumentami europejskimi (wzrost mobilności na poziomie krajów starej UE z powodu kryzysu demograficznego w Polsce)</p>	<p>Podane dane na str. 34 nie są w żaden sposób umotywowane merytorycznie. Razi ich sprzeczność z dokumentami kierunkowymi UE zakładającymi wzrost udziału transportu zrównoważonego w przewozach koleją. W Polsce, gdzie obecnie udział komunikacji ciężarówek jest zdecydowanie za wysoki, planuje się utrzymać ten rujnujący gospodarkę trend. Sektor transportu pasażerskiego musi uwzględniać, że większość nowych pasażerów zostanie przejęta przez kolej i autobusy, a nie komunikację indywidualną generującą koszty zewnętrzne. Obecny tekst na str. 34 w sensie merytorycznym odpowiada wiedzy z lat 60-tych XX wieku, a nie wiedzy współczesnej z zakresu systemów transportowych. Plany te są w całkowitej sprzeczności z kierunkiem polityki transportowej UE i są przejawem szkodliwego lobbingu, a nie merytorycznego profesjonalizmu, który winien charakteryzować tej rangi dokument. Dane są podane wrywkowo w celu ukrycia bardzo niekorzystnego trendu w tym sektorze w Polsce (lider statystyk ofiar na drogach, marginalizacji kolei, deflacji komunikacji publicznej) na tle UE-27.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Dane podano za niezależną ekspertyzą prof. J. Burniewicza z Uniwersytetu Gdańskiego.</p>
------	------------------	--	----	--	--	---

385.	Zielone Mazowsze	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.1	113-114	<p>Brak refleksji nad stanem obecnym, gdy modernizacja infrastruktury i zakup taboru są projektami wzajemnie niekompatybilnymi i niezapewniającymi dostępności niepełnosprawnym np. Warszawa- Działdowo, Kraków - Tarnów- perony na 0,55 m ngs, a tabor na 0,76 m ngs- w nowej perspektywie finansowane są muszą być projekty zapewniające kompatybilność i dostępność dla niepełnosprawnych (peron, pokład pojazdu – ta sama wysokość ngs, pochylnie na dworzec zamiast niesprawnych wind etc.).Brak wymogu inwestycji dla masowego pasażera – obecnie modernizacje robi się na stacjach o znikomej wymianie pasażerów (Wojanów, Borki, Pludry, Gnaszyn itd.), gdy pomija się przystanki o największej liczbie pasażerów. Konieczność uzgadniania zakresu inwestycji z organizatorami przewozów w celu dostosowania kubatury (np. peronu, stacji, mijanek na szlaku) do potrzeb i perspektyw rozwoju. W projektach drogowych przewiduje się dalszy wzrost przewagi nad koleją (kolej nie zapewnia połączeń wszystkich miast wojewódzkich między sobą, gdy drogi krajowe mają to zapewnić niezależnie do oczekiwanych natężeń ruchu)</p>	<p>Konieczność zapewnienia synergii zakupów taboru i modernizacji infrastruktury, wprowadzenie wskaźnika rezultatu w stosunku do np. 1000 paskm, 1000 tonokm, 1000 pasażerów. Nie można kontynuować wadliwie prowadzonych inwestycji na kolei , musi nastąpić zmiana jakościowa tego procesu na działanie skoordynowane i dobrze zaplanowane, wykonane wg dobrych praktyk stosowanych UE w zakresie kosztów, czasu realizacji, kubatury dostosowanej do potrzeb. Wprowadzenie wymogu racjonalizacji okresu trwania inwestycji - niedopuszczalne jest sytuacji, gdy z powodu przewlekłej modernizacji kolei na linii traci się 80-90% pasażerów, których nie utracono by bez źle prowadzonej modernizacji. Obecnie typowa jest sytuacji, gdy w 5 lat po zakończeniu modernizacji linii kolejowej przewozy będą niższe niż przed jej rozpoczęciem (Warszawa-Gdańsk, Wrocław -Poznań, Warszawa- Łódź itd.) .Wprowadzone do tekstu uwagi muszą określić narzędzia takiego planowania ruchu i inwestycji, by Polska zbliżyła się w podziale modal split do średniej unijnej ruchu pasażerskim i spełniła wymogi wzrost ruchu towarów koleją do 30% zaplanowane przez Komisję Europejską zamiast pogorszenie tego wskaźnika z 18% do 11-12%..</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Tak szczegółowe wnioski i wymagania zostaną uwzględnione na etapie przygotowania Szczegółowego Opisu Priorytetów POLiŚ (SzOP).</p>
------	------------------	---	---------	--	---	---

386.	Koło nr 1 Platformy Obywatelskiej w Grajewie	Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	strona 204	Budowa drogi S61 na odcinku Ostrów Mazowiecka – obwodnica Augustowa (załącznik do projektu PO IiŚ nr 11.2.1. Sektor transportu)	<p>Koło nr 1 PO w Grajewie wyraża swoje poparcie dla budowy drogi S61 na odcinku Ostrów Mazowiecka – obwodnica Augustowa, stanowiącym fragment europejskiego korytarza transportowego tzw. „Via Baltica”. Droga ta będzie pełnić jednocześnie rolę obwodnicy Grajewa. Codziennie przez nasze miasto przejeżdża niezliczona liczba dużych i mniejszych pojazdów. Powoduje to poważne utrudnienia w ruchu, jest przyczyną szybkiej degradacji dróg, znacząco obniża poziom bezpieczeństwa mieszkańców Grajewa, istotnie wpływa na dewastację budynków położonych wzdłuż tych dróg. Ograniczona płynność ruchu na skrzyżowaniu dróg krajowych nr 61 i nr 65 sprawia, że Grajewo jest zakorkowane, a mieszkańcy mają problem z przemieszczaniem się po mieście. Gdy zapory zamykają przejazd kolejowy w centrum miasta, kolejki pojazdów oczekujących na przyjazd drogą krajową nr 61 sięgają wręcz poza granice Grajewa. Szczególnie w okresie letnim miasto przeżywa komunikacyjny koszmar. Nowa droga odciążałaby ruch w mieście, uniezależniłaby ruch tranzytowy od linii kolejowej i poprawiłaby poziom życia mieszkańców. Ta inwestycja to ponadto wytworzenie sprawnego połączenia drogowego krajów Europy zachodniej przez Polskę z Krajami Bałtyckimi. Połączenie takie usprawni wymianę handlową pomiędzy krajami leżącymi na szlaku korytarza, a w sposób pośredni również z innymi krajami członkowskimi, przez terytorium których przebiegają pozostałe korytarze transportowe. Nowa droga przyczyni się do rozwoju ekonomicznego zachodniej części woj. podlaskiego i wschodniej woj. warmińsko-mazurskiego, w szczególności Suwalskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej w Suwałkach, Ełku i Grajewie. W wymiarze krajowym takie połączenie drogowe będzie istotnym szlakiem tranzytowym, łączącym centralną Polskę z regionem północno-wschodnim, o niebagatelnym znaczeniu gospodarczym dla lokalnych ośrodków gospodarczych. Nie bez znaczenia będzie usprawnienie wymiany turystycznej oraz kulturowej pomiędzy krajami członkowskim UE.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Uwaga bezzasadna. Inwestycje na tym kierunku figurują w wykazie dużych projektów POIiŚ (S61 Ostrów Mazowiecka - obwodnica Augustowa i S61 obwodnica Augustowa - granica państwa), zgodnie z projektem Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu, którego plan inwestycyjny realizuje POIiS.</p>
------	--	--	------------	---	--	--

387.	Śląski Związek Gmin i Powiatów	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 4.5	110	w sformułowaniu dotyczącym opisu zakresu wsparcia widnieje zdanie biorąc pod uwagę zakładane cele interwencji, że środków UE w ramach Programu nie będą realizowane proste remonty, których efektem nie będzie radykalna poprawa świadczonych usług w transporcie. Opis powinien być jednoznaczny i w pełni wyjaśniać, iż dopuszczalne są albo nie są proste remonty istniejącej infrastruktury, których efektem będzie radykalna poprawa świadczonych usług w transporcie.	Infrastruktura kolei miejskiej jest często archaiczna, wymagająca remontu w celu możliwości dostosowania do obsługi nowoczesnego taboru. Należy doprecyzować, czy w ramach POIiŚ będą możliwe remonty istniejącej infrastruktury tramwajowej. Wskazane jest konkretne uszczegółowienie, w jakim zakresie dopuszcza się przebudowę/budowę lub remont infrastruktury np. tramwajowej. W całej treści opisu priorytetu (poza wskaźnikami) nie mówi się wprost o tramwajach, ale zakładamy, że wymóg niskoemisyjnego transportu formułowany w dokumentach unijnych preferuje ten rodzaj transportu. Wskazana jest także większa spójność wskaźników typu output z zakresem realizowanego projektu.	<b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> Zapisy Programu nie powinny wskazywać charakteru prac inwestycyjnych, z tego względu przedmiotowy zapis został usunięty z tekstu POIiŚ. Szczegółowe typy projektów będą zawarte w Szczegółowym Opisie Priorytetów POIiŚ (SzOP). Ponadto zapisy programu zostały zmienione zgodnie z poniższym: <i>"W miastach posiadających transport szynowy (tramwaje) preferowany będzie rozwój tej gałęzi transportu zbiorowego, natomiast w pozostałych miastach finansowane będą inne niskoemisyjne formy transportu miejskiego"</i> .
388.	Śląski Związek Gmin i Powiatów	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 4.5	109	wskaźnik powinien zostać doprecyzowany 'komunikacją miejską'	proponujemy wzięcie pod uwagę sumy przewozów ze wszystkich rodzajów transportu publicznego (autobus, tramwaj, trolejbus), bądź odnieść wskaźnik do konkretnego środka transportu, będącego przedmiotem projektu	<b>Uwaga uwzględniona.</b> Nazwa wskaźnika została zmieniona, tak by obejmował też miasta pozawojewódzkie: <i>"Liczba przewozów pasażerskich w przeliczeniu na 1 mieszkańca obszarów miejskich"</i> .

389.	Śląski Związek Gmin i Powiatów	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 4.5	109	zmiana nazwy wskaźnika rezultatu na „liczba przewozów pasażerskich komunikacją miejską”	Zapis ten jednoznacznie ogranicza dostępność dotacji dla miast poza wojewódzkich, w których inwestycje z zakresu jakie zakłada priorytet są konieczne (np. dla Częstochowy). Taki zapis dotyczący wskaźnika rezultatu jest niespójny z celem priorytetu i z potencjalną listą beneficjentów. Proponowane rozwiązanie jest również niespójne z charakterem niektórych polskich województw, w których nie występuje miasto centralne, stanowiące rdzeń aglomeracji/obszaru metropolitalnego (w szczególności dotyczy to konurbacji śląsko-zagłębiowskiej, Trójmiasta, zespołu miejskiego Bydgoszcz - Toruń). W szczególnej sytuacji jest województwo śląskie, mające z natury rzeczy charakter policentryczny z czterema dużymi obszarami zurbanizowanymi (konurbacja śląsko-zagłębiowska, konurbacja rybnicka, aglomeracja częstochowska i aglomeracja bielska), będące rdzeniem czterech obszarów polityki rozwoju, tj. w ramach subregionów.	<b>Uwaga uwzględniona.</b> Nazwa wskaźnika została zmieniona, tak by obejmował też miasta pozawojewódzkie: " <i>Liczba przewozów pasażerskich w przeliczeniu na 1 mieszkańca obszarów miejskich</i> ".
390.	Śląski Związek Gmin i Powiatów	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.1	112	tabela dotycząca wskaźników rezultatu zawiera zapis liczba miast wojewódzkich włączonych do sieci dróg o wysokiej przepustowości (klasy S i A). Brzmienie to jednoznacznie ogranicza możliwość realizacji wskaźników rezultatu dla miast poza wojewódzkich, w których inwestycje z zakresu jakie zakłada priorytet są konieczne.	Zapis dotyczący wskaźnika rezultatu nie jest spójny z celem priorytetu. W kontekście sformułowania „środki unijne w ramach programu krajowego zostaną skoncentrowane na budowie dróg ekspresowych, budowa autostrad zostanie zakończona ze środków krajowych, natomiast drogi niższych niż krajowe kategorii będą finansowane z programów regionalnych” rodzi się także pytanie, co w takim razie z drogami krajowymi. Tak naprawdę z drogami niższej kategorii też jest problem z dofinansowaniem, a o drogach krajowych w POliŚ zapomniano zupełnie.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Rezultat strategiczny (włączenie wszystkich miast wojewódzkich do sieci dróg ekspresowych i autostrad) jest zbieżny z celem interwencji osi III (stworzenie sieci transportowej TEN-T na obszarze całego kraju). Wskaźnik rezultatu strategicznego, z uwagi na swój charakter (POliŚ jest jednym z narzędzi które służą jego osiągnięciu, np. obok CEF) nie ogranicza realizacji inwestycji na odcinkach dróg ekspresowych łączących miasta pozawojewódzkie. Inwestycje na drogach krajowych są przewidziane w ramach PI 7.2 osi IV POliŚ.



391.	Śląski Związek Gmin i Powiatów	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	34-42	Projekt Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014 – 2020 (z dn. 26 sierpnia 2013 r.) nie odpowiada w pełni na potrzeby jakie przewidywane są w diagnozie samego programu.	<p>Autorzy dokumentu wielokrotnie przekonują nas o konieczności uspołnieniu systemu transportowego, który wymaga pilnego uruchomienia inteligentnych systemów transportowych (ITS), usprawniających funkcjonowanie transportu oraz poprawiających bezpieczeństwo użytkowników ruchu. Również Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) w diagnozie mówi o konieczności zastosowania systemów ITS, co będzie możliwe dzięki współpracy w procesie wdrażania tych systemów pomiędzy zarządcami dróg publicznych różnych kategorii. Wskazuje się na wyraźne zapotrzebowanie na nowe technologie transportowe, sprzyjające gospodarce niskoemisyjnej i energooszczędnej. W ramach analiz SWOT wskazuje się, że szansą jest rozwój innowacyjnych technologii ITS wspierających zarządzanie i bezpieczeństwo ruchu oraz integrujących różne gałęzie transportu w celu efektywnego wykorzystania istniejących zasobów. W kontekście tak zdiagnozowanego problemu dziwi fakt braku osobnego działania dla realizacji samodzielnych projektów w tym zakresie. Proponuje się realizację tego typu inwestycji jako komponent innych projektów z dziedziny transportu publicznego (dotyczy to zarówno POLiŚ, jak i regionalnych programów operacyjnych). Marginalizacja tego typu przedsięwzięć może doprowadzić do braku możliwości realizacji założeń strategii transportu w tym zakresie.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Wkomponowanie działań w zakresie ITS w ramy projektów transportu publicznego wynika z przyjętej strategii wsparcia, w ramach której w POLiŚ finansowane będą duże projekty liniowe i taborowe (których elementem może być ITS), natomiast pozostałe uzupełniające projekty związane ze zrównoważoną mobilnością miejską (np. ITS, ścieżki rowerowe, infrastruktura miejska) przewidziane są do realizacji na poziomie regionalnym (RPO).</p>
------	--------------------------------	--	-------	--	---	---

392.	Klub Pstrągowy „GŁOWACZ” przy Zarządzie Okręgu Polskiego Związku Wędkarskiego (ZO PZW) w Elblągu	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.1	124	<p>Proponujemy powiązać fundusze dwóch osi priorytetowych III i V. Mamy tu na myśli przedsięwzięcia proekologiczne: renaturyzację rzek; rewitalizację rzek wcześniej uregulowanych; budowę polderów przeciwpowodziowych; udrożnianie rzek, poprzez budowę przepławek; zwiększenie retencji przestrzennej, poprzez odtwarzanie i tworzenie oczek wodnych, budowę podpiętrzeń i tworzenie zalewisk, ale wyłącznie na ciekach szczegółowych, tj. inwestycje mające na celu polepszenie kondycji przyrodniczej głównie rzek górskich i podgórskich płynących na terenie województwa warmińsko-mazurskiego.</p>	<p>Do tej pory środki środowiskowe były wykorzystywane na: budowę małych elektrowni wodnych; regulację rzek ze względu na zagrożenie przeciwpowodziowe i erozyjne; budowę zbiorników zaporowych o funkcjach retencyjnych i antyrumoszowych. Tęego rodzaju przedsięwzięcia nie znajdują akceptacji społecznej, jako negatywnie oddziałujące na środowisko naturalne. Natomiast, proponowane przedsięwzięcia pozwolą na gospodarcze wykorzystanie nowych pomysłów z nimi związanych oraz będą wspierały tworzenie nowych firm lub spowodują dodatkowe zatrudnienie w istniejących firmach z branży hydrotechnicznej. Przede wszystkim przywrócą środowisko do stanu właściwego umożliwiającego bytowanie gatunkom chronionym i anadromicznym. Możliwość tworzenia różnego rodzaju zbiorników wodnych bez szkody dla cieków podstawowych, wpłynie pozytywnie na sektor rybołówstwa i akwakultury, zahamuje proces stepowienia kraju, a jednocześnie osiągnie się cel społeczny, czyli akceptację środowisk proekologicznych.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Interwencja na drogach śródlądowych w osi III, zgodnie z zakresem PI 7.3, , ma służyć realizacji celu dot. rozwoju form transportu przyjaznych środowisku.</p>
393.	stowarzyszenie Poznańska Masa Krytyczna	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 4.5	102	<p>Proponujemy w zdaniu:Wsparcie będzie dotyczyło przedsięwzięć w zakresie rozwoju transportu zbiorowego, wynikających z planów gospodarki niskoemisyjnej miast i obejmujące wszystkie jego formy (trolejbus, ekologiczny autobus, tramwaj, kolej miejska) dopisać w nawiasie po przecinku rower publiczny.</p>	<p>Wypożyczalnie rowerów publicznych stanowią istotne, efektywne - niewymagające dodatkowej kosztownej infrastruktury - uzupełnienie transportu publicznego o bezemisyjną formę podróżowania. Wagę ich roli w zrównoważonym transporcie doceniły miasta innych krajów europejskich, zaliczając rower do grupy ecomobility, wspierając rozwój sieci wypożyczalni rowerów publicznych i infrastruktury rowerowej (dróg, parkingów), dostosowując obiekty publiczne (dworce kolejowe, autobusowe) do klientów z rowerami.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> W ramach POIiŚ przewiduje się realizację projektów transportu miejskiego opartych o rozwój infrastruktury liniowej i taboru niskoemisyjnego, uzupełnionych ewentualnie o pozostałe elementy w ramach dużego projektu (np. ITS, ścieżki rowerowe itp.). Natomiast budowa ścieżek rowerowych jako oddzielne projekty będzie realizowana na poziomie regionalnym (RPO).</p>

394.	Krajowa Izba Gospodarcza	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	34	<p>Nie możemy zatem zgodzić się z zapisami zawartymi w projekcie POliŚ na lata 2014 - 2020 zawartymi na str. 34, które mówią że w okresie do 2020 roku będziemy mieli do czynienia z dalszym ogromnym przyrostem przewozu ładunków w ilościach 360 - 450 mln ton i że ten przyrost przewozów nadal będzie kierowany asymetrycznie do poszczególnych gałęzi transportu, tzn. jego największa część w ilości 280 - 340 mln ton będzie skierowana do transportu samochodowego. Zapisy te są powieleniem podobnych stwierdzeń zawartych w Strategii Rozwoju Transportu do roku 2020. (...) Uwzględniając powyższe argumenty zwracamy się do Pani Minister o: 1) Spowodowanie uruchomienia procesu weryfikacji Strategii Rozwoju Transportu do roku 2020 i wprowadzenie stosownych zmian w kolejnej wersji Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014 - 2020. Zmiany w tych dokumentach powinny doprowadzić do stworzenia podstaw programowych i planistycznych dla przywrócenia w Polsce polityki zrównoważonego rozwoju transportu samochodowego i kolejowego. Czynnikiem kluczowymi w tym względzie będą: wprowadzenie porównywalnych (wzajemnie konkurencyjnych) systemów opłat za korzystanie z infrastruktury dróg publicznych i infrastruktury kolejowej oraz wdrożenie postulowanej przez UE proporcji nakładów inwestycyjnych - 60% na drogi, 40% na kolej.</p>	<p>Takie programowanie rozwoju poszczególnych gałęzi transportu lądowego jest sprzeczne z postulowanym przez UE priorytetem rozwoju kolei jako środka transportu niskoemisyjnego i przyjaznego dla środowiska. Jest też sprzeczne z wieloma deklaracjami rządu o tzw. "stawianiu" na kolej.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Uwaga nie odnosi się do POliŚ, a do całokształtu polityki transportowej, za którą odpowiada minister właściwy ds. transportu. POliŚ realizuje strategię dokumentów UE i krajowych, w tym SRT, które zostało przyjęte przez RM, wobec czego nie ma podstaw formalnych do "spowodowania uruchomienia procesu weryfikacji SRT". Należy zauważyć pozytywny wpływ interwencji POliŚ, a także innych programów operacyjnych finansowanych ze środków UE, która poprzez wsparcie rozwoju przyjaznych środowisku form transportu może w pewnym stopniu osłabić wzrost udziału transportu drogowego, natomiast nie jest w stanie zmienić tych tendencji wynikających z wielu czynników, na które środki UE nie mają wpływu.</p>
------	--------------------------	--	----	---	---	---

395.	Kolej - Tramwaj - Metro. Stowarzyszenie Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego			<p>Uwzględniając powyższe argumenty zwracamy się do Pani Minister o spowodowanie uruchomienia procesu weryfikacji Strategii Rozwoju Transportu do roku 2020 i wprowadzenie stosownych zmian w kolejnej wersji Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014 - 2020. Zmiany w tych dokumentach powinny doprowadzić do stworzenia podstaw programowych i planistycznych dla przywrócenia w Polsce polityki zrównoważonego rozwoju transportu samochodowego i kolejowego. Czynnikiem kluczowymi w tym względzie będą: wprowadzenie porównywalnych (wzajemnie konkurencyjnych) systemów opłat za korzystanie z infrastruktury dróg publicznych i infrastruktury kolejowej oraz wdrożenie postulowanej przez UE proporcji nakładów inwestycyjnych - 60% na drogi, 40% na kolej.</p>		<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Uwaga nie odnosi się do POIiŚ, a do całokształtu polityki transportowej, za którą odpowiada minister właściwy ds. transportu. POIiŚ realizuje strategię dokumentów UE i krajowych, w tym SRT, które zostało przyjęte przez RM, wobec czego nie ma podstaw formalnych do "spowodowania uruchomienia procesu weryfikacji SRT". Należy zauważyć pozytywny wpływ interwencji POIiŚ, a także innych programów operacyjnych finansowanych ze środków UE, która poprzez wsparcie rozwoju przyjaznych środowisku form transportu może w pewnym stopniu osłabić wzrost udziału transportu drogowego, natomiast nie jest w stanie zmienić tych tendencji wynikających z wielu czynników, na które środki UE nie mają wpływu.</p>
------	--	--	--	---	--	---

396.	Kolej - Tramwaj - Metro. Stowarzyszenie Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.1, Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.4	115, 121	<p>Proponowana przez Stowarzyszenie lista wskaźników rezultatu jest następująca: - prędkość handlowa pociągów pasażerskich pomiędzy poszczególnymi parami ośrodków wojewódzkich, osiągnięta w wyniku działań ujętych w Programie; - prędkość handlowa vs. maksymalna prędkość jazdy na odcinkach zmodernizowanych lub zrewitalizowanych (stopień wykorzystania prędkości maksymalnej); - długość zmodernizowanych/zrewitalizowanych linii kolejowych vs. długość linii planowanych do modernizacji/rewitalizacji; maksymalny nacisk na oś dopuszczalny na całym odcinku zmodernizowanej/zrewitalizowanej linii kolejowej; - osiągnięta przepustowość linii kolejowej mierzona odstępem czasu między dwoma kolejnymi pociągami wyprawionymi na ten sam szlak (headway)</p>		<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Do Programu dobierane są wskaźniki najbardziej reprezentatywne (mogące zobrazować najważniejsze planowane zmiany i wskazujące większość typów interwencji przewidywanych do wsparcia). Wszystkie wskaźniki, oprócz kryterium trafności, powinny spełniać także szereg innych kryteriów metodologicznych określonych w (projektach) wytycznych KE, w tym m.in. kryteria dostępności i tzw. solidności. Czynniki te sprawiają, że preferencją objęte są - w przypadku wskaźników rezultatu - wskaźniki istniejące w statystykach publicznych, a - w przypadku wskaźników produktu - wskaźniki znajdujące się w katalogu unijnych i krajowych wskaźników wspólnych (tj. wskaźniki 'common indicators' i Wspólnej Listy Wskaźników Kluczowych).</p>
------	--	--	----------	---	--	--

397.	Kolej - Tramwaj - Metro. Stowrzenie Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.1, Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.4	115, 121	Gdyby przyjąć podaną we wskaźnikach rezultatu liczbę 503 km zmodernizowanych linii kolejowych za wairygodną (co nie jest prawdą, patrz punkt wyżej), to analogiczna liczba dla dróg wynosi 1.183 km (łącznie nowych i zmodernizowanych). Oznacza to proporcję rzeczową 2,35:1 na korzyść transportu drogowego (proporcja wartości nakładów jest obecnie możliwa do oszacowania), a zatem znacznie odbiegającą od postulowanej przez Komisję Europejską proporcji 1,5:1 (60:40). Tym bardziej więc potrzebna jest aktualizacja wskaźników rezultatu i doprowadzenie do właściwych proporcji nakładów. Korekty należy dokonać na str. 115 i 121.		<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Priorytetów realizacji osi priorytetowej nie definiują wartości docelowe wskaźników dwóch gałęzi transportu. Oprócz transportu kolejowego (PI 7.1, PI 7.4), do transportu przyjaznego środowisku zalicza się transport miejski, transport morski, wodny śródlądowy i intermodalny, które będą wspierane w ramach osi III. Wsparcie dla sieci drogowej realizuje priorytety osi w zakresie rozwoju infrastruktury ważnej w skali europejskiej. Ponadto wsparcie kolei ze środków UE w latach 2014-2020 na poziomie krajowym (nie licząc dodatkowego wsparcia z RPO) uwzględniającym oprócz POIiŚ, PO Polska Wschodnia i Instrument CEF będzie większe niż w okresie 2007-2013.
398.	Kolej - Tramwaj - Metro. Stowrzenie Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.1, Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.4	112, 119	Propozycja Stowarzyszenia: - maksymalna projektowana prędkość jazdy pociągów powinna wynosić minimum 160km/h na liniach modernizowanych; - maksymalna projektowana prędkość jazdy pociągów na liniach nowo budowanych powinna wynosić min. 250km/h (w trudnych warunkach terenowych 160km/h).		<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> POIiŚ nie jest dokumentem określającym parametry techniczne linii kolejowych.

399.	Kolej - Tramwaj - Metro. Stowrzenie Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.1, Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.4	115, 121	Realizacja przedstawionego postulatu wymaga całkowitego wyeliminowania wskaźnika rzeczowego (503 km zmodernizowanych linii kolejowych - str. 115 i 121) i wprowadzenia wskaźnika czasu połączeń w relacjach pomiędzy ośrodkami wojewódzkimi, bądź też wskaźnika podanego w uwadze 1. (prędkość handlowa pociągów pasażerskich pomiędzy poszczególnymi parami ośrodków wojewódzkich, osiągnięta w wyniku działań ujętych w Programie).		<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Do Programu dobierane są wskaźniki najbardziej reprezentatywne (mogące zobrazować najważniejsze planowane zmiany i wskazujące większość typów interwencji przewidywanych do wsparcia). Wszystkie wskaźniki, oprócz kryterium trafności, powinny spełniać także szereg innych kryteriów metodologicznych określonych w (projektach) wytycznych KE, w tym m.in. kryteria dostępności i tzw. solidności. Czynniki te sprawiają, że preferencją objęte są - w przypadku wskaźników rezultatu - wskaźniki istniejące w statystykach publicznych, a - w przypadku wskaźników produktu - wskaźniki znajdujące się w katalogu unijnych i krajowych wskaźników wspólnych (tj. wskaźniki 'common indicators' i Wspólnej Listy Wskaźników Kluczowych).
------	--	--	----------	---	--	---

400.	Kolej - Tramwaj - Metro. Stowarzyszenie Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.1, Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.4	114, 119, 144, 145, 163	Zdaniem Stowarzyszenia wszelkie zadania inwestycyjne w infrastrukturę kolejową, gdzie nie zachodzi potrzeba koordynowania przebiegu inwestycji z prowadzeniem ruchu pociągów (budowa nowych odcinków linii, modernizacja odcinków linii z całkowitym wyłączeniem ruchu kolejowego) mogą być powierzone innym podmiotom niż PKP PLK S.S. Wymaga to wprowadzenia stosownych korekt (dodania "spółek celowych lub innych zarządców infrastruktury oraz podmiotów powołanych przez samorządy") na str. 114, 119, 144, 145 i 163. Zwracamy jednocześnie uwagę, że sformułowanie na str. 119 "będzie dotyczyło infrastruktury linii kolejowych zarządzanych przez PLK" wykluczy możliwość składania wniosków np. przez PKP SKM sp z o.o. w Trójmieście czy WKD w Grodzisku Maz., nie wspominając o zarządcach infrastruktury kolejowej dla ruchu towarowego spoza Grupy PKP.		<b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> Rolą POIiŚ nie jest określanie innych niż PKP PLK SA podmiotów właściwych do realizacji inwestycji infrastrukturalnych. Wskazany fragment opisu PI 7.4 został zmieniony i nie wymienia już wprost PKP PLK SA jako jedynej zarządcy linii kolejowych na których będą realizowane inwestycje.
------	--	--	-------------------------	--	--	--



401.	Kolej - Tramwaj - Metro. Stowarzyszenie Ekspertów i Menedżerów Transportu Szybnego	Oś priorytetowa II		Oś priorytetowa II powinna być uzupełniona przez Cel tematyczny: Ochrona obszarów miejskich przed potencjalnymi skutkami przewozu materiałów niebezpiecznych. W ramach tego CT powinna być ujęta m. in. obwodnica kolejowa Trójmiasta linia nr 229 przez Starą Piłę - Żytkowo Wsch. do Gdyni, celem wyeliminowania przejazdu pociągów z materiałami niebezpiecznymi przez teren Trójmiasta.		<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Brzmienie celów tematycznych i odpowiadające im priorytety inwestycyjne zostały określone w rozporządzeniach UE. W przypadku projektów kolejowych w osi priorytetowej III (cel tematyczny 7) lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu.
402.	Kolej - Tramwaj - Metro. Stowarzyszenie Ekspertów i Menedżerów Transportu Szybnego	Oś priorytetowa VI		Oś priorytetowa VI Ochrona i rozwój dziedzictwa kulturowego powinna również dawać możliwość dofinansowania projektów zmierzających do zachowania i rewitalizacji zabytków techniki, szczególnie związanej z transportem.	Jaskrawym przykładem jest st. Skierniewice: piękny dworzec zmodernizowany ze środków własnych PKP S.A., tory główne wraz z peronami zmodernizowane w ramach projektu SPOT 2006-2008, pozostała część stacji do modernizacji jako Lot D projektu POIiŚ 2007-2013 i sąsiadująca z nią zabytkowa parowozownia, powoli obracająca się w ruinę, jako że ani Polskie Stowarzyszenie Miłośników Kolei, ani miasto Skierniewice nie mają dostatecznych środków na jej rewitalizację, w wyniku czego parowozownia ta stanowi antyreklamę unijnego projektu infrastrukturalnego.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> W ramach osi priorytetowej VI nie przewiduje się rozszerzenia katalogu beneficjentów. Natomiast w ramach osi priorytetowej III obejmującej wsparcie transportu kolejowego lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu.

403.	Kolej - Tramwaj - Metro. Stowrzenie Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego	Oś priorytetowa VI		Celowe i pożądane byłoby również umożliwienie w ramach tej osi priorytetowej składanie wniosków o dofinansowanie projektów polegających na rewitalizacji zabytkowych linii kolei wąskotorowych.	Linie te mogą być dużą atrakcją turystyczną w w kilku miejscach Polski (również dla turystów zagranicznych), a umożliwienie pozyskiwania środków w ramach POIiŚ 2014-2020 może być ostatnia szansą na ich przetrwanie.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> W ramach osi priorytetowej VI nie przewiduje się rozszerzenia katalogu beneficjentów. Natomiast w ramach osi priorytetowej III obejmującej wsparcie transportu kolejowego lista inwestycji transportowych zawiera jedynie projekty duże w rozumieniu rozporządzenia unijnego (tj. powyżej 75 mln EUR kosztów kwalifikowalnych) i wynika z projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu.
404.	Kolej - Tramwaj - Metro. Stowrzenie Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.1, Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.4	113, 119	Istotnym obszarem, jaki należałoby uwzględnić w Programie w zakresie projektów multilokalizacyjnych, jest modernizacja urządzeń sterowania ruchem kolejowym na tych wybranych odcinkach linii kolejowych, gdzie nie przewiduje się takich prac w ramach modernizacji lub rewitalizacji.	Projekt taki wpłynie zarówno na poprawę bezpieczeństwa w ruchu kolejowym (np.. Wyeliminowanie jazd pociągów na sygnały zastępcze wskutek niesprawności wyeksploatowanych urządzeń sterowania ruchem kolejowym), jak i na istotne podniesienie efektywności zarządcy infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A. w wyniku centralizacji kontroli ruchu.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Szczegółowe typy projektów (w tym zakres projektów multilokalizacyjnych) będą określone w Szczegółowym Opisie Priorytetów POIiŚ (SzOP).
405.	Marszałek Województwa Pomorskiego	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 4.5	110	Budzi wątpliwość preferencja ograniczająca się wyłącznie do transportu szynowego (tramwaje) i jednocześnie możliwość realizacji w uzasadnionych przypadkach innych niskoemisyjnych form transportu miejskiego np. trolejbusy, ekologiczny autobus.		<b>Uwaga uwzględniona.</b> Zapisy programu zostały zmienione zgodnie z poniższym: " <i>W miastach posiadających transport szynowy (tramwaje) preferowany będzie rozwój tej gałęzi transportu zbiorowego, natomiast w pozostałych miastach finansowane będą inne niskoemisyjne formy transportu miejskiego</i> ".

406.	Marszałek Województwa Pomorskiego	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 4.5	110	Interwencja ma być oparta na planach gospodarki niskoemisyjnej, ale nie bardzo wiadomo jaki powinien być ich zakres i czy w wypadku realizacji przedsięwzięć w tym zakresie na obszarach funkcjonalnych wymagany będzie taki plan dla całego obszaru funkcjonalnego		<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Zakres planu będzie przedmiotem uszczegółowienia Programu. Odnośnie obszaru funkcjonowania planu, zaleca się przygotowanie odrębnych planów gospodarki niskoemisyjnej dla poszczególnych gmin lub wspólnych planów dla obszaru funkcjonalnego.
407.	Marszałek Województwa Pomorskiego	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 4.5	111	W opisie terytorialnego obszaru realizacji należy zgodnie z Umową Partnerstwa wyraźnie wskazać, że wsparcie będzie ukierunkowane na 13 obszarów funkcjonalnych miast wojewódzkich.		<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Interwencja POIiŚ w zakresie transportu miejskiego obejmuje miasta wojewódzkie, regionalne i subregionalne.
408.	Marszałek Województwa Pomorskiego	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 7.4	119	Ponadto mając na względzie doświadczenie z obecnej perspektywy, istnieje obawa, że zastosowanie wyłącznie trybu pozakonkursowego w przypadku inwestycji kolejowych może powodować "zamrożenie" pieniędzy dla PKP PLK i ryzyko ich utraty.		<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> W przypadku projektów kolejowych realizowanych w PI 7.4 (kolej aglomeracyjna, kolej regionalna) wśród beneficjentów ujęto jednostki samorządu terytorialnego (w tym ich związki i porozumienia) oraz działające w ich imieniu jednostki organizacyjne i spółki specjalnego przeznaczenia, a także zarządcy infrastruktury kolejowej (w tym dworcowej) oraz przewoźnicy świadczący usługi w zakresie kolejowego transportu pasażerskiego i towarowego.

409.	Marszałek Województwa Pomorskiego	Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	125	<p>W opisie Osi Priorytetowej IV. Zwiększenie dostępności do transportowej sieci europejskiej, celu tematycznego 7, priorytetu inwestycyjnego 7.2 w ramach ukierunkowania interwencji w zakresie dróg ekspresowych i innych dróg krajowych poza siecią TEN-T planuje się realizację projektów drogowych związanych z odciążeniem miast od nadmiernego ruchu drogowego (obwodnice, drogi wylotowe z miast). Nie dopuszcza się w tym względzie przebudowy dróg wojewódzkich - wylotowych z miast, które bardzo często przenoszą obciążenia większe niż drogi wylotowe o kategorii dróg krajowych i doprowadzają ruch do dróg w sieci TEN-T. Wskazuje na to także ograniczenie beneficjentów do zarządcy krajowej infrastruktury drogowej.</p>		<p><b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> Katalog potencjalnych beneficjentów PI 7.2 został rozszerzony o jednostki samorządu terytorialnego miast na prawach powiatu oraz ich jednostki organizacyjne. Nie przewiduje się natomiast realizacji w Programie dróg wojewódzkich.</p>
------	---	--	-----	---	--	--

410.	Ministerstwo Środowiska	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	44	Należy użyć sformułowania "przywrócenie parametrów" zamiast "polepszenie warunków": Rozwój transportu rzeczno-godowego, jednej z najszybszych, a jednocześnie najbardziej przyjaznych dla środowiska gałęzi transportu, wymagać będzie realizacji w PO IS 2014-2020 działań ukierunkowanych na przywrócenie parametrów eksploatacyjnych dróg wodnych poprzez usuwanie tzw. "wąskich gardeł" oraz na poprawie bezpieczeństwa żeglugi.	Podjęte działania w ramach realizowanych w latach 2014-2020 projektów mają prowadzić do przywrócenia parametrów eksploatacyjnych.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Przywrócenie parametrów eksploatacyjnych dróg wodnych poprzez usuwanie tzw. wąskich gardeł nie stanowi wyzwania dla transportu wodnego śródlądowego (uwaga błędnie odnosi się do tej części Programu), a środek na rzecz polepszenia warunków i bezpieczeństwa żeglugi, który został już ujęty w opisie PI 7.3 (podniesienie parametrów na wybranych odcinkach rzek).
411.	Ministerstwo Środowiska	Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 4.5	110	Proponuje się w akapicie 1, w zdaniu 5 nadać nowe brzmienie: "Projekty będą realizowane według najlepszej środowiskowo spośród badanych racjonalnych opcji ze szczególnym uwzględnieniem rozwiązania danego problemu komunikacyjnego przy jak najmniejszym wpływie na klimat akustyczny i jakość powietrza (w szczególności minimalizacji emisji zanieczyszczeń powietrza) oraz redukcji gazów cieplarnianych.	Zmiana wynika z faktu, że gazy cieplarniane nie są standardami jakości powietrza.	<b>Uwaga uwzględniona</b>

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
1	Zintegrowane Inwestycje Terytorialne Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.3	3) W ramach celu tematycznego 4.3 proponujemy, aby zasady wyboru projektów wpisać takie, jak w celu tematycznym 4.5, a mianowicie, że „tryb pozakonkursowy przeznaczony jest dla miast posiadających Strategię ZIT”	Zastosowanie tego typu możliwości będzie zachęcać gminy tworzące obszary funkcjonalne do realizacji wspólnych projektów, które w przypadku braku tego typu zachęty mogłyby zrezygnować z realizacji projektów dotyczących wykorzystania OZE oraz redukcji emisji CO <sub>2</sub> ; to natomiast wpłynie bardzo pozytywnie na realizację pakietu energetyczno-klimatycznego 3x20	<b>Uwaga uwzględniona</b>
2	Fundacja na Rzecz Efektywnego Wykorzystania Energii	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.3	Dodać akapit: Biorąc pod uwagę początkowy etap rozwoju rynku usług energetycznych w Polsce jak również jego ogromne znaczenie dla optymalizacji użytkowania energii oraz możliwości rozwoju systemu umów o poprawę efektywności energetycznej (efekt energetyczny), a wraz z tym całego rynku usług i zwiększenia zatrudnienia wspierane i upowszechniane będą wzorcowe rozwiązania w szczególności w ramach projektów demonstracyjnych realizowanych przez dostawców usług energetycznych. Dopuszczalne będzie łącznie rozproszonych projektów w jeden większy pakiet przez dostawcę usług energetycznych.	Wzorcowa rola budynków instytucji publicznych art 5 7. Państwa członkowskie zachęcają instytucje publiczne, w tym na szczeblu regionalnym i lokalnym, oraz podmioty z sektora mieszkalnictwa socjalnego podlegające prawu publicznemu – z należyтым uwzględnieniem ich odnośnych kompetencji i struktury administracyjnej – aby(...) c) w stosownych przypadkach korzystały z przedsiębiorstw usług energetycznych i umów o poprawę efektywności energetycznej do finansowania renowacji i wdrażania planów utrzymania lub poprawy efektywności energetycznej w perspektywie długoterminowej.	<b>Uwaga nieuwzględniona</b> Ze względu na szczegółowość zaproponowanych zapisów, kwestia do rozstrzygnięcia w uszczegółowieniu Programu.
3	TAURON Polska Energia S.A.	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.7	W ramach działań polegających na wytwarzaniu energii pochodzącej ze źródeł odnawialnych wraz z podłączeniem źródła do sieci dystrybucyjnej/przesyłowej demarkacja będzie w oparciu o moc instalowanej elektrowni / jednostki. Na poziomie krajowym nie przewiduje się wspierania działań związanych z efektywną dystrybucją ciepła <b>PROPONUJE SIĘ WYKREŚLENIE NASTĘPUJĄCYCH SŁÓW:</b> i energii elektrycznej z OZE	Proponuje się wykreślenie sformułowania. W projektach Regionalnych Programów podlegających obecnie konsultacjom kwestie związane z efektywną dystrybucją energii elektrycznej z OZE praktycznie się nie pojawiają lub jeżeli się pojawiają to w bardzo ograniczonym zakresie. Wprowadzenie ograniczenia również w tym miejscu spowoduje brak możliwości pozyskania dotacji na tego typu inwestycje.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Poszczególne działania do wsparcia na poziomie krajowym i regionalnym wynikają z przyjętej linii demarkacyjnej. Ponadto zgłoszona uwaga dotyczy priorytetu inwestycyjnego 4.1 a nie 4.7.

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
			(m.in. pompy ciepła, geotermia, kotłownie, energia wodna, energia słoneczna) oraz działań związanych z biopaliwami i biokomponentami. Działania te są przewidziane do wspierania z poziomu regionalnego.		
4	TAURON Polska Energia S.A.	Oś priorytetowa V, priorytet inwestycyjny 7.5	„W ramach osi priorytetowej przewiduje się wydzielenie specjalnej puli środków przeznaczonej na wsparcie obszarów <b>PROPONUJE SIĘ WYKREŚLENIE NASTĘPUJĄCYCH SŁÓW (W CUDZUSŁOWIE):</b> województwa mazowieckiego, gdzie w ostatnich latach notowane są największe przyrosty zapotrzebowania na energię elektryczną (powyżej średniej krajowej) związane z lokalizacją nowej działalności przemysłowej i usługowej na terenie aglomeracji warszawskiej. Obszary te wymagają rozbudowy sieci przesyłowej, w tym zamknięcia pierścieni sieci 400 kV, zwiększających pewność zasilania odbiorców o wysokich wymaganiach co do jakości zasilania”.	W ramach osi przewidziano specjalną pulę na wsparcie woj. mazowieckiego z uwagi na największe przyrosty zapotrzebowania na energię elektryczną (lokalizowanie nowych podmiotów usługowych i przemysłowych). Wydaje się zasadne, aby również inne ośrodki miejskie i aglomeracje (Aglomeracja Śląska, Wrocław) otrzymały podobne wsparcie.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Podział środków wynika z zapisów projektów rozporządzeń KE, zgodnie z którymi dla regionów lepiej rozwiniętych powinna zostać wydzielona oddzielna pula środków (w przypadku Polski dotyczy to wyłącznie Mazowsza). Zaklasyfikowanie regionu do wyższej kategorii wiąże się z dodatkowymi restrykcjami (nie mającymi zastosowania dla pozostałych regionów, w tym wymienionych w uwadze) związanymi z ograniczoną maksymalnym pułapem kwotą alokacji oraz niższą stopą dofinansowania, co podlega szczegółowemu monitoringowi. Zatem wprowadzenie takiego wyodrębnienia dla pozostałych regionów nie jest uzasadnione.
5	TAURON Polska Energia S.A.	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	Mając na uwadze początkowy etap rozwoju tego obszaru w Polsce jak również jego ogromne znaczenie dla zapewnienia ciągłości i jakości dostaw, optymalizacji użytkowania energii oraz możliwości rozwoju generacji rozproszonej i mikrogeneracji, niezbędne jest rozwijanie technologii inteligentnych systemów sieci elektroenergetycznych <b>PROPONUJE SIĘ WYKREŚLENIE NASTĘPUJĄCEGO STWIERDZENIA:</b> w szczególności w ramach projektów pilotażowych i demonstracyjnych.	Konieczne uzyskanie wsparcia na projekty wdrożeniowe na szeroką skalę w zakresie sieci smart. Proces automatyzacji sieci jest procesem kosztownym i trudno będzie go zrealizować na szeroką skalę bez pozyskania odpowiedniego wsparcia.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Brak otoczenia formalno-prawnego dla wdrażania inteligentnych sieci dystrybucyjnych ze względu na brak przyjętego tzw. „dużego trójpacku”, który reguluje przedmiotową kwestię. Ponadto brak jest doświadczenia w zakresie wdrażania projektów dotyczących inteligentnych sieci dystrybucyjnych. W przypadku wprowadzenia ww. zmian legislacyjnych oraz przedstawienia przez MG konkretnych propozycji projektów (dojrzałych i realnych do wykonania w latach 2014-2020) w ramach tzw. projekt pipeline, możliwość rozważenia rozszerzenia zakresu wsparcia w ramach PI 4.4 POLiŚ.

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
6	TAURON Polska Energia S.A.	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	2) możliwe jest zbudowanie i oddanie do użytku przed 2020 r. ok. 150 MWt nowych mocy w geotermii głębokiej.	<p>megawaty termiczne oznaczane są jako MWt, a nie MWth.</p> <p>Dodatkowo w tym punkcie wątpliwości budzi stwierdzenie:” możliwe jest zbudowanie i oddanie do użytku” .</p> <p>Możliwość wybudowania bez wątplenia istnieje (biorąc pod uwagę potencjał techniczny), lecz czy będzie to opłacalne ekonomicznie (przy aktualnych bardzo wysokich kosztach głębokich odwiertów?)</p>	<b>Uwaga uwzględniona.</b>



L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
7	Odlewnie Polskie S.A.	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.1	<p>Na stronie 79 napisano: Poza tym przewiduje się również wsparcie, w ograniczonym zakresie, jednostek wytwarzania energii elektrycznej wykorzystującej energię z wody (wyłącznie na już istniejących budowach piętrzących, wyposażonych w hydroelektrownie, przy jednoczesnym zapewnieniu pełnej drożności budowli dla przemieszczeń fauny wodnej) i słońca, a także ciepło przy wykorzystaniu energii geotermalnej. Na stronie 80 napisano: Biorąc powyższe pod uwagę, przewiduje się wsparcie w szczególności na budowę oraz rozbudowę: - farm wiatrowych; - instalacji na biomasę; - instalacji na biogaz; - sieci przesyłowych i dystrybucyjnych umożliwiających przyłączenia jednostek wytwarzania energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych do Krajowego Systemu Elektroenergetycznego a także w ograniczonym zakresie, jednostek wytwarzania energii elektrycznej wykorzystującej wodę i słońce oraz ciepła przy wykorzystaniu energii geotermalnej. W obu przypadkach użyto wyrażenia w ograniczonym zakresie w stosunku do energii wykorzystującej wodę lub słońce. Uwaga dotyczy tego, aby w obu miejscach usunąć to wyrażenie, a pozostałą część tekstu pozostawić bez zmian.</p>	<p>Założenie wsparcia w ograniczonym zakresie dla energii wykorzystującej wodę lub słońce wynika - zapewne - z zapisów Krajowego Planu Działań w zakresie energii ze źródeł odnawialnych, który przewidywał dynamiczny rozwój energii wytwarzanej z biomasy, wiatru i biogazu. Dokument ten został przyjęty w 2010 r., a dodatkowo uzupełniony w grudniu 2011 r. Dynamiczny rozwój technologiczny zapewnia coraz lepszą efektywność energii wytwarzanej z wykorzystaniem słońca i nie można wykluczyć dynamicznego rozwoju tego sektora. Natomiast użycie w projekcie PO IŚ sformułowania w ograniczonym zakresie jest zdecydowanym przymknięciem furty dla rozwoju tego sektora energetycznego. Stąd, aby pozostawić sobie otwartą drogę dla wspierania różnych sektorów energii ze źródeł odnawialnych, proponuje się wykreślenie zapisu w ograniczonym zakresie. W ten sposób nie neguje się dynamicznego rozwoju sektorów energii wytwarzanej z biomasy, biogazu i wiatru i jednocześnie nie wyklucza, że również inne sektory mogą wejść na ścieżkę dynamicznego rozwoju.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> W ramach POIIS 2014-2020 nie przewiduje się wykluczenia możliwości udzielenia wsparcia dla jednostek wytwarzania energii elektrycznej wykorzystującej energię z wody, słońca. Na poziomie krajowym przewiduje się wsparcie dla większych instalacji, natomiast dla mniejszych zgodnie z obecną linią demarkacyjną wsparcie planowane jest na poziomie regionalnym.</p>

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
8	Odlewnie Polskie S.A.	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	Po zdaniu: Należy zauważyć, że Krajowy Plan Działania w zakresie energii ze źródeł odnawialnych zakłada możliwość selektywnego rozwoju branży produkcji energii elektrycznej z OZE prognozując, że w przyszłości największa dynamika rozwoju może mieć miejsce w sektorze energetyki wiatrowej i biomasy, przy zauważalnym zwiększeniu produkcji także w ramach małych elektrowni wodnych. proponuje się dodać zdanie: Nie można jednak wykluczyć, że dynamiczny rozwój nastąpi również w innych sektorach energetyki odnawialnej.	Postęp technologiczny powoduje, że w ciągu krótkiego okresu czasu stary produkt lub rozwiązanie zostaje zastąpione nowym, znacznie udoskonalonym. W związku z tym nie można wykluczyć, że w najbliższych latach na rynek zostaną wprowadzone rozwiązania, które zwiększą efektywność innych sektorów energetyki odnawialnej. W projekcie PO IS powołano się na Krajowy Plan Działania w zakresie energii ze źródeł odnawialnych, który został zaktualizowany w grudniu 2011 r., czyli blisko dwa lata temu. Postęp technologiczny i techniczny sprawia, że tezy zawarte w dokumencie mogą nie odzwierciedlać bieżącej sytuacji. W związku z tym proponuje się dodanie zaproponowanego zdania, które nie ograniczy znaczenia innych sektorów energetyki odnawialnej.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Zbyt szczegółowe informacje, aby wpisywać je w części diagnostycznej Programu. Wynika to z faktu, że ta część Programu zgodnie z zalecaniami KE ma obostrzenia odnośnie ilości znaków.
9	Fundacja na Rzecz Efektywnego Wykorzystania Energii	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.3	86, Wykreślić zdania: W przypadku budynków mieszkaniowych nie wyklucza się zastosowania formuły ESCO przy realizacji takich projektów biorąc pod uwagę inne dostępne mechanizmy wsparcia tego sektora. Jednocześnie przy realizacji takich projektów będą brane pod uwagę również inne dostępne mechanizmy wsparcia tego sektora.	Brak zdefiniowania pojęcia „formuła ESCO”. Konstrukcja dopuszczenie przez : niewykluczenie jest niewłaściwa	<b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> W Programie zapis dotyczących formuły ESCO został usunięty. Obecny zapis w Programie brzmi następująco: "Zarówno w przypadku budynków użyteczności publicznej, jak i mieszkaniowych nie wyklucza się zastosowania różnych form partnerstwa publiczno-prywatnego, przy realizacji takich projektów biorąc pod uwagę inne dostępne mechanizmy wsparcia tego sektora." Zmieniony zapis rozszerza katalog form wsparcia.

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
10	Fundacja na Rzecz Efektywnego Wykorzystania Energii	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	87, Wprowadzić wskaźnik produktu: Liczba zawartych umów o poprawę efektywność energetycznej, mierzona w sztukach, wartość docelowa ok.20	Powinno przyczynić się to do wzrostu rynku, wymagane jednak być udzielenie gwarancji wyniku przez dostawcę usług energetycznych by zagwarantować jakość usług.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Część diagnostyczna Programu ma na celu wskazać potrzeby wsparcia danego obszaru, natomiast nie odnosi się do mierników planowanych rezultatów. Katalog wskaźników zatem umieszczony jest przy opisie poszczególnych osi priorytetowych oraz w uszczegółowieniu Programu.
11	Fundacja na Rzecz Efektywnego Wykorzystania Energii	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	60 ostatni paragraf; po słowach: w poprawę bezpieczeństwa energetycznego kraju wykreślić „i podniesienie jakości świadczonych” w to miejsce wpisać rozwój rynku.	zgodnie dyrektywą 2102/27art2p7) „usługa energetyczna oznacza fizyczną korzyść, udogodnienie lub pożytek pochodzące z połączenia zużycia energii z wykorzystywaniem technologii energooszczędnych lub działania, które mogą obejmować czynności, utrzymanie i kontrolę niezbędne do świadczenia danej usługi, która jest świadczona na podstawie umowy i która w normalnych okolicznościach prowadzi do sprawdzalnej i wymiernej lub możliwej do oszacowania poprawy efektywności energetycznej lub do oszczędności energii pierwotnej; stąd sformułowanie jest nieadekwatne, natomiast może przyczynić się jednak do rozwoju rynku do czego zobowiązane są kraje członkowskie” smart grid połączony ze smart meteringiem daje podstawy rozwoju całkiem nowego rynku.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Biorąc pod uwagę zalecenia KE dotyczące ilości znaków w diagnozie, część ta zostanie skrócona i przeformułowana na kolejnym etapie prac nad Programem.

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
12	Fundacja na Rzecz Efektywnego Wykorzystania Energii	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	Po słowach „zmniejszeniem ich obciążeń finansowych mieszkańców..” dodać zdanie. Mając na uwadze początkowy etap rozwoju rynku usług energetycznych w Polsce jak również jego ogromne znaczenie dla optymalizacji użytkowania energii oraz możliwości rozwoju systemu umów o poprawę efektywności energetycznej (efekt energetyczny) a wraz z tym całego rynku usług i zwiększenia zatrudnienia, niezbędne jest rozwijanie i upowszechnienie wzorcowych rozwiązań w szczególności w ramach projektów demonstracyjnych realizowanych przez dostawców usług energetycznych	. Preambuła z Dyrektywy 2012/27pkt(47) stanowi „Niezbędne jest kontynuowanie rozwoju rynku usług energetycznych w celu zapewnienia dostępności zarówno zapotrzebowania na usługi energetyczne, jak i dostaw takich usług. ”dodatkową zaletą pewnej formy usługi energetycznej „jest to iż w przypadku umowy o poprawę efektywności energetycznej beneficjent usługi energetycznej nie ponosi kosztów inwestycji, wykorzystując część finansowej wartości oszczędności energii na to, by spłacić inwestycję zrealizowaną w całości lub częściowo przez osobę trzecią.” A przecież (49) Należy zachęcać państwa członkowskie oraz regiony do wykorzystywania w pełni funduszy strukturalnych oraz Funduszu Spójności w celu stymulowania inwestycji w środki mające na celu poprawę efektywności energetycznej. Inwestycje w efektywność energetyczną mogą się przyczynić do wzrostu gospodarczego, zwiększenia zatrudnienia, innowacji i zmniejszenia ubóstwa energetycznego w gospodarstwach domowych i tym samym wnoszą pozytywny wkład w spójność gospodarczą, społeczną i terytorialną. Dyrektywy 2012/27art2 definiuje 24) dostawca usług energetycznych oznacza osobę fizyczną lub prawną, która świadczy usługi energetyczne lub realizuje inne środki mające na celu poprawę efektywności energetycznej w obiekcie lub w lokalach odbiorcy końcowego; daje takim dostawcom szczególne możliwości o ile zgodnie z art. 16 i art.18 państwo członkowskie uzna ich kompetencje.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Zbyt szczegółowe informacje, aby wpisywać je w części diagnostycznej Programu. Wynika to z faktu, że ta część Programu zgodnie z zalecaniami KE ma obostrzenia odnośnie ilości znaków.

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
13	Krajowa Izba Biopaliw	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.1	Zgodnie z obecnym kształtem projektu Programu w zakresie Osi priorytetowej I „Promocja odnawialnych źródeł energii i efektywności energetycznej”, Cel tematyczny 4 „Wspieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach” na poziomie krajowym nie przewiduje się wspierania działań związanych z biopaliwami i biokomponentami. Wskazuje się, że działania te są przewidziane jedynie do wspierania z poziomu regionalnego. KIB wnosi o uruchomienie działań związanych z biopaliwami i biokomponentami również na poziomie krajowym.	Jednym z priorytetów polityki energetycznej i środowiskowej UE jest zapewnienie przez państwa członkowskie udziału energii odnawialnej w transporcie na poziomie co najmniej 10% do 2020 roku. Z kolei zgodnie z przyjętym przez Radę Ministrów w 2010 roku Krajowym Planie Działania na rzecz energii ze źródeł odnawialnych, „określony w dyrektywie 2009/28/WE cel (...) w polskich warunkach będzie realizowany głównie poprzez stosowanie biokomponentów w paliwach ciekłych i biopaliw ciekłych”. Wymagać to będzie dalszego rozwoju infrastruktury wytwórczej biokomponentów i biopaliw w kraju, w szczególności w zakresie wytwarzania biopaliw nowych generacji produkowanych z surowców odpadowych i niespożywczych. Z perspektywy obecnego stanu rozwoju technologicznego tej gałęzi przemysłu w kraju bezsporna wydaje się konieczność wprowadzenia mechanizmów wspierających rozwój sektora biokomponentów i biopaliw ciekłych na poziomie krajowym. Zgodnie z analizami KIB dodatkowa, bezzwrotna pomoc finansowa powinna zostać ukierunkowana w celu zwiększenia efektywności i rozwoju krajowych mocy wytwórczych bazujących na stosowanych obecnie technologiach i surowcach jak i wsparcie transferu i komercjalizacji do skali przemysłowej innowacyjnych rozwiązań ze szczególnym uwzględnieniem możliwości produkcji biopaliw z odpadowych surowców pochodzenia biologicznego. Szczegółowe wyniki w/w	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Zgodnie z obecną linią demarkacyjną biopaliwa mogą uzyskać wsparcie w ramach 16 RPO.

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
				<p>analiz nasze Stowarzyszenie przekazywało Ministerstwu Gospodarki. KIB optuje za bezzwrotnymi formami wsparcia ze względu na bardzo wysokie koszty wytwarzania biokomponentów w Polsce kształtujące się w ostatnich latach na poziomie nawet powyżej 90% średniorocznych kosztów prowadzonej działalności, ograniczone możliwości redukcji pozostałych kosztów, konieczność spłaty dotychczasowych zobowiązań finansowych oraz relacje cenowe produktów w stosunku do cen surowców rolnych, co powoduje drastyczne ograniczenie dalszych możliwości inwestycyjnych i zaciągania na ten cel nowych zobowiązań.</p>	

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
14	Fundacja na Rzecz Efektywnego Wykorzystania Energii	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	str 52 niżej; Po słowach „w odniesieniu do oszczędzania zasobów.” dodać zdanie :”Ich wiedzę i kompetencję mogą wzmocnić zawierane przez nich umowy o poprawę efektywności energetycznej, które są weryfikowaną i monitorowaną w trakcie całego okresu jej obowiązywania i najczęściej są płacone w relacji do uzgodnionego w umowie poziomu poprawy efektywności energetycznej	Jest to skrócona nieco praktycznie definicja pojęcia umowa o poprawę efektywności energetycznej z Dyrektywy 2012/27art2(27) umowa o poprawę efektywności energetycznej oznacza umowę pomiędzy beneficjentem a dostawcą realizującym środek poprawy efektywności energetycznej, weryfikowaną i monitorowaną w trakcie całego okresu jej obowiązywania, zgodnie z którą inwestycje (roboty, dostawa lub usługa) w ten środek są płacone w relacji do uzgodnionego w umowie poziomu poprawy efektywności energetycznej lub innego uzgodnionego kryterium charakterystyki energetycznej, na przykład oszczędności finansowych; ponadto umowy winne być porwane wraz z usługami energetycznymi (47). Dodatkowo podkreślono preambule do Dyrektywy 2012/27pkt (48) Niezbędne jest rozpoznanie i usunięcie regulacyjnych i pozaregulacyjnych barier na drodze do wykorzystywania umów o poprawę efektywności energetycznej, (52) Instrumenty finansowania mogą w szczególności wykorzystywać (...) innowacyjne mechanizmy finansowe (np. gwarancje pożyczkowe dla kapitału prywatnego, gwarancje pożyczkowe zachęcające do zawierania umów o poprawę efektywności energetycznej)(...). Załącznik XIII do Dyrektywy 2012/27 zawiera „(...) wymogi, jakie powinny znajdować się w umowach dotyczących poprawy efektywności energetycznej zawieranych z sektorem publicznym lub w odnośnych specyfikacjach przetargowych”	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Zbyt szczegółowe informacje, aby wpisywać je w części diagnostycznej Programu. Wynika to z faktu, że ta część Programu zgodnie z zalecaniami KE ma obostrzenia odnośnie ilości znaków.

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
15	STOWARZYSZENIE POSZKODOWANYCH PRZEZ WŁADZE BIAŁEGOSOTOKU	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	w województwie podlaskim nie było programu który by wspomagał wspólnoty mieszkaniowe i spółdzielnie mieszkaniowe na modernizację i usprawnienie techniczne	Prężnie działające wspólnoty mieszkaniowe, głównie w dawnych budynkach komunalnych ( z wielkiej płyty) przeznaczają środki unijne na:- rewitalizację infrastruktury technicznej wewnątrz i na zewnątrz budynku przekazaną przez władze gminy Białystok w stanie awaryjnym- na uzupełnienie miejsc parkingowych i bezpiecznych dojazdów do budynku	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Zbyt szczegółowe informacje, aby wpisywać je w części diagnostycznej Programu. W ramach diagnozy nie wpisuje się konkretnych inwestycji do wsparcia.



L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
16	Fundacja na Rzecz Efektywnego Wykorzystania Energii	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	Po słowach „stabilność dostaw energii do odbiorców.” dodać zdanie: „Zwiększenie skali oszczędności energii gwarantują usługi energetyczne zapewniające fizyczną korzyść, udogodnienie lub pożytek pochodzące z połączenia zużycia energii z wykorzystywaniem technologii energooszczędnych lub działania, które mogą obejmować czynności, utrzymanie i kontrolę niezbędne do świadczenia danej usługi, która jest świadczona na podstawie umowy i która w normalnych okolicznościach prowadzi do sprawdzalnej i wymiernej lub możliwej do oszacowania poprawy efektywności energetycznej.”	Jest to praktycznie definicja pojęcia „usługa energetyczna” z Dyrektywy 2012/27art2(7) oraz Dyrektywy 2006/32. Preambuła z Dyrektywy 2012/27pkt(47) stanowi „Niezbędne jest kontynuowanie rozwoju rynku usług energetycznych w celu zapewnienia dostępności zarówno zapotrzebowania na usługi energetyczne, jak i dostaw takich usług. ”dodatkową zaletą pewnej formy usługi energetycznej „jest to iż w przypadku umowy o poprawę efektywności energetycznej beneficjent usługi energetycznej nie ponosi kosztów inwestycji, wykorzystując część finansowej wartości oszczędności energii na to, by spłacić inwestycję zrealizowaną w całości lub częściowo przez osobę trzecią.” A przecież (49) Należy zachęcać państwa członkowskie oraz regiony do wykorzystywania w pełni funduszy strukturalnych oraz Funduszu Spójności w celu stymulowania inwestycji w środki mające na celu poprawę efektywności energetycznej. Inwestycje w efektywność energetyczną mogą się przyczynić do wzrostu gospodarczego, zwiększenia zatrudnienia, innowacji i zmniejszenia ubóstwa energetycznego w gospodarstwach domowych i tym samym wnoszą pozytywny wkład w spójność gospodarczą, społeczną i terytorialną.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Zbyt szczegółowe informacje, aby wpisywać je w części diagnostycznej Programu. Wynika to z faktu, że ta część Programu zgodnie z zalecaniami KE ma obostrzenia odnośnie ilości znaków.

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
17	Fundacja na Rzecz Efektywnego Wykorzystania Energii	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	str 50 :Wykreślić 'oraz zapewnienia, aby ceny energii były bardziej przystępne dla konsumentów.' i po słowach „bezpieczeństwa energetycznego i konkurencyjności” dodać „szczególną rolę w jej poprawie odgrywają zdefiniowane w dyrektywach efektywnościowych usługi energetyczne i ich dostawcy. Zawieranie długoterminowych umów o poprawę efektywności energetycznej – o efekt energetyczny zapewnia długoterminową oszczędność energii.	Efektywność nie wpływa na ceny jak opisano lecz na ew. na wielkość kosztów ponoszonych. Fundamentalne znaczenie usług energetycznych podkreśla to, iż są ujęte z nazwy w pierwszej dyrektywie „efektywnościowej: 2006/32/WE w sprawie efektywności końcowego wykorzystania energii i usług energetycznych posiadają jasną definicje i opisane są art.18 w Dyrektywy 2012/27/. Brak implementacji do prawa RP nakazuje odwołanie bezpośrednio treści dyrektywy. Podobnie „energy performance contracting” jeśli realizowany jest zgodnie z załącznikiem XIII Dyrektyw 2012/27 zapewnia długotrwałe wyniki wspomniane w art.6u3 a „Państwa członkowskie zachęcają instytucje publiczne” do podpisywania takich umów. Pojęcia . „usługi energetyczne, dostawca usług energetycznych, energy performance contracting - umowy o poprawę 'efektywności energetycznej' (albo o 'efekt energetyczny') są zdefiniowane w dyrektywach.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Zbyt szczegółowe informacje, aby wpisywać je w części diagnostycznej Programu. Wynika to z faktu, że ta część Programu zgodnie z zalecaniami KE ma obostrzenia odnośnie ilości znaków.
18	Polskie Stowarzyszenie Energetyki Wiatrowej	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.1	Zmiana z brzmienia: Cel tematyczny 4 Wspieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach, Priorytet inwestycyjny 4.1 Promowanie produkcji i dystrybucji odnawialnych źródeł energiiina: Cel tematyczny 4 Wspieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach, Priorytet inwestycyjny 4.1 Promowanie produkcji i dystrybucji energii z odnawialnych źródeł.	Zmiana zapisu. Zaproponowany w projekcie zapis wskazywać może, że chodzi o produkcję urządzeń/ instalacji, a nie energii ze źródeł OZE.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Zapis zgodny z projektem rozporządzeń KE.

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
19	Polskie Stowarzyszenie Energetyki Wiatrowej	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.1	Wykreślenie zapisu: Rozwój energetyki odnawialnej będzie dotyczył w pierwszym rzędzie obszarów i stref określonych w planach zagospodarowania przestrzennego województw. W planach tych zostaną również wyznaczone strefy zakazu wykorzystania lub ograniczonego rozwoju (wraz z określeniem rodzaju i zakresu tego ograniczenia) różnych form energetyki odnawialnej.	Zapis obecny (z fragmentem, który wskazujemy do wykreślenia) wskazuje, że wnioski na poszczególne inwestycje, ubiegające się o dofinansowanie, będą poddawane pod ocenę władzom wojewódzkim (Urzędowi Marszałkowskim), które będą miały określić, jaki rodzaj OZE uważany jest przez te władze za uzasadniony lokalnie. Ingerencja w ocenę wniosków przez władze regionalne jest uzasadniona w przypadku funduszy regionalnych (RPO), natomiast na szczeblu centralnym jest bezcelowe i może wpłynąć chociażby na przedłużenie czasu oceny wniosków. Co więcej, ocena dokonywana przez Urzędy Marszałkowskie poszczególnych województw może nie być obiektywna i wynikać z nastrojów politycznych panujących w danym województwie, a nie ze szczegółowych, profesjonalnych analiz potencjału energetycznego regionu. Wskazane jest tutaj zastosowanie zasady pełnego zaufania dla racjonalności inwestora, który decyduje się zrealizować konkretną inwestycję w konkretnym miejscu na podstawie przeprowadzonych szczegółowych badań, uzasadniających podjęcie decyzji inwestycyjnej. Dodatkowo, w przypadku programów wsparcia na szczeblu centralnym istotne jest ujednoczenie kryteriów dla wszystkich projektów biorących udział w danym konkursie. Zróżnicowanie instytucji, których zadaniem będzie ocena danego wniosku spowoduje stosowanie w jednym konkursie niejednorodnych kryteriów, co	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Doprecyzowanie wyboru projektów w uszczegółowieniu Programu.

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
				przełoży się na osłabienie jakości całego Programu Operacyjnego. Proponujemy wykreślenie wskazanego fragmentu.	
20	Polskie Stowarzyszenie Energetyki Wiatrowej	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.1	Zmiana brzemienia Programu z (4.1.) promowanie produkcji i dystrybucji odnawialnych źródeł energii; na (4.1.) promowanie produkcji i dystrybucji energii z odnawialnych źródeł energii.	Zmiana zapisu. Zaproponowany w projekcie zapis wskazywać może, że chodzi o produkcję urządzeń/ instalacji, a nie energii ze źródeł OZE.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Zapis zgodny z projektem rozporządzeń KE.
21	Polskie Stowarzyszenie Energetyki Wiatrowej	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	Zmiana fragmentu: W 2020 r. łączna moc zainstalowana w lądowej energetyce wiatrowej nie powinna przekroczyć 6100 MW, co zapewni stabilność i bezpieczeństwo pracy krajowego systemu elektroenergetycznego..Na:Wskazuje się, że moc zainstalowana źródeł wiatrowych w roku 2020 wyniesie 6500 MW.	Punkt przywołuje prognozy rozwoju poszczególnych technologii OZE w perspektywie roku 2020 na podstawie KPD. Nie należy pośrednio wskazywać, że jeśli po 2020 nastąpi rozwój powyżej tej wartości, będzie to niebezpieczne dla stabilności i bezpieczeństwa KSE.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Zapisy w Programie zgodne z KPD.

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
22	Polskie Stowarzyszenie Energetyki Wiatrowej	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	<p>W Podrozdziale Rozwój wykorzystania odnawialnych źródeł energii: Wykreślenie zapisu: Kontynuowany system wsparcia w nowej ustawie również będzie się opierał na systemie świadectw pochodzenia (certyfikatów) wydawanych przez Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki. Nie mniej jednak utrzymując główne filary funkcjonowania systemu wsparcia nowa ustawa wprowadza szereg dodatkowych warunków, które ostatecznie znacząco modyfikują rozwój OZE oraz jego funkcjonowanie na rynku energii elektrycznej w Polsce. Jednocześnie nowa ustawa wprowadza większe zachęty do sprzedaży zielonej energii w stosunku do starych zasad. I dodanie na jego miejsce zapisu: Rząd Polski rozpoczął prace nad nowymi regulacjami mającymi zastąpić od 2015 roku istniejący system wsparcia. Cele wprowadzenia nowego systemu ma być stworzenie warunków do przeprowadzenia inwestycji w OZE, umożliwiające Polsce spełnienie jej obowiązków w tym zakresie, w roku 2020.</p>	<p>Faktem jest, że Rząd w chwili obecnej pracuje nad zapisami Ustawy o Odnawialnych Źródłach Energii, niemniej jednak brak stałego trendu w zakresie proponowanego kształtu funkcjonowania rynku OZE w Polsce. Zaproponowany niedawno nowy system wsparcia oparty o mechanizm aukcyjny zmienia diametralnie dotychczasowe zasady i wprowadza nowe rozwiązania, nieznanne na Polskim rynku. Z tego względu po pierwsze wskazanie, że system zielonych certyfikatów będzie kontynuowany, po drugie, że ustawa wprowadza większe zachęty do sprzedaży zielonej energii nie są na chwilę obecną zgodne z prawdą. Proponujemy, aby pozostawić tylko zdanie wskazujące, że prace nad ustawą się toczą, natomiast uzupełnienie rozdziału o opis proponowanego systemu w chwili, kiedy Rząd ostatecznie zaproponuje jeden kształt systemu wsparcia w Polsce.</p>	<p><b>Uwaga uwzględniona.</b></p>

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
23	Polskie Stowarzyszenie Energetyki Wiatrowej	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	Dodać tekst po fragmencie Zwiększenie wykorzystania tych źródeł daje szansę na obniżenie emisji CO2 oraz na tworzenie nowych miejsc pracy.:Rozwój OZE wpisuje się we wszystkie kluczowe założenia polskiej i unijnej polityki energetycznej:• zwiększa bezpieczeństwo dostaw energii (np. w przypadku energetyki wiatrowej wytwarzanie energii nie jest uwarunkowane dostawami ani cenami surowców, energetyka rozproszona umożliwia również zabezpieczenie dostaw energii na poziomie lokalnym),• wspiera wzrost gospodarczy, konkurencyjność i tworzy szereg miejsc pracy,• sprzyja rozwojowi innowacyjności- Odnawialne źródła energii są istotnym elementem rozwoju europejskiej gospodarki – średnie wydatki sektora na badania i rozwój wynoszą ok. 5%, podczas, gdy średnie wydatki na działalność B+R w krajach UE 27 w 2010 r. wyniosły 2% w relacji do PKB, w Polsce współczynnik wyniósł 0,74%, pozwoliły też na stworzenie 1,2 mln miejsc pracy i tworzą już 1% PKB UE. • stanowi impuls rozwojowy dla regionów mniej uprzemysłowionych północnej Polski i regionu Morza Bałtyckiego, • wspiera eksport, poprzez produkcję podzespołów, ale także może stworzyć możliwość eksportu czystej energii elektrycznej,• redukcja emisji CO2 (np. energetyka wiatrowa nie generuje emisji gazów cieplarnianych – emisja podczas produkcji podzespołów, obsługi i likwidacji elektrowni wiatrowych w trakcie pracy turbin wiatrowych zwraca się w cyklu życia turbiny 80-krotnie) .	Skonkretyzowanie oczekiwanych rezultatów działania Programu.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Zbyt szczegółowe informacje, aby wpisywać je w części diagnostycznej Programu. Wynika to z faktu, że ta część Programu zgodnie z zalecaniami KE ma obostrzenia odnośnie ilości znaków.

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
24	Polskie Stowarzyszenie Energetyki Wiatrowej	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	<p>Dodanie tekstu po drugim akapicie Podrozdziału „Sektor energetyki”:Zależność Europy od importu surowców energetycznych zwiększyła się w ciągu ostatnich dwóch dekad, a do roku 2035 ma wzrosnąć do ponad 80% w przypadku ropy naftowej i gazu. W okresie od 1995 r. do 2010 r. zależność Europy od importu energii wzrosła o 22%. Europa co roku importuje ropę naftową, gaz i węgiel o wartości 406 mld EUR (3,2% PKB) i przewiduje się, że jej uzależnienie od tego przywozu będzie rosłać. Dodatkowo, liczba dostawców surowców jest stosunkowo niewielka, co stanowi dodatkowy czynnik ryzyka. Dlatego niezwykle ważne jest podjęcie działań przez wszystkie Państwa, w tym także Polskę, kroków zmierzających do zmniejszenia uzależnienia od zewnętrznych dostaw surowców energetycznych lub energii i poprawy bezpieczeństwa energetycznego. Wskaźnik zależności energetycznej w roku 2011 w UE wyniósł 54%, co oznacza, że ponad połowa energii zużywanej na terenie UE pochodziła z importu. W Polsce wskaźnik zależności energetycznej wyniósł 34%. Polska jest znaczącym importerem surowców energetycznych. W ostatnich latach import ropy naftowej pokrywa ok. 95,5-97% zapotrzebowania krajowego na to paliwo. W odniesieniu do gazu ziemnego udział dostaw importowych wynosi zaś ok. 70%. W ostatnim dziesięcioleciu import ropy naftowej zwiększył się o prawie 40%, z 17,7 mln ton w roku 2002 do 24,6 mln ton w 2012 r.</p>	<p>Dodanie danych statystycznych podkreślających problem zagrożenia bezpieczeństwa energetycznego Europy i Polski.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Zbyt szczegółowe informacje, aby wpisywać je w części diagnostycznej Programu. Wynika to z faktu, że ta część Programu zgodnie z zalecaniami KE ma obostrzenia odnośnie ilości znaków.</p>

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
25	Polskie Stowarzyszenie Energetyki Wiatrowej	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	Zmiana brzmienia zapisu: z: Natomiast w perspektywie do 2020 roku Unia Europejska wyznaczyła w tzw. pakiecie energetyczno-klimatycznym cele ilościowe 3x20, tj.: zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych o 20% w stosunku do roku 1990, zmniejszenie zużycia energii o 20%, zwiększenie udziału odnawialnych źródeł energii do 20% całkowitego zużycia energii w UE, %, w przypadku Polski 15%, w tym zwiększenie wykorzystania odnawialnych źródeł energii w transporcie do 10%. Na: Natomiast w perspektywie do 2020 roku Unia Europejska wyznaczyła w tzw. pakiecie energetyczno-klimatycznym cele ilościowe 3x20, tj.: zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych o 20% w stosunku do roku 1990, zmniejszenie zużycia energii o 20%, zwiększenie udziału odnawialnych źródeł energii do 20% całkowitego zużycia energii w UE, %. Polska zobowiązała się zwiększyć wykorzystanie odnawialnych źródeł energii do 15% całkowitego zużycia energii, w tym zwiększenie wykorzystania odnawialnych źródeł energii w transporcie do 10%.	Doprecyzowanie stanowiska i obowiązków leżących po stronie Polski.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Biorąc pod uwagę zalecenia KE dotyczące ilości znaków w diagnozie, część ta zostanie skrócona i przeformułowana na kolejnym etapie prac nad Programem.



L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
26	Fundacja na Rzecz Efektywnego Wykorzystania Energii	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	Str 11L7 Po słowach efektywności energetycznej, dodać należy: Dyrektywą 2006/32/WE w sprawie efektywności końcowego wykorzystania energii i usług energetycznych,	Obecnie obowiązuje jeszcze wiele nieuchylonych zapisów dyrektywy 2006/32, dyrektywa 2012/27 ma być dopiero implementowana do prawa RP. Należy zwrócić uwagę na spójność używanych w tekście POIŚ pojęć z definicjami art.2 w obu dyrektywach np. „usługi energetyczne, dostawca usług energetycznych, energy performance contracting - umowy o poprawę 'efektywności energetycznej' (albo o 'efekt energetyczny')". Ponadto Dyrektywa 2012/27 cytat: (47) Niezbędne jest kontynuowanie rozwoju rynku usług energetycznych w celu zapewnienia dostępności zarówno zapotrzebowania na usługi energetyczne, jak i dostaw takich usług. (...)	<b>Uwaga uwzględniona.</b>
27	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Koordinacja z innymi funduszami i instrumentami	W akapicie dot. sektora energetyki po określeniu: Programy priorytetowe NFOŚiGW należy dopisać: oraz wojewódzkich funduszy ochrony środowiska i gospodarki wodnej	Doprowadzenie do stanu rzeczywistego. Również wojewódzkie fundusze oferują wsparcie inwestycji dotyczących energetyki w ramach własnych programów, przeznaczając na ten cel znaczne środki. Fakt ten potwierdzają zapisy Wspólnej Strategii NFOŚiGW i wojewódzkich funduszy	<b>Uwaga uwzględniona</b>
28	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Koordinacja z innymi funduszami i instrumentami	Proponuje się uzupełnienie zapisu: Programy priorytetowe dotyczące m.in. gospodarki wodnej, gospodarki wodno-ściekowej, gospodarki odpadami, edukacji ekologicznej ..... o ochrony atmosfery	Doprowadzenie do stanu rzeczywistego. Ochrona atmosfery również jest finansowana ze środków Narodowego Funduszu oraz - w znacznej mierze - ze środków wojewódzkich funduszy ochrony środowiska i gospodarki wodnej	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Zbyt szczegółowe zapisy na poziomie Programu.

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
29	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.1	Należy wykreślić ostatni akapit	Zapis powtórzony (ujęty w poprzednim akapicie)	<b>Uwaga uwzględniona.</b>
30	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.1	Nieprecyzyjne określenie projektów, którym dofinansowanie będzie udzielane w trybie pozakonkursowym. Proponujemy, aby w trybie pozakonkursowym udzielane było dofinansowanie projektom tzw. dużym - umieszczonym na Liście tworzonej przez MRR	Obecne zapisy np. w uzasadnionych przypadkach lub których realizacja w znaczny sposób wpływa są niejednoznaczne	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Zapis zbyt szczegółowy na poziomie Programu. Tryb wyboru projektów będzie w uszczegółowieniu Programu.
31	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.1	Literówka: jest podległym jej organom, organizacjom pozarządowym, spółdzielniom oraz wspólnotom mieszkaniowym, a także przedsiębiorcom oraz podmiotom świadczącym,  ma być podległych jej organów, organizacji pozarządowych, spółdzielni oraz wspólnot mieszkaniowych, a także przedsiębiorców oraz podmiotów świadczących	Uwaga redakcyjna	<b>Uwaga uwzględniona</b>

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
32	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.1	Proponuje się przeniesienie zdania Zgodnie z zapisami Koncepcją Przestrzennego Zagospodarowania Kraju do roku 2030 dla rozwoju energetyki wiatrowej najlepsze obszary występują w północnej części Polski, najlepsze warunki do wykorzystania energii słonecznej występują w części województwa lubelskiego, południowo-zachodniej części województwa podlaskiego, wschodniej oraz zachodniej części Mazowsza, a także na Wybrzeżu Gdańskim, najlepsze warunki dla geotermii znajdują się zaś w północno - zachodniej Polsce do opisu Rozwoju wykorzystania odnawialnych źródeł energii na stronie 53 Programu	Proponowane do przeniesienia zdanie opisuje obecną sytuację i wskazuje potencjalną lokalizację źródeł OZE, a więc powinno znaleźć się w części opisowej Programu. Ponadto nie do końca koresponduje ono z następnym zdaniem, które mówi, iż Rozwój energetyki odnawialnej będzie dotyczył w pierwszym rzędzie obszarów i stref określonych w planach zagospodarowania przestrzennego województw, czyli w powyższych planach warunki do rozwoju OZE są już uwzględnione i nie ma potrzeby tego w tym miejscu podkreślać. Ponadto dotychczasowy zapis budził wątpliwość, czy zabudowa OZE poza wymienionymi obszarami będzie możliwa, a wydaje się, iż decydujący będzie tutaj plan zagospodarowania przestrzennego województw	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Zapis dotyczy terytorialnego obszaru realizacji, który uwzględnia obszary występowania danych OZE. Ponadto zgodnie z zaleceniami KE dotyczącymi ograniczenia ilości znaków w diagnozie nie jest zasadne rozbudowywanie jej o dodatkowe zapisy. Dodatkowo wskazane zapisy wskazują na zdiagnozowane obszary o sprzyjających warunkach dla rozwoju OZE i nie zawężają zasięgu terytorialnego wsparcia OZE w pozostałych częściach Polski.
33	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.1	Proponuje się zmianę zapisu Jednym z czynników branych pod uwagę przy wyborze takich inwestycji do wsparcia, będzie koncepcja opłacalności czyli najlepszego stosunku ilości energii w stosunku do wielkości środków unijnych przeznaczonych na uzyskanie 1 MW mocy zainstalowanej budowę danej instalacji na następujący: Jednym z czynników branych pod uwagę przy wyborze takich inwestycji do wsparcia będzie koncepcja opłacalności, czyli najlepszego stosunku ilości energii w stosunku do kosztów poniesionych na realizację inwestycji	Ocena efektywności inwestycji poprzez odniesienie ilości wyprodukowanej energii do wielkości dofinansowania może spowodować, iż zadania o niewielkiej produkcji energii ubiegające się o niskie dofinansowanie będą legitymowały się wysoką efektywnością, podczas gdy w rzeczywistości ta efektywność (odniesiona tak, jak to proponujemy do kosztów inwestycji) będzie mała i zadanie nie powinno być dofinansowane ze środków publicznych. Dodatkowo ocena efektywności w odniesieniu do mocy instalacji może spowodować budowę dużych instalacji (o dużej mocy), które będą produkować mało energii. Proponujemy ocenę efektywności przez pryzmat produkcji energii	<b>Uwaga uwzględniona.</b> Obecny zapis w Programie brzmi: "Jednym z czynników branych pod uwagę przy wyborze takich inwestycji do wsparcia, będzie koncepcja opłacalności, czyli najlepszego stosunku ilości energii w stosunku do wielkości środków unijnych przeznaczonych na uzyskanie 1 MWh energii lub 1 MW mocy zainstalowanej wynikających z budowy danej instalacji. "Zasady wyboru projektów będą doprecyzowane w uszczegółowieniu Programu i w kryteriach wyboru.

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
34	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.1	Proponuje się zmianę zapisu ostatniego akapitu/zdania na W przypadku realizacji projektów wdrażanych w ramach przedmiotowego priorytetu inwestycyjnego wymaganiem będzie uzgodnienie lokalizacji tych inwestycji względem obszarów Natura 2000 (w szczególności Obszarów specjalnej ochrony ptaków) oraz szlaków migracyjnych zwierząt.	Aspekty dotyczące lokalizacji inwestycji względem obszarów Natura 2000 (bez względu na wielkość projektu inwestycyjnego) nie powinny być kryterium wyboru lecz bezwzględnym wymogiem (zgodnie z obowiązującymi przepisami, w tym m.in.. Ustawy o konsultacji w zakresie OOS	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Aktualny zapis w Programie nie został wskazany jako kryterium wyboru projektu, a znajduje się w części opisującej priorytet inwestycyjny, gdzie wskazano, że wspierane będą inwestycje, które są zgodne z przepisami UE i krajowymi, dot. kwestii ochrony środowiska. Zasady wyboru projektów będą doprecyzowane w uszczegółowieniu Programu i w kryteriach wyboru.
35	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.1	W pierwszym akapicie literówka: wykreślić o	Uwaga redakcyjna	<b>Uwaga uwzględniona</b>
36	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.1	Obecne brzmienie Programu Poza tym przewiduje się również wsparcie, w ograniczonym zakresie, jednostek wytwarzania energii elektrycznej wykorzystującej energię z wody (wyłącznie na już istniejących budowlach piętrzących, wyposażonych w hydroelektrownie, przy jednoczesnym zapewnieniu pełnej drożności budowli dla przemieszczeń fauny wodnej)...  Proponuje się zmienić na Poza tym przewiduje się również wsparcie, w ograniczonym zakresie, jednostek wytwarzania energii elektrycznej wykorzystującej energię z wody (wyłącznie na już istniejących budowlach piętrzących, przy jednoczesnym zapewnieniu pełnej drożności budowli dla przemieszczeń fauny wodnej)...	Należy uwzględnić budowę hydroelektrowni na już istniejących budowlach piętrzących przy jednoczesnym zapewnieniu pełnej drożności budowli dla przemieszczeń fauny wodnej	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Działania przewidziane do realizacji w POIIS 2014-2020 uwzględniają kwestie środowiskowe. Stąd nie ma uzasadnienia dla uszczegółowienia w tym zakresie. Dodatkowo działania dotyczące budowy nowych urządzeń wodnych realizowane mogą być tylko pod warunkiem zapewnienia pełnej zgodności inwestycji z wymogami prawa UE, w tym uwzględnieniem ich w dokumentach strategicznych przygotowywanych w celu wypełnienia wymogów Ramowej Dyrektywy wodnej (RDW) i tzw. Dyrektywy powodziowej.

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
37	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.1	We wskaźnikach rezultatu, w jednostce miary występuje oznaczenie 1990=100. Proponujemy oznaczenie: 1990=100%	Zapis nieczytelny, nie odnosi się do jednostki miary	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Jednostka miary zgodna z miarami podawanymi przez GUS.
38	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.1	Uznając za wymóg konieczny, w przypadku ubiegania się o wsparcie UE, posiadanie przez samorzady planów gospodarki niskoemisyjnej należy doprecyzować ich definicję i zakres	Samorzady nie są zobowiązane żadnym aktem prawnym do posiadania planów gospodarki niskoemisyjnej. Ustawa - Prawo energetyczne nakłada na samorzady jedynie obowiązek posiadania założeń lub planów zaopatrzenia w ciepło	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Doprecyzowanie na etapie uszczegółowienia Programu. Ponadto wsparcie przygotowania planów gospodarki niskoemisyjnej jest możliwe w ramach POIiŚ 2007-2013.
39	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.2	Proponuje się uszczegółowienie zapisu obszarów wsparcia: budowy, rozbudowy i modernizacji instalacji własnych OZE	Wątpliwości interpretacyjne budzi zapis: instalacji własnych OZE. Czy chodzi tutaj o OZE, którego produkcja będzie w całości zużyta na miejscu w przedsiębiorstwie? Jeżeli tak, to wykluczone z dofinansowania będą projekty, które odprowadzają część wyprodukowanej energii do sieci, a zapis powinien brzmieć: budowy, rozbudowy i modernizacji instalacji OZE pracujących wyłącznie na potrzeby własne przedsiębiorstwa. Natomiast jeśli dopuszczone mają być projekty, które przewidują częściową sprzedaż wyprodukowanej energii do sieci, zapis powinien brzmieć: budowy, rozbudowy i modernizacji instalacji OZE. W takim przypadku można zaproponować w dalszym opisie priorytetu, graniczny próg zużycia energii na potrzeby własne np. min. 75 %, który pozwoli na uzyskanie dofinansowania	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Zapis zbyt szczegółowy na poziomie Programu. Do doprecyzowania na etapie uszczegółowienia Programu.

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
40	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.2	Zakres wykorzystania dużych projektów - należy wykreślić	W priorytecie 4.2 nie przewiduje się wyboru projektów w trybie pozakonkursowym	<b>Uwaga uwzględniona</b>
41	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.2	Proponuje się rozszerzenie zapisu obszarów wsparcia: zmiany systemu wytwarzania lub wykorzystania paliw i energii, zastosowanie energooszczędnych (energia elektryczna, ciepło, chłód, woda) technologii produkcji poprzez dodanie na końcu zadania: i użytkowania energii, w tym termomodernizacji budynków	Termomodernizacja budynków będących własnością przedsiębiorstw również przynosi oszczędności w wykorzystaniu paliwa i energii i nie powinna być wykluczona z dofinansowania. Decyzję o kolejności i zakresie modernizacji winien podejmować beneficjent w oparciu o audyt, a analizą powinna być objęta całość przedsiębiorstwa, w tym również posiadane budynki i hale produkcyjne	<b>Uwaga uwzględniona</b>
42	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.2	Należy wykreślić ostatni akapit	Zapis powtórzony (ujęty w poprzednim akapicie)	<b>Uwaga uwzględniona</b>

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
43	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.3	Wskaźnik typu output: Liczba gospodarstw domowych z lepszą klasą zużycia energii. Należy uszczegółowić zapis	Należy uszczegółowić, czy chodzi o zmianę klasy energetycznej budynku o minimum jedną w rozumieniu projektu Rozporządzenia w sprawie metodologii obliczania charakterystyki energetycznej budynku ....., a tym samym nie będzie można finansować budynków, które po realizacji inwestycji pozostaną w tej samej klasie (pociąga to za sobą konieczność sporządzenia świadectwa budynku przed modernizacją w celu poznania jego klasy). Czy też lepsza klasa zużycia energii rozumiana będzie jako liczba zmodernizowanych obiektów, gdyż każdy zmodernizowany obiekt będzie miał lepszą klasę zużycia energii (w rozumieniu potocznym) w stosunku do stanu z przed termomodernizacji	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Wskazany wskaźnik jest wskaźnikiem typu common indicator, wskazanym przez KE i obligatoryjnym dla Programu.
44	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.3	Zasady wyboru projektów do dofinansowania - należy wykreślić ostatni akapit	Uwaga redakcyjna	<b>Uwaga uwzględniona</b>
45	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.3	Nieprecyzyjne określenie projektów, którym dofinansowanie będzie udzielane w trybie pozakonkursowym. Proponujemy, aby w trybie pozakonkursowym udzielane było dofinansowanie projektom tzw. dużym - umieszczonym na Liście tworzonej przez MRR	Obecny zapis: w uzasadnionych przypadkach jest niejednoznaczny	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Zapis zbyt szczegółowy na poziomie Programu. Do doprecyzowania na etapie uszczegółowienia Programu.

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
46	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.3	Proponuje się uzupełnienie katalogu potencjalnych beneficjentów oraz grup docelowych o Jednostki Sektora Finansów Publicznych	Obecna definicja powoduje, iż dofinansowania nie będą mogły uzyskać m.in. SP ZOZ-y, Państwowe Uczelnie Wyższe, Państwowe Jednostki Budżetowe. Proponujemy rozszerzyć ten katalog. Dodatkowo należy rozważyć udzielanie dofinansowania spółkom, w których JST ma 100% udziałów, które działają w sektorze publicznym np. Szpital Miejski Sp z o.o.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Informacja na temat poszczególnych grup potencjalnych beneficjentów i grup docelowych będzie w uszczegółowieniu Programu.
47	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.3	Proponuje się uzupełnić wykaz inwestycji przewidzianych do realizacji w ramach priorytetu o: budowę budynków użyteczności publicznej o niemal zerowym zużyciu energii	Brak tego typu inwestycji w wykazie podczas gdy z opisu priorytetu wynika, iż będą one dofinansowywane	<b>Uwaga nieuwzględniona</b> zapis: " oraz wsparcie budowy pasywnych budynków użyteczności publicznej, bądź wsparcie budowy budynków użyteczności publicznej o niemal zerowym zużyciu energii" został już usunięty z Programu.
48	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.3	Proponujemy rozszerzyć opis zakresu rzeczowego przebudowy systemów grzewczych o budowę lub modernizację wewnętrznych instalacji odbiorczych oraz likwidację dotychczasowych źródeł ciepła	Wewnętrzna instalacja odbiorcza stanowi element systemu przesyłu ciepła zdefiniowany w rozporządzeniu Ministra Gospodarki o funkcjonowaniu systemów ciepłowniczych. Prace polegające na likwidacji dotychczasowych źródeł ciepła stanowiąc powinny koszt kwalifikowany projektu, gdyż są zakresem robót niezbędnym do wykonania, w celu zabezpieczenia bezpieczeństwa odbiorców finalnych	<b>Uwaga uwzględniona</b>
49	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.3	W pierwszym akapicie wykreślić ostatnie zdanie	Uwaga redakcyjna	<b>Uwaga uwzględniona</b>



L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
50	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	System instytucji zaangażowanych w realizację programu	Nie uwzględniono wojewódzkich funduszy ochrony środowiska i gospodarki wodnej, jako Instytucji Wdrażających dla Osi priorytetowej I, dla Priorytetów inwestycyjnych: 4.1, 4.2, 4.3, 4.5, 4.7	Wojewódzkie fundusze ochrony środowiska i gospodarki wodnej od wielu lat pełnią w regionach ważną rolę - instytucji nie tylko współfinansujących projekty związane z ochroną środowiska, ale również jednostek, które dysponują ogromną wiedzą, wykwalifikowaną kadrą i kompetencjami niezbędnymi do absorpcji środków europejskich. Ponadto wojewódzkie fundusze dysponują bardzo dużym doświadczeniem w dofinansowywaniu przedsięwzięć z zakresu ochrony atmosfery, ze szczególnym uwzględnieniem efektywności energetycznej i OZE w różnych sektorach, posiadają wypracowane skuteczne procedury oceny wniosków w oparciu o efektywność ekologiczną, energetyczną i ekonomiczną zgłaszanych przedsięwzięć oraz wykorzystują wyspecjalizowane instrumenty finansowe dostosowane do rzeczywistych potrzeb beneficjentów, umożliwiające optymalizację relacji pomiędzy wysokością wydawanych środków i uzyskiwanymi efektami	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> System instytucjonalny zostanie określony na etapie dalszych prac nad Programem.

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
51	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.3	Proponuje się zmianę zdania W budynkach powinny być stosowane instalacje OZE, które będą zapewniały przynajmniej częściowe pokrycie zapotrzebowania na energię w tych budynkach pełniąc jednocześnie rolę demonstracyjną i edukacyjną na Preferowane, jako promocja dobrych praktyk, będą rozwiązania z wykorzystaniem OZE w zakresie uzasadnionym energetycznie i ekologicznie, które będą zapewniały przynajmniej częściowe pokrycie zapotrzebowania na energię w tych budynkach	Z obecnego brzmienia może wynikać, że w każdym budynku powinno być zastosowane OZE, które dodatkowo musi pełnić rolę demonstracyjną i edukacyjną, z proponowanego brzmienia ma wynikać, że rozwiązania z zastosowanie OZE będą preferowane, jednak z zastrzeżeniem, że ich zastosowanie musi być uzasadnione	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Proponowany zapis jest zgodny z zapisem w Programie. Każdy komponent w ramach projektu musi być zasadny i powinien wynikać z przedłożonej dokumentacji technicznej. Projekty będą oceniane na podstawie kryteriów wyboru.
52	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.3	Proponuje się wykreślenie części zdania. Obecne brzmienie: kompleksowa termomodernizacja budynków użyteczności publicznej i mieszkaniowych skutkująca wykorzystaniem technologii odzysku ciepła i wysokimi parametrami termoizolacyjności oraz wsparcie budowy pasywnych budynków użyteczności publicznej, bądź wsparcie budowy budynków użyteczności publicznej o niemal zerowym zużyciu energii. Proponujemy wykreślenie wsparcie budowy pasywnych budynków użyteczności publicznej	Pojęcia budynku pasywnego oraz budynku o niemal zerowym zużyciu energii są niemal tożsame - de facto brak definicji budynku pasywnego - a zatem nie ma potrzeby powtarzania zapisu. Proponujemy pozostawić zapis o budynku o niemal zerowym zużyciu energii z uwagi na fakt, iż takie pojęcie występuje w dyrektywach UE. Powyższa zmiana oczywiście w dalszym ciągu pozwoli dofinansować budynki pasywne. Uwaga dotyczy również pozostałych części dokumentu, w których przywołane są ww. budynki	<b>Uwaga uwzględniona.</b> Obecne brzemienie zapisów Programu " kompleksowa termomodernizacja budynków użyteczności publicznej i mieszkaniowych skutkująca wykorzystaniem technologii odzysku ciepła i wysokimi parametrami termoizolacyjności".
53	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.3	Do zakresu rzeczowego kompleksowej termomodernizacji należy ująć 'wewnętrzną instalację odbiorczą'	Wewnętrzna instalacja odbiorcza stanowi element systemu przesyłu ciepła zdefiniowany w rozporządzeniu Ministra Gospodarki o funkcjonowaniu systemów ciepłowniczych	<b>Uwaga uwzględniona</b>

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
54	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.3	Proponuje się wykreślić zdanie Poza tym o wsparciu projektów decydować będą także inne osiągnięte rezultaty w stosunku do planowanych nakładów finansowych (np. wielkość redukcji CO2)	Analogiczna informacja zawarta jest w zdaniu poprzednim	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Aktualny zapis Programu wskazuje na dodatkowe rezultaty, a nie tylko nakłady finansowe.
55	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.4	Zasady wyboru projektów do dofinansowania - należy wykreślić ostatni akapit	Uwaga redakcyjna	<b>Uwaga uwzględniona</b>
56	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.5	Zasady wyboru projektów do dofinansowania - nieprecyzyjne określenie projektów, którym dofinansowanie będzie udzielane w trybie pozakonkursowym. Proponujemy, aby w trybie pozakonkursowym udzielane było dofinansowanie projektom tzw. dużym - umieszczonym na Liście tworzonej przez MRR. Należy wykreślić przedostatni akapit	Obecny zapis: w uzasadnionych przypadkach jest niejednoznaczny. W przypadku przedostatniego akapitu - powtórzenie	<b>Uwaga uwzględniona</b>
57	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.5	Proponuje się preredagowanie podanego katalogu beneficjentów oraz grup docelowych z obecnego: wspólnotom mieszkaniowym, a także przedsiębiorcom oraz podmiotom świadczącym usługi publiczne w ramach realizacji obowiązków własnych jednostek samorządu terytorialnego nie będących przedsiębiorcami na następujący: wspólnotom mieszkaniowym, przedsiębiorcom, a także podmiotom świadczącym usługi publiczne w ramach realizacji obowiązków własnych jednostek samorządu terytorialnego nie będących przedsiębiorcami	Proponowana zmiana pozwoli uniknąć niejasności, która pojawia się podczas analizy katalogu potencjalnych beneficjentów środków. Wątpliwości powstały przy zakwalifikowaniu przedsiębiorców: czy beneficjentem mogą być wszyscy przedsiębiorcy, czy tylko przedsiębiorcy świadczący usługi publiczne w ramach realizacji obowiązków własnych jednostek samorządu terytorialnego. Zaproponowana zmiana jednoznacznie pozwala stwierdzić, iż beneficjentami programu mogą być wszyscy przedsiębiorcy	<b>Uwaga uwzględniona</b>

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
58	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.5	Cel tematyczny przewiduje wspieranie zrównoważonego transportu miejskiego, natomiast brak opisu dla ww. celu w dalszej części dokumentu	Uwaga redakcyjna	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Zrównoważony transport miejski jest przewidziany do wsparcia w ramach III osi priorytetowej.
59	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.5	Brak opisu priorytetu inwestycyjnego 4.6 w dalszej części dokumentu. Na stronie 93 po zakończeniu opisu priorytetu 4.5 następuje opis priorytetu 4.7.	Należy uzupełnić dokument o opis priorytetu 4.6	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Priorytet inwestycyjny 4.6 nie dotyczy POIIS 2014-2020.
60	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.7	Zasady wyboru projektów do dofinansowania - Nieprecyzyjne określenie projektów, którym dofinansowanie będzie udzielane w trybie pozakonkursowym. Proponujemy, aby w trybie pozakonkursowym udzielane było dofinansowanie projektom tzw. dużym - umieszczonym na Liście tworzonej przez MRR. Należy wykreślić przedostatni akapit	Obecny zapis: w uzasadnionych przypadkach jest niejednoznaczny. W przypadku przedostatniego akapitu - powtórzenie	<b>Uwaga uwzględniona</b>
61	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.7	Proponuje się przeredagowanie podanego katalogu beneficjentów oraz grup docelowych z obecnego: wspólnotom mieszkaniowym, a także przedsiębiorcom oraz podmiotom świadczącym usługi publiczne w ramach realizacji obowiązków własnych jednostek samorządu terytorialnego nie będących przedsiębiorcami na następujący: wspólnotom mieszkaniowym, przedsiębiorcom, a także podmiotom świadczącym usługi publiczne w ramach realizacji obowiązków własnych jednostek samorządu terytorialnego nie będących przedsiębiorcami	Proponowana zmiana pozwoli uniknąć niejasności, która pojawia się podczas analizy katalogu potencjalnych beneficjentów środków. Wątpliwości powstały przy zakwalifikowaniu przedsiębiorców: czy beneficjentem mogą być wszyscy przedsiębiorcy, czy tylko przedsiębiorcy świadczący usługi publiczne w ramach realizacji obowiązków własnych jednostek samorządu terytorialnego. Zaproponowana zmiana jednoznacznie pozwala stwierdzić, iż beneficjentami programu mogą być wszyscy przedsiębiorcy	<b>Uwaga uwzględniona</b>

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
62	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	Proponuje się uzupełnić zapis wzrost mocy zainstalowanej w elektrowniach poniżej 1 MW o 4 MW/rok, a w elektrowniach o mocy zainstalowanej od 1 do 10 MW - o 6 MW/rok wpisując po słowach elektrowniach słowo wodnych	Uszczegółowienie rodzaju elektrowni w celu uniknięcia niejasności	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Zbyt szczegółowe informacje, aby wpisywać je w części diagnostycznej Programu. Wynika to z faktu, że ta część Programu zgodnie z zalecaniami KE ma obostrzenia odnośnie ilości znaków.
63	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	Proponuje się zmienić zapis Dzięki obniżeniu ilości spalnego paliwa zmniejszy się emisja zanieczyszczeń oraz gazów cieplarnianych. Skutkować to może zmniejszeniem ilości wykorzystywanych paliw kopalnych..., zapis Zwiększenie świadomości społecznej w zakresie oszczędnego i efektywnego wykorzystania energii może skutkować zmniejszeniem ich obciążeń finansowych mieszkańców oraz zapis Przyczynić się to może do poprawy lokalnego.... Proponuje się w miejsce słowa może wpisać słowo będzie oraz wykreślić słowo ich	Obniżenie ilości spalnego paliwa w rozrachunku globalnym przyczyni się do zmniejszenia jego wydobycia. Analogicznie poprzez efektywne i racjonalne wykorzystanie osiągnięty zostanie efekt finansowy w postaci obniżenia kosztów pozyskania energii i poprawy klimatu oraz warunków życia mieszkańców	<b>Uwaga uwzględniona</b>
64	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	W pierwszym akapicie (ostatnie zdanie) literówka: wykreślić słowo ich	Uwaga redakcyjna	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Proponowana zmian nie ma wartości dodanej.

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
65	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.5	Wszystkie określenia sieci ciepłownicze proponujemy zastąpić określeniem systemu przesyłu ciepła	Zapis sieci ciepłownicze zawęża zakres rzeczowy projektu do jednego składnika systemu przesyłu ciepła - sieci ciepłowniczej. Zgodnie z definicją systemu przesyłu ciepła tworzą go również zewnętrzne instalacje odbiorcze oraz urządzenia z nimi współpracujące np. wymienniki	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Aktualny zapis w Programie nie zawęża zakresu rzeczowego, w ramach PI 4.5 realizowane będą projekty funkcjonalne dotyczące: " - budowa, rozbudowa lub modernizacja sieci ciepłowniczej i chłodniczej, również poprzez wdrażanie systemów zarządzania ciepłem i chłodem wraz z infrastrukturą wspomagającą; - wymiana źródeł ciepła." Natomiast szczegółowy wykaz elementów kwalifikujących się do wsparcia w ramach projektu zostanie określony na kolejnym etapie.
66	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	W ostatnim akapicie literówka: jest na nowo wysokosprawne źródła ciepła, ma być na nowe wysokosprawne źródła ciepła	Uwaga redakcyjna	<b>Uwaga uwzględniona</b>

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
67	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Zintegrowane podejście do rozwoju terytorialnego	W miejsce określenia: sieci ciepłowniczych i chłodniczych proponujemy wpisać: systemu przesyłu ciepła i chłodu	Zapis sieci ciepłownicze zawęża zakres rzeczowy projektu do jednego składnika systemu przesyłu ciepła - sieci ciepłowniczej. Zgodnie z definicją systemu przesyłu ciepła tworzą go również zewnętrzne instalacje odbiorcze oraz urządzenia z nimi współpracujące np. wymienniki	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Aktualny zapis w Programie nie zawęża zakresu rzeczowego, w ramach PI 4.5 realizowane będą projekty funkcjonalne dotyczące: " - budowa, rozbudowa lub modernizacja sieci ciepłowniczej i chłodniczej, również poprzez wdrażanie systemów zarządzania ciepłem i chłodem wraz z infrastrukturą wspomagającą; - wymiana źródeł ciepła." Natomiast szczegółowy wykaz elementów kwalifikujących się do wsparcia w ramach projektu zostanie określony na kolejnym etapie.
68	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Gdańsku	System instytucji zaangażowanych w realizację programu	Propozycja włączenia WFOŚiGW jako instytucji wdrażających do realizacji osi priorytetowej I, następujących priorytetów inwestycyjnych: 4.1, 4.2, 4.3, 4.5, 4.6.	WFOŚiGW, podobnie jak NFOŚiGW, są wyspecjalizowanymi instytucjami we wdrażaniu programów operacyjnych środków UE. Wojewódzkie Fundusze Ochrony Środowiska od lat współfinansują realizację inwestycji z zakresu promocji odnawialnych źródeł energii oraz efektywności energetycznej. Włączenie WFOŚiGW do systemu ułatwi wdrażanie i zapewni absorpcję środków dostępnych w ramach I osi priorytetowej.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> System instytucjonalny zostanie doprecyzowany na kolejnym etapie prac nad Programem.
69	Centralny Ośrodek Szkolenia Straży Granicznej w Koszalinie	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.3	Dopisanie do przewidzianych do wsparcia przedsięwzięć: wymianę urządzeń technologicznych na energooszczędne	pozwoli na dofinansowanie wymiany urządzeń technologicznych np kuchni w szczególności dotyczy to zmywarek, pieców konwekcyjnych, białek, (nowoczesne odpowiedniki pozwalają na oszczędności w zużyciu energii elektrycznej i wody o około 30 % )	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> W ramach POIiŚ 2014-2020 nie będą wspierane działania polegające na wymianie urządzeń technologicznych.

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
70	Centralny Ośrodek Szkolenia Straży Granicznej w Koszalinie	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.3	rozszerzenie beneficjentów o administracji rządowej oraz podległym jej organom i jednostkom organizacyjnym	Pozwoli to na ubieganie się o dofinansowanie kompleksowej modernizacji energetycznej obiektów ze szczególnej jednostki organizacyjnej Straży Granicznej	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Informacja na temat poszczególnych grup potencjalnych beneficjentów i grup docelowych będzie w uszczegółowieniu Programu.
71	Centralny Ośrodek Szkolenia Straży Granicznej w Koszalinie	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.3	dodanie do przewidzianych do kompleksowej modernizacji energetycznej: budynków zamieszkania zbiorowego jednostek organizacyjnych organu administracji rządowej	Najbardziej energochłonnym ogniwem COS SG są internaty, w których przebywa około 500 szkolonych dziennie.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Szczegółowe informacje na temat przewidzianych obszarów wsparcia w POiIS 2014-2020 będą w uszczegółowieniu Programu.
72	Gmina Wrocław	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.3	Wnosimy o uwzględnienie w katalogu beneficjentów zarówno w zakresie wykorzystania OZE oraz redukcji emisji CO2 odpowiednich form tworzących obszary funkcjonalne	W przypadku Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego dokonano wyboru opcji minimum tj. zarządzania po stronie WrOF i podpisano porozumienie celem realizacji wymagań dotyczących zinstytucjonalizowanej formy partnerstwa. Gminy tworzące ZIT WrOF będą chciały razem realizować projekty, np. wodno-kanalizacyjne i wobec tego uzasadnione jest uwzględnienie w katalogu beneficjentów ZIT, co umożliwi m.in. ZIT WrOF możliwość aplikacji	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Informacja na temat poszczególnych grup potencjalnych beneficjentów i grup docelowych będzie w uszczegółowieniu Programu.
73	Gmina Wrocław	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.3	W ramach celu tematycznego 4.3 proponujemy, aby zasady wyboru projektów wpisać takie, jak w celu tematycznym 4.5 (OZE i CO2), a mianowicie, że „tryb pozakonkursowy przeznaczony jest dla miast posiadających Strategię ZIT”	Tego typu możliwość będzie zachęcać gminy tworzące obszary funkcjonalne do realizacji wspólnych projektów, które w przypadku braku tego typu zachęty mogłyby zrezygnować z realizacji projektów dotyczących wykorzystania OZE oraz redukcji emisji CO2; to natomiast wpłynie bardzo pozytywnie na realizację pakietu energetyczno-klimatycznego 320	<b>Uwaga uwzględniona.</b>



L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
74	Gmina Wrocław	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.3	należałoby rozszerzyć zapis dotyczący możliwości wsparcia przygotowania planów gospodarki niskoemisyjnej z POIiŚ o możliwość dofinansowania z POPT	POPT przewiduje możliwość wsparcia przygotowania planów gospodarki niskoemisyjnej	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Doprecyzowanie informacji będzie w uszczegółowieniu Programu. Ponadto wsparcie przygotowania planów gospodarki niskoemisyjnej jest możliwe w ramach POIiŚ 2007-2013.
75	Gmina Wrocław	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.5	Wnosimy o uwzględnienie w katalogu beneficjentów zarówno w zakresie wykorzystania OZE oraz redukcji emisji CO2 odpowiednich form tworzących obszary funkcjonalne	W przypadku Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego dokonano wyboru opcji minimum tj. zarządzania po stronie WrOF i podpisano porozumienie celem realizacji wymagań dotyczących zinstytucjonalizowanej formy partnerstwa. Gminy tworzące ZIT WrOF będą chciały razem realizować projekty, np. wodno-kanalizacyjne i wobec tego uzasadnione jest uwzględnienie w katalogu beneficjentów ZIT, co umożliwi m.in. ZIT WrOF możliwość aplikacji	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Informacja na temat poszczególnych grup potencjalnych beneficjentów i grup docelowych będzie w uszczegółowieniu Programu.
76	Gmina Wrocław	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.5	Wnosimy o uwzględnienie w zasadach wyboru projektów do dofinansowania w ramach 4.5 transport miejski opcji trybu pozakonkursowego dla ZIT-ów miast wojewódzkich	Zgodnie z linią demarkacyjną w ramach 4.5 transportu miejskiego „wsparcie przeznaczone będzie dla 13 obszarów funkcjonalnych miast wojewódzkich (...) i ich obszarów funkcjonalnych”;	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Doprecyzowanie informacji będzie w uszczegółowieniu Programu.
77	Gmina Wrocław	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.5	W ramach gospodarki niskoemisyjnej przewiduje się, że wsparcie skierowane będzie do obszarów posiadających uprzednio przygotowane plany gospodarki niskoemisyjnej. Dokumentem takim może być lokalna strategia odnosząca się do kwestii związanej z zapewnieniem lokalnego bezpieczeństwa energetycznego.	Należy uszczegółowić/dookreślić, czy plany gospodarki niskoemisyjnej mają być przygotowane dla miast i ich obszarów funkcjonalnych czy dla „gmin wchodzących w skład Związku ZIT” (zapis na str. 16 Zasad realizacji ZIT w Polsce)	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Doprecyzowanie informacji będzie w uszczegółowieniu Programu.

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
78	Gmina Wrocław	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.7	wsparcie wynikającym z planów gospodarki niskoemisyjnej w zakresie sieci ciepłowniczej i chłodniczej objęte będą miasta uwzględniające takie projekty w uprzednio przygotowanych planach gospodarki niskoemisyjnej – zapis sugeruje, że plany gospodarki niskoemisyjnej powinny być sporządzone dla poszczególnych gmin.	Należy uszczegółowić/dookreślić, czy plany gospodarki niskoemisyjnej mają być przygotowane dla miast i ich obszarów funkcjonalnych czy dla „gmin wchodzących w skład Związku ZIT” (zapis na str. 16 Zasad realizacji ZIT w Polsce)	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Doprecyzowanie informacji będzie w uszczegółowieniu Programu.
79	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.1	Poza tym przewiduje się również wsparcie, w ograniczonym zakresie, jednostek wytwarzania energii elektrycznej wykorzystującej energię z wody (wyłącznie na już istniejących budowach piętrzących, wyposażonych w hydroelektrownie, przy jednoczesnym zapewnieniu pełnej drożności budowli dla przemieszczeń fauny wodnej) i słońca, a także ciepło przy wykorzystaniu energii geotermalnej.	Nieuwzględniona potrzeba budowy nowych hydroelektrowni i budowli piętrzących np. rozpoczęta i zaniechana elektrownia szczytowo-pompowa w Młotach (woj.dolnośląskie). Budowli chroniących przed powodzią, działających stabilizująco na system energetyczny (w tym przypadku o działaniu transgranicznym) - wyrównywanie dobowych nadwyżek i niedoborów energii, związanych także z ograniczeniami energetyki wiatrowej.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Konieczne działania dotyczące budowy lub modernizacji urządzeń wodnych tylko pod warunkiem zapewnienia pełnej zgodności inwestycji z wymogami prawa UE, w tym uwzględnieniem ich w dokumentach strategicznych przygotowywanych w celu wypełnienia wymogów Ramowej Dyrektywy wodnej (RDW) i tzw. Dyrektywy powodziowej.

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
80	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.3	<p>W części opisowej wskazano budynki użyteczności publicznej. Wśród beneficjentów wskazano jednostki samorządu terytorialnego, jednostki im podległe, jednostki administracji rządowej oraz podległe organy, podmioty świadczące usługi publiczne w ramach zadań samorządów terytorialnych niebędące przedsiębiorcami. Krąg potencjalnych beneficjentów jest określony zbyt wąsko w odniesieniu do kategorii budynków użyteczności publicznej. Zgodnie z definicją budynku użyteczności publicznej zapisaną w ROZPORZĄDZENIU MINISTRA INFRASTRUKTURY z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie rozumie się przez to budynek przeznaczony dla administracji publicznej, wymiaru sprawiedliwości, kultury, kultu religijnego, oświaty, szkolnictwa wyższego, nauki, opieki zdrowotnej, opieki społecznej i socjalnej, obsługi bankowej, handlu, gastronomii, usług, turystyki, sportu, obsługi pasażerów w transporcie kolejowym, drogowym, lotniczym lub wodnym, poczty lub telekomunikacji oraz inny ogólnodostępny budynek przeznaczony do wykonywania podobnych funkcji; za budynek użyteczności publicznej uznaje się także budynek biurowy i socjalny.</p>	<p>Należy doprecyzować, o które budynki użyteczności publicznej chodzi (administracja publiczna i jednostki podległe) lub rozszerzyć krąg potencjalnych wnioskodawców.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Doprecyzowanie informacji będzie w uszczegółowieniu Programu.</p>

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
81	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.3	Jako przykład modernizacji energetycznej w budynkach użyteczności publicznej wskazano wymianę systemów wodno - kanalizacyjnych, co nie ma uzasadnienia w zapisach linii demarkacyjnej.	Należy zweryfikować zasadność zapisu i ewentualnie usunąć.	<b>Uwaga uwzględniona</b>
82	Gmina Miasta Toruń	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.1	Proponuje się rozszerzyć o farmy fotowoltaiczne katalog możliwych do wsparcia przedsięwzięć. Jednocześnie proponuje się zmienić zapis: „w ograniczonym zakresie, jednostek wytwarzania energii elektrycznej wykorzystującej wodę i słońce oraz ciepła przy wykorzystaniu energii geotermalnej” na: „w ograniczonym zakresie, jednostek wytwarzania energii elektrycznej wykorzystującej wodę oraz ciepła przy wykorzystaniu energii geotermalnej”.	Zgodnie z podziałem interwencji pomiędzy poziomem krajowym a regionalnym, wsparcie dla jednostek korzystających z energii słonecznej o mocy powyżej 1 MWe planowane jest tylko z Funduszu Spójności. Marginalizowanie znaczenia energii słonecznej w POIiS nie jest spójne z kluczową rolą jaką w polskich warunkach odgrywa słońce jako źródło „ekologicznej” elektryczności. Obecne (ciągle wzrastające) zapotrzebowanie energetyczne Polski wymaga zwiększonej produkcji i dostaw energii elektrycznej, w tym przede wszystkim energii „czystej”. Jej brak powoduje konieczność uzupełnienia „konwencjonalną” energią, której produkcja odbywa się poprzez spalanie paliw kopanych lub poprzez planowaną energetykę jądrową. Tymczasem praca solarów fotowoltaicznych nie wytwarza odpadów i nie zanieczyszcza powietrza ani wód. Proces wytwarzania energii elektrycznej jest bezgłośny, bezwibracyjny i nie posiada skutków ubocznych. Tak więc produkcja energii elektrycznej poprzez elektrownię fotowoltaiczną jest bez wątpienia najkorzystniejszym rozwiązaniem dla środowiska naturalnego.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> W ramach POIiS 2014-2020 nie przewiduje się wykluczenia możliwości udzielenia wsparcia dla jednostek wytwarzania energii elektrycznej wykorzystującej energię z wody, słońca. Na poziomie krajowym przewiduje się wsparcie dla większych instalacji, natomiast dla mniejszych zgodnie z obecną linią demarkacyjną wsparcie planowane jest na poziomie regionalnym.

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
83	Gmina Miasta Toruń	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	Proponuje się wykreślenie z Projektu zdania: „Kontynuowany system wsparcia w nowej ustawie również będzie się opierał na systemie świadectw pochodzenia (certyfikatów) wydawanych przez Prezesa URE”, w związku z brakiem jednoznacznego potwierdzenia kontynuacji dotychczasowego systemu certyfikatów.	W dokumencie widnieje zapis: „W chwili obecnej toczą się prace nad ustawą o OZE. Kontynuowany system wsparcia w nowej ustawie również będzie się opierał na systemie świadectw pochodzenia (certyfikatów) wydawanych przez Prezesa URE.” Według aktualnych informacji prasowych (np. Rzeczpospolita z 17.09.2013 r.) jednym z głównych założeń nowego (przygotowywanego przez Ministerstwo Gospodarki) systemu wsparcia branży OZE jest zastąpienie zielonych certyfikatów przez aukcje. Miałyby być one rzekomo przeprowadzane łącznie dla wszystkich źródeł energii odnawialnej, a wygrywać będzie najniższa cena.	<b>Uwaga uwzględniona</b>
84	Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.1	Proponuje się dodać do listy przedsięwzięć uzyskujących wsparcie "wysokotemperaturowe instalacje geotermalne.	Wg dostępnych opracowań regionalnych (Górecki, Hajto, 2006- Atlas zasobów geotermalnych na Niżu polskim-formacja mezozoiku i paleozoiku) obszar Niżu polskiego (i innych rejonów kraju) stanowi potencjalny kolektor wysokotemperaturowych wód termalnych. Możliwe jest wykorzystanie wód geotermalnych do celów grzewczych a w niektórych rejonach (przy temp. wód geotermalnych powyżej 90 st. C) również jako źródła energii elektrycznej.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Doprecyzowanie informacji będzie w uszczegółowieniu Programu.

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
85	Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.1	Proponuje się rozszerzenie katalogu możliwych inwestycji o nowe budowle piętrzące.	Ograniczenie inwestycji do wyłącznie już istniejących budowli piętrzących ogranicza w znacznym stopniu przedsięwzięcia z zakresu energii elektrycznej wykorzystującej energię z wody.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> W ramach POiŚ 2014-2020 nie przewiduje się nowych budowli piętrzących. Konieczne działania dotyczące budowy lub modernizacji urządzeń wodnych tylko pod warunkiem zapewnienia pełnej zgodności inwestycji z wymogami prawa UE, w tym uwzględnieniem ich w dokumentach strategicznych przygotowywanych w celu wypełnienia wymogów Ramowej Dyrektywy wodnej (RDW) i tzw. Dyrektywy powodziowej.
86	GAZ-SYSTEM S.A.	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.1	Jest:Z uwagi na to, że interwencja będzie miała charakter horyzontalny i dotyczyła całego kraju, grupami docelowymi wsparcia będą użytkownicy indywidualni i przedsiębiorcy korzystający z sieci elektroenergetycznych i ciepłowniczych. Powinno być:Z uwagi na to, że interwencja będzie miała charakter horyzontalny i dotyczyła całego kraju, grupami docelowymi wsparcia będą użytkownicy indywidualni i przedsiębiorcy korzystający z sieci elektroenergetycznych, gazowych i ciepłowniczych.	Zaproponowany wcześniej zapis ogranicza rozwój wysokosprawnej kogeneracji zasilanej paliwem gazowym. Proponujemy rozszerzyć zapis. Uwaga zgodnie z wytycznymi EU Comision Task Force for Smart Grids, Expert Group 4, Smart Grid aspects related to Gas oraz zgodnie z definicją MG: Gas Smart Transmission and Distribution Grids and Storage, a także według wytycznych <a href="http://ec.europa.eu/energy/gas_electricity/smartgrids/smartgrids_en.htm">http://ec.europa.eu/energy/gas_electricity/smartgrids/smartgrids_en.htm</a>	<b>Uwaga uwzględniona.</b> Został zmodyfikowany zapis w Programie w następujący sposób: "Z uwagi na to, że interwencja będzie miała charakter horyzontalny i dotyczyła całego kraju, grupami docelowymi wsparcia będą użytkownicy indywidualni i przedsiębiorcy korzystający z sieci elektroenergetycznych, gazowych (w zakresie biogazu) i ciepłowniczych."

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
87	Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.1	Biorąc powyższe pod uwagę, przewiduje się wsparcie w szczególności na budowę oraz rozbudowę: farm wiatrowych (...), a także w ograniczonym zakresie, jednostek wytwarzania energii elektrycznej wykorzystującej wodę (...). Uwzględnienie w celach priorytetowych budowę i rozbudowę jednostek wytwarzania energii elektrycznej wykorzystującej wodę.	Wytwarzanie energii elektrycznej w oparciu o potencjał rzek przynosi najwięcej korzyści zarówno pod względem gospodarczym jak i energetycznym. Szeroka lista zalet tej gałęzi energetyki (m.in. niskie koszty eksploatacji oraz wytwarzania energii, możliwość szybkiego zatrzymywania i uruchamiania elektrowni) powoduje, że hydroenergetyka powinna znaleźć się wśród działań priorytetowych. Należy również pamiętać o pozostałych aspektach przynoszących korzyści wynikających z budowy stopni wodnych, a mianowicie w zakresie ochrony przeciwpowodziowej, zapewnieniu zaopatrzenia w wodę mieszkańców oraz rolnictwo, a także funkcjach transportowych i turystycznych	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Aktualne zapisy Programu nie wykluczają wytwarzania energii wykorzystującej wodę (w ograniczonym zakresie). Na poziomie krajowym przewiduje się wsparcie dla większych instalacji, natomiast dla mniejszych zgodnie z obecną linią demarkacyjną wsparcie planowane jest na poziomie regionalnym.

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
88	Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.1	<p>Poza tym przewiduje się również wsparcie, w ograniczonym zakresie, jednostek wytwarzania energii elektrycznej wykorzystującej energię z wody (wyłącznie na już istniejących budowach piętrzących, wyposażonych w hydroelektrownie, przy jednoczesnym zapewnieniu pełnej drożności budowli dla przemieszczeń fauny wodnej) i słońca, a także ciepło przy wykorzystaniu energii geotermalnej. Możliwość dopuszczenia realizacji nowych inwestycji piętrzących, wyposażonych w hydroelektrownie, z zachowaniem drożności dla przemieszczeń fauny i flory.</p>	<p>Czynnikiem warunkującym budowę kolejnych stopni wodnych jest niewątpliwie aspekt zapewnienia bezpieczeństwa przeciwpowodziowego. Wybudowanie systemu stopni wodnych na rzekach eliminuje w zasadzie zjawisko powodzi na danym terenie i skutecznie chroni mieszkańców przed zagrożeniem. Inwestycje piętrzące mogą być dodatkowo wyposażone w hydroelektrownie, które w zależności od lokalizacji będą miały różny potencjał generowania mocy. Potencjał hydroenergetyczny Dolnej Wisły wynosi ponad 3 tys. GWh, natomiast obecne jego zużycie oscyluje w granicach 750 GWh. Dane statystyczne jednoznacznie wskazują na ogromne możliwości energetyczne w oparciu o Wisłę, gdzie jeden stopień wodny jest w stanie wygenerować kilkadziesiąt MW energii (ok. 450 GWh). Ponadto inwestycje tego typu uwzględniają wytyczne środowiskowe w zakresie drożności dla fauny i flory oraz względem obszarów Natura 2000.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> W ramach POiŚ 2014-2020 nie przewiduje się nowych budowli piętrzących. Konieczne działania dotyczące budowy lub modernizacji urządzeń wodnych tylko pod warunkiem zapewnienia pełnej zgodności inwestycji z wymogami prawa UE, w tym uwzględnieniem ich w dokumentach strategicznych przygotowywanych w celu wypełnienia wymogów Ramowej Dyrektywy wodnej (RDW) i tzw. Dyrektywy powodziowej.</p>



L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
89	GAZ-SYSTEM S.A.	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.1	<p>Jest: Biorąc powyższe pod uwagę, przewiduje się wsparcie w szczególności na budowę oraz rozbudowę: - farm wiatrowych; - instalacji na biomasę; - instalacji na biogaz; - sieci przesyłowych i dystrybucyjnych umożliwiających przyłączanie jednostek wytwarzania energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych do Krajowego Systemu Elektroenergetycznego; a także w ograniczonym zakresie, jednostek wytwarzania energii elektrycznej wykorzystującej wodę i słońce oraz ciepła przy wykorzystaniu energii geotermalnej. Powinno być: Biorąc powyższe pod uwagę, przewiduje się wsparcie w szczególności na budowę oraz rozbudowę: - farm wiatrowych; - instalacji na biomasę; - instalacji na biogaz; - pilotażowych instalacji magazynujących energię z OZE oraz magazynów energii wraz z pracami studyjnymi; - sieci przesyłowych i dystrybucyjnych umożliwiających przyłączanie jednostek wytwarzania energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych do Krajowego Systemu Elektroenergetycznego i sieci gazowych; a także w ograniczonym zakresie, jednostek wytwarzania energii elektrycznej wykorzystującej wodę i słońce oraz ciepła przy wykorzystaniu energii geotermalnej.</p>	<p>Uwaga zgodnie z wytycznymi EU Comision Task Force for Smart Grids, Expert Group 4, Smart Grid aspects related to Gas oraz zgodnie z definicją MG: Gas Smart Transmission and Distribution Grids and Storage, a także według wytycznych <a href="http://ec.europa.eu/energy/gas_electricity/smartgrids/smartgrids_en.htm">http://ec.europa.eu/energy/gas_electricity/smartgrids/smartgrids_en.htm</a> Zgodnie z art. 2 ust.9 rozporządzeniem 347/2013 z 17 kwietnia 2013.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Brak uzasadnienia dla udzielenia wsparcia na działania związane z pilotażowymi instalacjami magazynującymi energię z OZE oraz magazynów energii wraz z pracami studyjnymi. <b>Dodatkowo brak informacji na czym miałyby polegać działania wspierane w powyższym zakresie. Podkreślić należy, że w ramach POIiŚ 2014-2020 wspierane będą tzw. technologie dojrzałe. Natomiast projekty innowacyjne będą wspierane w ramach POIR 2014-2020.</b></p>
90	Województwo Lubuskie	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.1	<p>Brak wyznaczenia celów szczegółowych w poszczególnych Osiach Priorytetowych</p>	<p>Uzasadnienie: Zgodnie z projektem rozporządzenia, Wzorem PO i Podręcznikiem powinny być zdefiniowane cele szczegółowe, w poszczególnych CT i Priorytetach Inwestycyjnych. Dotyczy wszystkich OPI</p>	<p><b>Uwaga uwzględniona</b></p>

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
91	GAZ-SYSTEM S.A.	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.1	<p>Jest:</p> <p>Inwestycje w zakresie produkcji energii z OZE przyczynią się do wzrostu poziomu wytwarzania energii z OZE oraz aktywizacji gospodarczej regionów bogatych w odnawialne źródła energii.</p> <p>Powinno być:</p> <p>Inwestycje w zakresie produkcji energii z OZE oraz związane z tworzeniem inteligentnych sieci przyczynią się do wzrostu poziomu wytwarzania energii z OZE oraz aktywizacji gospodarczej regionów bogatych w odnawialne źródła energii.</p>	<p>Uwaga zgodnie z wytycznymi EU Comision Task Force for Smart Grids, Expert Group 4, Smart Grid aspects related to Gas oraz zgodnie z definicją MG: Gas Smart Transmission and Distribution Grids and Storage, a także według wytycznych <a href="http://ec.europa.eu/energy/gas_electricity/smartgrids/smartgrids_en.htm">http://ec.europa.eu/energy/gas_electricity/smartgrids/smartgrids_en.htm</a></p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Brak uzasadnienia do wprowadzenia dodatkowego zapisu do Programu.</p>
92	Województwo Lubuskie	Oś priorytetowa V, priorytet inwestycyjny 7.5	<p>„Ekspluatowana infrastruktura przesyłowa i dystrybucyjna jest już mocno przestarzała na terenie całego kraju, a obszarami najbardziej niedoinwestowanymi w zakresie infrastruktury energetycznej zgodnie z KPZK są: Pomorze, województwa Polski Wschodniej oraz częściowo Polski zachodniej.”</p>	<p>Uzasadnienie: Znaczne obszary Polski zachodniej, np. województwo lubuskie, są podobnie niedoinwestowane. Brak jest np. sieci 400kV.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Zaproponowany zapis dotyczy części diagnostycznej. Ponadto zapis w Programie jest zgodny z KPZK.</p>

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
93	GAZ-SYSTEM S.A.	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.1	<p>Jest:Z uwagi na niedostateczny poziom rozwoju sieci elektroenergetycznej w Polsce w stosunku do nagłego wzrostu potrzeb przesyłu mocy wynikających z planowanych inwestycji w zakresie OZE w ramach osi, przewiduje się, że wsparcie zostanie skierowane na projekty dotyczące budowy oraz modernizacji sieci umożliwiających przyłączanie jednostek wytwarzania energii elektrycznej z OZE do Krajowego Systemu Elektroenergetycznego (projekty Operatora Systemu Przesyłowego) oraz sieci dystrybucyjnej (projekty Operatorów Systemów Dystrybucyjnych). Powinno być:Z uwagi na niedostateczny poziom rozwoju sieci elektroenergetycznej i gazowej w Polsce w stosunku do nagłego wzrostu potrzeb przesyłu mocy wynikających z planowanych inwestycji w zakresie OZE w ramach osi, przewiduje się, że wsparcie zostanie skierowane na projekty dotyczące budowy i modernizacji sieci przesyłowych i dystrybucyjnych oraz rozwoju narzędzi pozwalających na funkcjonalną integrację i optymalizację pracy systemów energetycznych (projekty operatorów sieci przesyłowych i dystrybucyjnych wspierające produkcję energii elektrycznej z OZE oraz wpływające na poprawę bezpieczeństwa i ciągłości pracy krajowych systemów energetycznych).</p>	<p>Uwaga zgodnie z wytycznymi EU Comision Task Force for Smart Grids, Expert Group 4, Smart Grid aspects related to Gas oraz zgodnie z definicją MG: Gas Smart Transmission and Distribution Grids and Storage, a także według wytycznych <a href="http://ec.europa.eu/energy/gas_electricity/smartgrids/smartgrids_en.htm">http://ec.europa.eu/energy/gas_electricity/smartgrids/smartgrids_en.htm</a></p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Brak uzasadnienia oraz definicji "narzędzi pozwalających na funkcjonalną integrację i optymalizację pracy systemów energetycznych". Dodatkowo we wskazanym fragmencie z P.I 4.1 z uwagi na fakt, że dotyczy on demarkacji pomiędzy kraj a region w zakresie sieci elektroenergetycznych nie jest zasadne jego rozbudowywanie o sieci gazowe.</p>

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
94	Województwo Lubuskie	Załączniki	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Budowa linii 400 kV Dobrzeń – Wrocław - Czarna – Polkowice – Zielona Góra – Gubin – Baczyna – Krajnik i dalej z Krajnika linii 220 kV Pomorzany – Glinki – Reclaw, a także linii 400 kV Zielona Góra – Plewiska BIS – Plewiska – Piła Krzewina – Żydowo – Dunowo. Uzasadnienie: Budowa tych linii jest kluczowym projektem uzgodnionym przez marszałków pięciu województw Polski zachodniej. Inwestycja jest uwzględniona w planach PSE S.A.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Budowa linii 400 kV Dobrzeń – Wrocław - Czarna – Polkowice – Zielona Góra – Gubin – Baczyna – Krajnik i dalej z Krajnika linii 220 kV Pomorzany – Glinki – Reclaw, a także linii 400 kV Zielona Góra – Plewiska BIS – Plewiska – Piła Krzewina – Żydowo – Dunowo. Uzasadnienie: Budowa tych linii jest kluczowym projektem uzgodnionym przez marszałków pięciu województw Polski zachodniej. Inwestycja jest uwzględniona w planach PSE S.A.</li> </ul>	<p><b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> Lista planowanych projektów PSE: Budowa linii 400 kV Chełm-Lublin Systemowa wraz z budową/rozbudową stacji w tym ciągu liniowym (PSE S.A.) Budowa linii 400 kV Mikułowa-Czarna wraz z budową/rozbudową stacji w tym ciągu liniowym (PSE S.A.) Budowa linii 400 kV Piła Krzewina – Plewiska wraz z budową/rozbudową stacji w tym ciągu liniowym (PSE S.A.) Budowa dwutorowego ciągu liniowego 400 kV Dunowo – Żydowo Kierzkowo – Piła Krzewina wraz z budową/rozbudową stacji w tym ciągu liniowym (PSE S.A.) Budowa linii 400 kV Piła Krzewina – Plewiska wraz z budową/rozbudową stacji w tym ciągu liniowym (PSE S.A.) Budowa dwutorowej linii 400 kV Krajnik – Baczyna wraz z budową/rozbudową stacji w tym ciągu liniowym (PSE S.A.) Budowa dwutorowej linii 400 kV Mikułowa – Świebodzice (PSE S.A.) Budowa linii 2 × 400 + 220 kV Buczyna-Podborze (PSE S.A.) Budowa stacji 400/220 kV Podborze wraz z wprowadzeniem linii 220 kV: Kopanina-Liskovec, Bujaków-Liskovec, Bieruń-Komorowice, Czeczott-Moszczenica oraz linii 400 kV Nosovice – Wielopole (PSE S.A.) Budowa linii 400 kV Czarna-Pasikowice wraz z budową/rozbudową stacji w tym ciągu liniowym (PSE S.A.) Budowa dwutorowej linii 400 kV Ostrołęka – Stanisławów (PSE S.A.)</p>

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
95	GAZ-SYSTEM S.A.	Oś priorytetowa V, priorytet inwestycyjny 7.5	<p>Kluczowa uwaga o charakterze szczegółowym dotyczy konstrukcji wskaźnika rezultatu, który został zdefiniowany w Programie jako „maksymalny udział importu gazu ziemnego z jednego kierunku do wielkości krajowego zużycia surowca”.</p> <p>W naszej opinii, z proponowaną metodyką obliczenia wskaźnika rezultatu związanych jest szereg zastrzeżeń, które dotyczą przede wszystkim: 1. braku jednoznaczności, 2. ryzyka błędnej interpretacji wyników i utraty części informacji, 3. ograniczonej porównywalności, 4. potencjalnej uznaniowości i braku powszechności stosowania. (szczegółowe wyjaśnienie w piśmie GAZ-SYSTEM S.A.)</p> <p>W opinii GAZ-SYSTEM, obecnie proponowana metodyka obliczania wskaźnika rezultatu dla Osi Priorytetowej V nie w pełni zabezpiecza możliwość osiągnięcia celów w zakresie poprawy bezpieczeństwa energetycznego w odniesieniu do sektora gazowego.</p>	<p>GAZ-SYSTEM proponuje zastosowanie wskaźnika alternatywnego – bazującego na indeksie Herfindahla-Hirschmana (dalej HHI). HHI stanowi miarę koncentracji rynku i określa szacunkowy poziom zagęszczenia w danej branży oraz poziom konkurencji na danym rynku. Jest to koncepcja ekonomiczna szeroko stosowana w prawie antymonopolowym i jednocześnie może być z powodzeniem zastosowana do analizy stopnia dywersyfikacji źródeł importu gazu i oceny bezpieczeństwa energetycznego kraju.</p> <p>Ad 1. Definicja i metodyka wyznaczania wskaźnika: W oparciu o przeprowadzone analizy oraz doświadczenia GAZ-SYSTEM proponujemy, aby wskaźnik rezultatu dla Osi Priorytetowej V był obliczany jako: „suma kwadratów udziałów zdolności importowej systemu przesyłowego z poszczególnych kierunków (rozumianych jako kraj) dostaw gazu ziemnego. Udziały poszczególnych kierunków powinny być obliczane jako proporcja technicznej zdolności importowej z danego kierunku do sumy technicznych zdolności importowych Polski”</p> <p>W szczególności wskaźnik powinien być obliczany zgodnie z formułą przedstawioną w piśmie GAZ-SYSTEM S.A. (ze względu na ograniczenia formularza elektronicznego). Gdzie: Ki – techniczna zdolność importowa systemu przesyłowego paliw gazowych z danego kraju, C – całkowita techniczna zdolność importowa, N - liczba krajów, z którymi Polska posiada połączenia gazowe.</p> <p>Ad 2. Argumenty uzasadniające zastosowanie nowej konstrukcji</p>	<p><b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b></p> <p>Propozycję MG : "Departament Ropy i Gazu proponuje zastąpienie wskaźnika importowego wskaźnikiem HHI, który obejmie zdolności przesyłowe z wykorzystaniem połączeń międzysystemowych z państwami członkowskimi UE. Wskaźnik HHI jest jednoznacznie zdefiniowany, obiektywizuje dane dotyczące dywersyfikacji dostaw gazu, jest łatwy do porównania i powszechnie stosowany. Wskaźnik HHI stanowi miarę koncentracji rynku, określa szacunkowy poziom zagęszczenia w sektorze oraz poziom konkurencji na danym rynku. Jest szeroko stosowany w prawie antymonopolowym i skuteczny w analizie stopnia dywersyfikacji źródeł przywozu gazu i oceny bezpieczeństwa energetycznego kraju" - wprowadzono do Programu ( dodatkowy wskaźnik: " Indeks Herfindahl`a-Hirschman`a (HHI) dla sektora gazowego"). Jednocześnie utrzymano dotychczasowy wskaźnik rezultatu.</p>

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
				wskaźnika:Argumenty przemawiające za tak zdefiniowanym wskaźnikiem adresują wszystkie zastrzeżenia związane z metodyką obliczania wskaźnika rezultatu, która jest proponowana w Programie, gdyż HHI:A. jest jednoznacznie zdefiniowany,B. zapewnia wiarygodne dane w zakresie poziomu dywersyfikacji dostaw gazu,C. jest łatwe do porównywania,D. jest miarą powszechnie stosowaną.(szczegółowe wyjaśnienia w piśmie GAZ-SYSTEM S.A.)Proponujemy przyjęcie następującej wartości bazowej dla wskaźnika rezultatu HHI: • Wartość bazowa (rok odniesienia 2013) – 0,5.	
96	Miasto Łódź - Urząd Miasta Łodzi	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.3	nie ma możliwości realizacji kompleksowych zadań umożliwiających zapewnienie gminom właściwego zasobu mieszkaniowego odpowiadającego potrzebom mieszkańców	brak w dokumencie problematyki dotyczącej modernizacji i rozbudowy zasobów mieszkaniowych gmin.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Doprecyzowanie informacji będzie w uszczegółowieniu Programu.Celem programu nie jest budowa mieszkań (zapewnienie właściwego zasobu mieszkaniowego odpowiadającego potrzebom mieszkańców). W zakresie budynków mieszkaniowych przewidziano jedynie wsparcie modernizacji energetycznej budynków.

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
97	GAZ-SYSTEM S.A.	Oś priorytetowa V, priorytet inwestycyjny 7.5	<p>Jest: wskaźnik typu output (produkt/rezultat bezpośredni) Długość nowo wybudowanych lub zmodernizowanych gazociągów przesyłowych lub dystrybucyjnych</p> <p>Wartość docelowa 259 km</p> <p>Powinno być: wskaźnik typu output (produkt/rezultat bezpośredni) Długość nowo wybudowanych lub zmodernizowanych gazociągów przesyłowych lub dystrybucyjnych</p> <p>Wartość docelowa 590 km</p>	<p>W Project Pipeline zaplanowano do realizacji ponad 1400 km gazociągów przesyłowych, w tym ponad 800 km w ramach projektów zgłoszonych do listy projektów „dużych”. Proponujemy przyjąć wartość docelową projektów ujętych w notyfikacji pomocy publicznej z uwzględnieniem gazociągu Zdieszowice - Kędzierzyn Koźle-Tworóg, który wchodzi w połączenie korytarza północ-południe.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Dane pochodzą z MG. Dodatkowo należy podkreślić, że MG odpowiada za przygotowanie project pipeline, a tym samym oszacowanie wskaźników.</p>
98	Miasto Łódź - Urząd Miasta Łodzi	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	<p>Program powinien uwzględnić wsparcie zastępowania i budowy nowych bloków węglowych w ramach priorytetu inwestycyjnego, który w sposób czytelny i długofalowy zmniejszałby ryzyko inwestycyjne.</p>	<p>Nowoczesne bloki węglowe osiągające sprawność ok 45% współpracujące z nowoczesnymi urządzeniami odpylającymi pozwalają na redukcję emisji CO2</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Zgodnie z projektami rozporządzeń KE, nie ma możliwości wsparcia inwestycji na rzecz redukcji emisji gazów cieplarnianych pochodzących z działań wymienionych w załączniku I do dyrektywy 2003/87/WE.</p>
99	GAZ-SYSTEM S.A.	Oś priorytetowa V, priorytet inwestycyjny 7.5	<p>Jest: Budowa i modernizacja sieci przesyłowych i dystrybucyjnych gazu ziemnego, w tym również sieci z wykorzystaniem technologii smart.</p> <p>Powinno być: Budowa i modernizacja sieci przesyłowych i dystrybucyjnych gazu ziemnego wraz z infrastrukturą wsparcia dla systemu, w tym również sieci z wykorzystaniem technologii smart.</p>	<p>Przy budowie i modernizacji sieci należy brać również pod uwagę konieczność dostosowywania możliwości technicznych infrastruktury wsparcia tj. węzłów, tłoczni gazu, pozwalającej na prawidłowe funkcjonowanie systemów przesyłowych.</p>	<p><b>Uwaga uwzględniona</b></p>
100	GAZ-SYSTEM S.A.	Oś priorytetowa V, priorytet	<p>Jest: W ramach priorytetu inwestycyjnego przewiduje się</p>	<p>Uwaga zgodnie z wytycznymi EU Comision Task Force for Smart Grids,</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Zapis dotyczący wymiaru terytorialnego nie</p>

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
		inwestycyjny 7.5	<p>wydzielenie specjalnej puli środków przeznaczonych na wsparcie województwa mazowieckiego, gdzie w ostatnich latach notowane są największe przyrosty zapotrzebowania na energię elektryczną (powyżej średniej krajowej), związane z lokalizacją nowej działalności przemysłowej i usługowej na terenie aglomeracji warszawskiej. Obszary te wymagają rozbudowy sieci przesyłowej, w tym zamknięcia pierścieni sieci 400kV, zwiększających pewność zasilania odbiorców o wysokich wymaganiach co do jakości zasilania. Powinno być: W ramach priorytetu inwestycyjnego przewiduje się wydzielenie specjalnej puli środków przeznaczonych na wsparcie projektów, których celem będzie poprawa bezpieczeństwa energetycznego/bezpieczeństwa dostaw gazu i energii elektrycznej do województwa mazowieckiego, gdzie w ostatnich latach notowane są największe przyrosty zapotrzebowania na energię elektryczną i największe nierównomierności poboru gazu (powyżej średniej krajowej). Związane jest to m.in. z lokalizacją dużych i nowych odbiorców gazu oraz planowanej nowej działalności przemysłowej i usługowej na terenie aglomeracji warszawskiej. Obszary te wymagają rozbudowy sieci przesyłowych w tym budowy gazowego pierścienia warszawskiego oraz zamknięcia pierścieni sieci 400kV, zwiększających pewność zasilania odbiorców o wysokich wymaganiach co do jakości zasilania.</p>	<p>Expert Group 4, Smart Grid aspects related to Gas oraz zgodnie z definicją MG: Gas Smart Transmission and Distribution Grids and Storage, a także według wytycznych <a href="http://ec.europa.eu/energy/gas_electricity/smartgrids/smartgrids_en.htm">http://ec.europa.eu/energy/gas_electricity/smartgrids/smartgrids_en.htm</a> Proponowane zapisy zgodnie z analizami wewnętrznymi GAZ-SYSTEM S.A.</p>	<p>ogranicza zakresu wsparcia w ramach 7.5 dla woj. mazowieckiego. Doprecyzowanie na poziomie uszczegółowienia Programu.</p>



L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
101	Miasto Nowy Sącz	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.3	Należy doprecyzować zapis mówiący o priorytetowym traktowaniu budynków o największym potencjale w zakresie oszczędności energii w planach do sporządzenia przez podmioty publiczne i prywatne.	Obecna konstrukcja zapisu nie precyzuje czy podmioty publiczne i prywatne mają się kierować jakimiś obiektywnymi kryteriami czy też uznaniowością w zakresie ustalania listy priorytetów.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Doprecyzowanie informacji będzie w uszczegółowieniu Programu.
102	Miasto Nowy Sącz	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.5	Należy doprecyzować zapis w zakresie rodzajów projektów, odnoszący się do wymiany źródeł ciepła. W pierwszej kolejności należy przewidzieć wsparcie poprzez system dotacji.	Biorąc pod uwagę pozostałe zapisy Programu, które odnoszą się do rodzaju wspieranych OZE, należy wskazać katalog źródeł ciepła możliwych do dofinansowania jak również przewidzieć zakres robót towarzyszących wymianie samego źródła, takich jak - wymiana instalacji, opracowanie dokumentacji etc... W pierwszej kolejności należy przewidzieć wsparcie poprzez system dotacji. Zastosowanie instrumentów zwrotnych oraz formuły ESCO mogą okazać się niewystarczającymi zachętami do podjęcia działań w ramach priorytetu. Ponadto, wydaje się, że przeprowadzenie przedsięwzięcia może być uzależnione od podjęcia działań towarzyszących jakimi mogły by być na przykład systemy dopłat dla mieszkańców, kompensujące wzrost kosztów bieżących, wynikający z różnicy w cenie pomiędzy paliwem stałym a paliwem ekologicznym.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Doprecyzowanie informacji będzie w uszczegółowieniu Programu.

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
103	GAZ-SYSTEM S.A.	Oś priorytetowa V, priorytet inwestycyjny 7.5	<p>Jest: Biorąc to pod uwagę, przewiduje się wsparcie w szczególności następujących obszarów: - budowa i modernizacja sieci przesyłowych i dystrybucyjnych gazu ziemnego, w tym również sieci z wykorzystaniem technologii smart; - budowa i modernizacja sieci przesyłowych i dystrybucyjnych energii elektrycznej, w tym również z wykorzystaniem technologii smart; - budowa i rozbudowa magazynów gazu ziemnego; - rozbudowa możliwości regazyfikacji terminala LNG; Powinno być: Biorąc to pod uwagę, przewiduje się wsparcie w szczególności następujących obszarów: - budowa i modernizacja sieci przesyłowych i dystrybucyjnych gazu ziemnego, w tym również sieci z wykorzystaniem technologii smart; - budowa i modernizacja sieci przesyłowych i dystrybucyjnych energii elektrycznej, w tym również z wykorzystaniem technologii smart; - budowa i rozbudowa magazynów gazu ziemnego; - rozbudowa możliwości regazyfikacji terminala LNG;</p>	<p>Uwaga zgodnie z wytycznymi EU Comision Task Force for Smart Grids, Expert Group 4, Smart Grid aspects related to Gas oraz zgodnie z <a href="http://ec.europa.eu/energy/gas_electricity/smartgrids/smartgrids_en.htm">http://ec.europa.eu/energy/gas_electricity/smartgrids/smartgrids_en.htm</a></p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Proponowany zapis niczym się nie różni od zapisu w PO</p>

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
104	Samorząd Województwa Małopolskiego	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.1	Zasady wyboru projektów do dofinansowania – wszystkie osie priorytetowe Dla każdej z osi priorytetowych prosimy o wskazanie, iż tryb pozakonkursowy będzie miał zastosowanie do projektów uzgodnionych w ramach Kontraktu Terytorialnego	Zgodnie z przyjętymi założeniami, Kontrakt Terytorialny określać będzie cele i przedsięwzięcia priorytetowe istotne dla rozwoju kraju i województwa, zatem w sposób naturalny uzgodnione w toku negocjacji przedsięwzięcia powinny być realizowane ze środków właściwego programu operacyjnego - w trybie pozakonkursowym. Byłoby to zgodne z przekazywanym przez MRR stanowiskiem, iż „Mechanizm kontraktu terytorialnego zostanie wykorzystany zarówno do określenia sposobu wydatkowania części środków w ramach Europejskich Funduszy Strukturalnych i Inwestycyjnych (EFSI) wraz z towarzyszącym im współfinansowaniem krajowym, jak również innych wybranych krajowych źródeł finansowych. Ustalenia kontraktu terytorialnego w odniesieniu do części współfinansowanej ze środków Unii Europejskiej (UE) zostaną odzwierciedlone w zapisach poszczególnych programów operacyjnych, zarówno krajowych, jak i regionalnych”.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Doprecyzowanie informacji będzie w uszczegółowieniu Programu.
105	Samorząd Województwa Małopolskiego	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.1	Terytorialny obszar realizacji Zgadza się, iż rozwój energetyki odnawialnej będzie zależeć od uwarunkowań terytorialnych. Ale nie tylko Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju do roku 2030 oraz Plan zagospodarowania przestrzennego województwa będą podstawami do podejmowania decyzji o udzieleniu wsparcia	Do rozważenia powinny zostać wzięte również inne dokumenty istniejące na poziomie regionalnym wyznaczające potencjały w zakresie OZE oraz eksperckie analizy będące w dyspozycji wnioskodawców. Należy też rozważyć wprowadzenie odpowiedniego systemu kryteriów naboru, który oceniałby i rankingował tego rodzaju projekty.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Doprecyzowanie informacji będzie w uszczegółowieniu Programu.

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
106	Samorząd Województwa Małopolskiego	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.5	<p>Wyjaśnienia wymaga zakres planów gospodarki niskoemisyjnej, który mógłby być realizowany z poziomu regionalnego. Dotyczy to wprowadzenia na poziom krajowy poza sieciami ciepłowniczymi również wymiany źródła ciepła.</p> <p>Postulujemy o pozostawienie na poziomie regionalnym możliwości wspierania wymiany źródła ciepła.</p>	<p>Zgodnie z zapisami linii demarkacyjnej sieci ciepłownicze były wprowadzane do realizacji z poziomu krajowego. Takie ograniczenie nie było wprowadzone w odniesieniu do wymiany źródła ciepła (np. wymiana kotłów, pieców). Czy oznacza to, iż w ramach regionalnych programów operacyjnych ten zakres nie będzie mógł być realizowany?</p> <p>Dodatkowo w odniesieniu do zapisów w części pt. Zasady wyboru projektów do dofinansowania w przypadku miast posiadających strategię ZIT została dopuszczona możliwość realizacji w trybie pozakonkursowym sieci ciepłowniczych. Ten sam zapis powinien dotyczyć również wymiany źródeł ciepła (o ile projekty te będą ostatecznie realizowane z poziomu krajowego), jeżeli tego rodzaju projekty są ujęte w ZIT.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona. Propozycja nie dotyczy programu krajowego.</b></p> <p>Doprecyzowanie informacji na temat trybu wyboru projektów będzie w uszczegółowieniu Programu.</p>

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
107	GAZ-SYSTEM S.A.	Oś priorytetowa V, priorytet inwestycyjny 7.5	<p>Jest:W szczególności inteligentne sieci i magazynowanie powinny pozwalać na zwiększenie niezawodności dostaw gazu ziemnego, zapewnienie ciągłego, bezpiecznego i efektywnego kosztowo dostępu do gazu, a także powinny zapewniać możliwości techniczne w zakresie oferowania klientom nowych usług, które optymalizują zużycie gazu i wpływają na poprawę skuteczności usług świadczonych obecnie. Powinno być:W szczególności inteligentne sieci i magazynowanie powinny pozwalać na zwiększenie niezawodności dostaw gazu ziemnego, zapewnienie ciągłego, bezpiecznego i efektywnego kosztowo dostępu do gazu, a także powinny zapewniać możliwości techniczne w zakresie oferowania klientom nowych usług, które optymalizują zużycie gazu i wpływają na poprawę skuteczności usług świadczonych obecnie. Dodatkowym atutem będzie możliwość integracji i synergii działania z innymi systemami przesyłu energii.</p>	<p>Uwaga zgodnie z wytycznymi EU Comision Task Force for Smart Grids, Expert Group 4, Smart Grid aspects related to Gas oraz zgodnie z definicją MG: Gas Smart Transmission and Distribution Grids and Storage, a także według wytycznych <a href="http://ec.europa.eu/energy/gas_electricity/smartgrids/smartgrids_en.htm">http://ec.europa.eu/energy/gas_electricity/smartgrids/smartgrids_en.htm</a></p>	<b>Uwaga uwzględniona</b>
108	GAZ-SYSTEM S.A.	Oś priorytetowa V, priorytet inwestycyjny 7.5	<p>Jest:W tym kontekście dużego znaczenia nabiera intensyfikacja prac na rzecz rozbudowy tej infrastruktury oraz dywersyfikacja dróg zaopatrzenia w gaz ziemny m.in. poprzez rozbudowę możliwości regazyfikacyjnych terminalu LNG. Powinno być:W tym kontekście dużego znaczenia nabiera intensyfikacja prac na rzecz budowy i modernizacji tej infrastruktury oraz dywersyfikacja dróg zaopatrzenia w gaz ziemny m.in. poprzez rozbudowę możliwości regazyfikacyjnych terminalu LNG oraz zwiększanie pojemności magazynowych.</p>	<p>Uwaga zgodnie z wytycznymi EU Comision Task Force for Smart Grids, Expert Group 4, Smart Grid aspects related to Gas oraz zgodnie z definicją MG: Gas Smart Transmission and Distribution Grids and Storage, a także według wytycznych <a href="http://ec.europa.eu/energy/gas_electricity/smartgrids/smartgrids_en.htm">http://ec.europa.eu/energy/gas_electricity/smartgrids/smartgrids_en.htm</a></p>	<b>Uwaga uwzględniona</b>

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
109	Urząd Miasta Krakowa	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.1	Proponuje się uzupełnienie tabeli o pozycje – Zużycie energii końcowej brutto (łącznie ze wszystkich źródeł).	Aby określone były wszystkie wskaźniki	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Doprecyzowanie katalogu wskaźników będzie w uszczegółowieniu Programu.
110	Urząd Miasta Krakowa	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.1	Proponuje się aby tekst „Dodatkowo w przypadku realizacji projektów (zwłaszcza dużych) wdrażanych w ramach przedmiotowego priorytetu inwestycyjnego w trakcie oceny będą brane pod uwagę aspekty dotyczące lokalizacji tych inwestycji względem obszarów Natura 2000 (w szczególności Obszarów specjalnej ochrony ptaków) oraz szlaków migracyjnych zwierząt” zastąpić tekstem: „W przypadku realizacji projektów strategicznych wdrażanych w ramach przedmiotowego priorytetu inwestycyjnego w trakcie oceny będą brane pod uwagę aspekty dotyczące lokalizacji tych inwestycji względem obszarów Natura 2000 oraz szlaków migracyjnych zwierząt.”	Opisane działania nie są niczym „dodatkowym” lecz wynikają wprost z obowiązujących przepisów prawa wspólnotowego (ocena strategiczna) i nie mogą odnosić się „w szczególności” do OSO. Biorąc pod uwagę charakter oddziaływania, przedmiot i cel ochrony obszarów siedliskowych (OZW/SOO) mogą się okazać równie a niekiedy o wiele bardziej istotne (przecież OZE to nie tylko farmy wiatrowe).	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Aktualny zapis w Programie nie został wskazany jako kryterium wyboru projektu, a znajduje się w części opisującej priorytet inwestycyjny, gdzie wskazano, że wspierane będą inwestycje, które są zgodne z przepisami UE i krajowymi, dot. kwestii ochrony środowiska. Kryteria wyboru projektu będą przygotowywane na etapie uszczegółowienia Programu.
111	GAZ-SYSTEM S.A.	Warunkowość ex-ante	Jest: Operator Systemu Przesyłowego posiada aktualny plan rozwoju sieci do 2025.  Powinno być: Operator Systemu Przesyłowego posiada projekt Planu Rozowju do 2023.	GAZ-SYSTEM S.A. posiada aktualny plan rozwoju do 2013. Projekt planu rozwoju na lata 2014-2020 został przekazany do uzgodnienia z URE w dn. 31.07.2013.	<b>Uwaga uwzględniona</b>

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
112	Urząd Miasta Krakowa	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.3	Zamiast:ociepleniem obiektu, wymianą okien, drzwi zewnętrznych oraz oświetlenia na energooszczędne Proponuje się:ociepleniem obiektu wraz z niezbędnymi pracami wynikającymi ze stanu technicznego obiektu, wymianą okien, drzwi zewnętrznych oraz oświetlenia na energooszczędne	W odniesieniu do szerokiej kategorii obiektów znajdujących się w złym stanie technicznym w szczególności wybudowanych w technologiach prefabrykacji - „wielka płyta”, przeprowadzenie termomodernizacji bez uwzględnienia stanu technicznego i bezpośrednio związanych z tym koniecznych prac remontowych nie prowadzi do uzyskania spodziewanych efektów, a w szeregu przypadkach, ograniczenie finansowania do wyłącznie prac termomodernizacyjnych prowadzi do odstąpienia od realizacji zamierzenia z uwagi na brak niezbędnych środków na modernizację techniczną. Finansowanie wymiany urządzeń na energooszczędne bez uwzględnienia zasilających ich instalacji prowadzi najczęściej do połowicznych efektów.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Doprecyzowanie informacji będzie w uszczegółowieniu Programu.
113	Urząd Miasta Krakowa	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.3	Zamiast:Wsparcie kompleksowej modernizacji energetycznej budynków użyteczności publicznej i mieszkaniowych wraz z wymianą wyposażenia tych obiektów na energooszczędne Proponuje się:Wsparcie kompleksowej modernizacji energetycznej i powiązanej modernizacji technicznej budynków użyteczności publicznej i mieszkaniowych wraz z wymianą instalacji wewnętrznych i wyposażenia tych obiektów na energooszczędne	W odniesieniu do szerokiej kategorii obiektów znajdujących się w złym stanie technicznym w szczególności wybudowanych w technologiach prefabrykacji - „wielka płyta”, przeprowadzenie termomodernizacji bez uwzględnienia stanu technicznego i bezpośrednio związanych z tym koniecznych prac remontowych nie prowadzi do uzyskania spodziewanych efektów, a w szeregu przypadkach, ograniczenie finansowania do wyłącznie prac termomodernizacyjnych prowadzi do odstąpienia od realizacji zamierzenia z uwagi na brak niezbędnych środków na modernizację techniczną. Finansowanie wymiany urządzeń na energooszczędne bez uwzględnienia zasilających ich instalacji prowadzi najczęściej do połowicznych efektów.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Doprecyzowanie informacji będzie w uszczegółowieniu Programu.

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
114	Urząd Miasta Krakowa	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.5	Proponuje się by podstawowym wyborem projektów do dofinansowania był tryb pozakonkursowy.	Liczba podmiotów do których mogłoby być skierowane dofinansowanie jest bardzo ograniczona. Proces przygotowania Inwestycji (szczególnie liniowych) bardzo długi praktycznie bez możliwości jego skrócenia. Stosowanie procedur konkursowych może znacznie ograniczyć zakres zrealizowanych Inwestycji a tym samym utrudnić bądź nawet uniemożliwić osiągnięcie założonego efektu.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Doprecyzowanie informacji będzie w uszczegółowieniu Programu.
115	Urząd Miasta Krakowa	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.5	W ramach rodzajów projektów przyczyniających się do zwiększenia efektywności energetycznej w postaci oszczędności energii elektrycznej oraz redukcji emisji CO <sub>2</sub> , wspierających zrównoważony transport miejski, proponuje się wpisać projekty polegające na budowie oraz modernizacji różnorodnych źródeł światła: oświetlenia ulicznego oraz sygnalizacji świetlnej z naciskiem na zastosowanie ekologicznych systemów energooszczędnych – jako samodzielne projekty.	Konieczność zwiększenia nacisku na wyposażenie przestrzeni miejskich w energooszczędne i ekologiczne oświetlenie uliczne przy jednoczesnej modernizacji starego oświetlenia ulicznego oraz sygnalizacji świetlnej.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Zgodnie z linią demarkacyjną w ramach Osi I, w PI 4.5 na poziomie krajowym nie przewiduje się tego typu działań.
116	Urząd Miasta Krakowa	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.5	Możliwość rozbudowy istniejących sieci ciepłych	Rozbudowa sieci ciepłych bezpośrednio wpływa na ograniczanie emisji zanieczyszczeń z innych źródeł oraz powoduje racjonalne wykorzystanie energii wytworzonej w kogeneracji przy zmniejszeniu zużycia energii pierwotnej.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Zapisy Programu uwzględniają propozycję - realizacja inwestycji dot. sieci ciepłowniczych.
117	Urząd Miasta Krakowa	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.5	Uszczegółović miejsca wymiany źródeł ciepła (czy również obejmuje mieszkania, budynki użyteczności publicznej).	Żeby można było wiedzieć w jakich budynkach gmina może planować realizację projektu.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Zapisy Programu uwzględniają propozycję. Inwestycje w ramach 4.5 dotyczą źródła ciepła realizowanego przez przedsiębiorstwa ciepłownicze, natomiast inwestycje w budynkach mogą być uwzględnione w ramach 4.3.



L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
118	Urząd Miasta Krakowa	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.7	Proponuje się uzupełnić tabelę o pozycję – Ilość wymienionych źródeł ciepła.	Wskaźniki rezultatu będzie łatwiej dopasować do różnych projektów.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Doprecyzowanie informacji będzie w uszczegółowieniu Programu.
119	GAZ-SYSTEM S.A.	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	Jest: Mając na uwadze początkowy etap rozwoju tego obszaru w Polsce, jak również jego ogromne znaczenie dla zapewnienia ciągłości i jakości dostaw, optymalizacji użytkowania energii oraz możliwości rozwoju generacji rozproszonej i mikrokogeneracji, niezbędne jest rozwijanie technologii inteligentnych systemów sieci elektroenergetycznych w szczególności w ramach projektów pilotażowych i demonstracyjnych. Powinno być: Mając na uwadze początkowy etap rozwoju tego obszaru w Polsce, jak również jego ogromne znaczenie dla zapewnienia ciągłości i jakości dostaw, optymalizacji użytkowania energii oraz możliwości rozwoju generacji rozproszonej i mikrokogeneracji, niezbędne jest rozwijanie technologii inteligentnych systemów sieci elektroenergetycznych w szczególności w ramach projektów pilotażowych i demonstracyjnych, także na styku z gazowym systemem przesyłowym.	Uwaga zgodnie z wytycznymi EU Comision Task Force for Smart Grids, Expert Group 4, Smart Grid aspects related to Gas oraz zgodnie z definicją MG: Gas Smart Transmission and Distribution Grids and Storage, a także według wytycznych <a href="http://ec.europa.eu/energy/gas_electricity/smartgrids/smartgrids_en.htm">http://ec.europa.eu/energy/gas_electricity/smartgrids/smartgrids_en.htm</a>	<b>Uwaga uwzględniona</b>

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
120	GAZ-SYSTEM S.A.	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	<p>Jest: Przy obecnym i planowanym stopniu rozwoju ww. obszaru energetyki rozwój sieci elektroenergetycznych musi uwzględniać nie tylko możliwość wyprowadzenia mocy z OZE, ale także kwestie możliwości bilansowania systemu wynikające ze zmiennego charakteru pracy źródeł. Brak inwestycji odpowiedniej skali w modernizację i rozbudowę Krajowego Systemu Elektroenergetycznego (KSE) należy więc uznać za jedno z kluczowych problemów bezpieczeństwa dostaw energii elektrycznej, w tym OZE. Powinno być: Przy obecnym i planowanym stopniu rozwoju ww. obszaru energetyki, rozwój sieci elektroenergetycznych musi uwzględniać nie tylko możliwość wyprowadzenia mocy z OZE, ale także kwestie możliwości bilansowania systemu wynikające ze zmiennego charakteru pracy źródeł oraz możliwości wykorzystania gazowego systemu przesyłowego jako magazynu energii. Brak inwestycji odpowiedniej skali w modernizację i rozbudowę Krajowego Systemu Elektroenergetycznego oraz zapewnienia synergii/współpracy z gazowym systemem przesyłowym należy więc uznać za jedno z kluczowych problemów bezpieczeństwa dostaw energii elektrycznej, w tym OZE.</p>	<p>Uwaga zgodnie z wytycznymi EU Comision Task Force for Smart Grids, Expert Group 4, Smart Grid aspects related to Gas oraz zgodnie z definicją MG: Gas Smart Transmission and Distribution Grids and Storage, a także według wytycznych <a href="http://ec.europa.eu/energy/gas_electricity/smartgrids/smartgrids_en.htm">http://ec.europa.eu/energy/gas_electricity/smartgrids/smartgrids_en.htm</a></p>	<b>Uwaga uwzględniona</b>

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
121	GAZ-SYSTEM S.A.	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	Jest:Z uwagi na fakt, iż obecnie polska sieć nie jest przygotowana na te wyzwania, należy zapewnić wsparcie w zakresie promowania tworzenia nowych usług integrujących odbiorcę oraz prosumentów z sieciami gazowymi. Jednocześnie celem programu jest wspieranie takich inicjatyw, które pozwolą na zwiększenie bezpieczeństwa funkcjonowania systemów gazowych, czyniąc je jednocześnie efektywnymi kosztowo i stabilnymi pod względem ciągłości dostaw. Powinno być:Z uwagi na fakt, iż obecnie polska sieć nie jest przygotowana na te wyzwania, należy zapewnić wsparcie w zakresie promowania tworzenia nowych usług integrujących odbiorcę oraz prosumentów z sieciami gazowymi oraz zwiększających przepustowość systemu przesyłowego w sytuacjach zwiększonego zapotrzebowania na paliwo gazowe. Jednocześnie celem programu jest wspieranie takich inicjatyw, które pozwolą na zwiększenie bezpieczeństwa funkcjonowania systemów gazowych, czyniąc je jednocześnie efektywnymi kosztowo i stabilnymi pod względem ciągłości dostaw.	Uwaga zgodnie z wytycznymi EU Comision Task Force for Smart Grids, Expert Group 4, Smart Grid aspects related to Gas oraz zgodnie z definicją MG: Gas Smart Transmission and Distribution Grids and Storage, a także według wytycznych <a href="http://ec.europa.eu/energy/gas_electricity/smartgrids/smartgrids_en.htm">http://ec.europa.eu/energy/gas_electricity/smartgrids/smartgrids_en.htm</a>	<b>Uwaga uwzględniona</b>
122	Urząd Miasta Krakowa	Załączniki	Proszę o wprowadzenie projektu: Program kompleksowej likwidacji niskiej emisji na terenie KOM	Projekt przyczyni się do polepszenia powietrza dla mieszkańców Krakowa.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Brak szczegółowych informacji o projekcie.
123	GAZ-SYSTEM S.A.	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie	Jest:W związku z koniecznością budowy wewnętrznego rynku gazu ziemnego w UE, istnieje konieczność dalszego wspierania rozwoju infrastruktury gazowej. W tym kontekście kluczowym aspektem jest taki rozwój infrastruktury	Uwaga zgodnie z wytycznymi EU Comision Task Force for Smart Grids, Expert Group 4, Smart Grid aspects related to Gas oraz zgodnie z definicją MG: Gas Smart Transmission and Distribution Grids and Storage, a także	<b>Uwaga uwzględniona</b>

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
		spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	<p>przesyłowej, aby zagwarantować:- niezakłócony i swobodny import gazu do Polski w ramach rynku wewnętrznego UE;- zapewnienie możliwości importu gazu ziemnego z różnych źródeł poza granicami UE w ilościach niezbędnych dla zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego Polski;- zwiększanie poziomu dostępu gmin i odbiorców końcowych do infrastruktury gazowniczej dzięki rozwojowi sieci dystrybucyjnej w kraju, także w oparciu o pre-gazyfikację na bazie LNG Powinno być: W związku z koniecznością budowy wewnętrznego rynku gazu ziemnego w UE, istnieje konieczność dalszego wspierania rozwoju i modernizacji infrastruktury gazowej także w ujęciu inteligentnych sieci energetycznych. W tym kontekście kluczowym aspektem jest taki rozwój infrastruktury przesyłowej, aby zagwarantować:- niezakłócony i swobodny import gazu do Polski w ramach rynku wewnętrznego UE;- zapewnienie możliwości importu gazu ziemnego z różnych źródeł poza granicami UE w ilościach niezbędnych dla zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego Polski;- zwiększenie poziomu wykorzystania przepustowości istniejących połączeń międzysystemowych, - optymalizację pracy istniejącego systemu przesyłowego jako inteligentnej sieci energetycznej,- zwiększanie poziomu dostępu gmin i odbiorców końcowych do infrastruktury gazowniczej dzięki rozwojowi sieci dystrybucyjnej w kraju, także w oparciu o pre-regazyfikację na bazie LNG</p>	według wytycznych <a href="http://ec.europa.eu/energy/gas_electricity/smartgrids/smartgrids_en.htm">http://ec.europa.eu/energy/gas_electricity/smartgrids/smartgrids_en.htm</a>	

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
124	Contino Wind Partners	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.1	Wprowadzenie dodatkowej punktacji dla projektów cechujących się wysoką ekonomicznością realizacji biorąc pod uwagę kryterium koniecznych nakładów do osiągniętych rezultatów.	<p>Przy ocenie wniosków o dofinansowanie powinna być brana przede wszystkim relacja efektów uzyskanych w wyniku poniesienia określonych nakładów inwestycyjnych do wartości tych nakładów. W przypadku kiedy dwa projekty kosztują tyle samo uwzględniany powinien być w szczególności efekt poniesionych nakładów, czas w jakim korzyść zostanie uzyskana oraz ryzyko związane z realizacją inwestycji. Inwestycje do których realizacji wymagane były takie same środki finansowe mogą być chociażby różnicowane ze względu na wyprodukowaną ilość energii w określonym czasie. Poprzez efekty należy rozumieć w szczególności pozytywne skutki z zrealizowanych działań. Efektywność rozumiana w powyższym znaczeniu powinna stać się elementem wyróżniającym najlepsze projekty. W przypadku jeżeli przedsiębiorca jest w stanie osiągnąć ten sam lub nawet lepszy efekt końcowy za tę samą kwotę pieniędzy powinien być premiowany dodatkowymi punktami podczas oceny wniosku.</p> <p>Podsumowując, wnosimy o uwzględnienie w procesie oceny wniosków dodatkowych punktów dla przedsięwzięć charakteryzujących się możliwością zwrotu poniesionych nakładów poprzez różnego rodzaju korzyści względem pozostałych projektów.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Doprecyzowanie informacji będzie w uszczegółowieniu Programu.</p>

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
125	Contino Wind Partners	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.1	Wnioskujemy o wprowadzenie premiovania dodatkowymi punktami w procesie oceny wniosków projektów finansowanych ze środków własnych oraz przedsiębiorstw starających się o mniejszy poziom dofinansowania względem starających się o większe wsparcie.	Uważamy, że dodatkowa punktacja w procesie oceny wniosków powinna być także przyznawana projektom, które finansowane są ze środków własnych, a dotacja jest refundacją wydatków. Momentem w którym wypłacane będzie dofinansowanie może być wydanie pozwolenia na użytkowanie lub uzyskanie koncesji na wytwarzanie energii elektrycznej. Model ten gwarantuje że przedsiębiorstwo jest w stanie samodzielnie skończyć zamierzoną budowę, a więc w dużo mniejszym stopniu narażone jest na niepowodzenie. Projekty których realizacja jest oparta głównie na funduszach unijnych bez możliwości finansowania z własnego kapitału są obarczone różnego rodzaju ryzykami mogącymi wpływać na ostateczny rezultat przedsięwzięcia. Atutem przemawiającym na rzecz przedsiębiorstw będących w stanie samodzielnie sfinansować projekt jest to, że dofinansowanie wypłacane jest dopiero w momencie sfinalizowania inwestycji. Dotacje wypłacane przed realizacją są obarczone dużo większym ryzykiem np. nieukończenia budowy związanego z różnego rodzajami przeszkód na etapie realizacji. Promowane powinny być również przedsiębiorstwa, które wnioskują o mniejszy poziom dofinansowania niż firmy żądające większego wsparcia na realizację projektu. Obydwa te postulaty są podyktowane tym że realizacja inwestycji przez podmiot posiadający własne nakłady pieniężne mają dużo większą szansę na realizację oraz są obarczone znacznie mniejszym ryzykiem	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Doprecyzowanie informacji będzie w uszczegółowieniu Programu.

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
				finansowym.	
126	Contino Wind Partners	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.1	Wnioskujemy o wprowadzenie premiovania projektów posiadających przeprowadzone konsultacje społeczne.	<p>Dodatkowym atutem na rzecz przedsiębiorstw starających się o dofinansowanie wchodzące w zakres celu 4 „Wspieranie przechodzenia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach” powinno być prowadzenie dodatkowych konsultacji społecznych z mieszkańcami obszarów na terenie których ma zostać zlokalizowana inwestycja. Wdrożone w przedsiębiorstwach mechanizmy konsultacji społecznych wpływają na bezkonfliktowe przeprowadzenie budowy, a więc pozwalają ograniczyć możliwość wystąpienia nieporozumień na etapie realizacji inwestycji oraz ograniczenia negatywnych skutków społecznych. Skutkiem tego jest zwiększenie skuteczności i efektywności w wykorzystywaniu przez regiony unijnych środków i rozdysponowanie środków finansowych w wymaganym przez Unię Europejską okresie przyszłej perspektywy finansowej. Zdajemy sobie sprawę z tego, że Komisja Europejska kładzie duży nacisk podczas projektowania przyszłych programów operacyjnych na kwestię konsultacji społecznych. W związku z tym projekty przedsiębiorstw, które przewidują w procesie inwestycyjnym pozytywne praktyki jakim jest dialog z regionalną społecznością powinny być honorowane dodatkowymi punktami w trakcie oceny projektów konkursowych.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Doprecyzowanie informacji nt. wyboru projektów będzie w uszczegółowieniu Programu.</p>

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
				Podsumowując, wnosimy o przyznawanie w ramach projektów konkursowych większej punktacji tym projektom, których realizacja została poprzedzona przeprowadzonymi konsultacjami społecznymi.	
127	Contino Wind Partners	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.1	Wnoskujemy o wprowadzenie premiowania projektów posiadających rzetelne i wiarygodne prognozy produkcji energii elektrycznej.	Dodatkowa punktacja powinna być również przyznawana projektom, które posiadają rzetelne i wiarygodne badania przewidywanej wielkości produkcji odnawialnej energii (np. dla energii wytworzonej z wiatru są to pomiary wietrzności dokonane na terenie, na którym planowana jest inwestycja). Fachowo przeprowadzone badania są gwarantem prawidłowego obliczenia rentowności oraz wzmocnienia bezpieczeństwa projektu. Projekty, które posiadają profesjonalne pomiary dają większą gwarancję osiągnięcia założonych wskaźników produktu. Podsumowując, wnosimy o przyznawanie w ramach projektów konkursowych większej punktacji tym projektom, które posiadają rzetelne i wiarygodne prognozy produkcji energii elektrycznej.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Doprecyzowanie informacji nt. wyboru projektów będzie w uszczegółowieniu Programu.



L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
128	Contino Wind Partners	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.1	Wnioskujemy o wprowadzenie premiovania projektów realizowanych przy przeprowadzeniu pełnej procedury planistycznej oraz pełnej procedury oddziaływania na środowisko.	Podczas oceny wniosków o dofinansowanie dodatkowa punktacja na etapie oceny wniosków powinna być przyznawana projektom uwzględniającym pełną procedurę planistyczną w tym takich, które są realizowane na obszarze, gdzie został uchwalony miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego oraz posiadających zrealizowaną pełną procedurę oceny oddziaływania na środowisko, w tym decyzję środowiskową. Realizacja obydwu tych procedur jest zgodnie z prawem elementem niezbędnym w procesie planowania wiatrowej wielu rodzajów inwestycji w odnawialne źródła energii, gwarantującym udział w powstawaniu inwestycji szerokiej grupy zainteresowanych podmiotów m.in. społeczności lokalnej. Wsparcie takich inwestycji będzie skutkowało rozdysponowaniem środków unijnych na projekty, których realizacja ma większą szansę powodzenia niż projekty przedsiębiorstw, które nie przeprowadziły tych procedur bądź są dopiero na etapie ich uzyskiwania. Podsumowując, wnosimy o przyznawanie w ramach projektów konkursowych większej punktacji tym projektom, które posiadają pełną procedurę oceny oddziaływania na środowisko, a także realizowanych w oparciu o miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego z uwagi na ich realizację w sposób jawny i transparentny, gwarantujący udział społeczeństwa.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Doprecyzowanie informacji będzie w uszczegółowieniu Programu.

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
129	Contino Wind Partners	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.1	Wnioskujemy o wprowadzenie premiowania projektów, które mają wyższy wkład własny tj. wnioskują o mniejszy poziom dofinansowania z uwagi na możliwość dofinansowania większej liczby projektów.	Proponujemy odrzucenie pomysłów przedstawianych przez niektóre organizacje pozarządowe proponujące obniżenie intensywności finansowania na szczeblu poszczególnych programów operacyjnych średnio dla wszystkich inwestycji w OZE do 30 %. Takie działanie zmniejszy efekt zachęty, powodując realizację zadań w ograniczonym zakresie bądź nawet zaniechanie realizacji niektórych projektów bardziej ryzykownych inwestycyjnie. Inwestycje znajdujące się w obrębie celu 4 „Wspieranie przechodzenia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach” w tym między innymi budowa elektrowni wiatrowych w obecnych czasach są związane z dużą niepewnością spowodowaną wolnymi pracami nad regulacjami prawnymi dotyczącymi tego sektora. Przyczyną poprawiającą tę sytuację nie jest na pewno obniżanie intensywności finansowania a jedynie jego wzrost powodujący wzrost zachęty inwestorów do planowania i realizacji przyszłych projektów. Postulujemy natomiast premiowanie inwestorów, którzy będą wnioskowali o mniejszy wkład własny.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Doprecyzowanie informacji nt. wyboru projektów będzie w uszczegółowieniu Programu.

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
130	Contino Wind Partners	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.1	Wnioskujemy o określenie w pełni mierzalnych, konkretnych i precyzyjnych warunków oceny projektów z uwagi na większą przejrzystość i możliwość porównania projektów.	Odejście w pełni od uznaniowości kryteriów rzutujących na ocenę wniosków o dofinansowanie. Zamiast oceniania danego obszaru na zasadzie „od-do” proponujemy tworzenie działań i konkursów opartych o mierzalne kryteria, w których punkty przyznawane będą za spełnienie konkretnych, policzalnych i precyzyjnych warunków. Przyczyni się to do większej przejrzystości i znacząco zwiększy chęć przedsiębiorców do startowania w konkursach. Pozwoli to w pełni rozróżnić lepsze projekty od gorszych. Będzie to również bodziec do lepszego przygotowywania całej inwestycji przez przedsiębiorców, którzy będą znali stałe kryteria wymagające tego aby inwestycja była przygotowywana starannie i rzetelnie.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Doprecyzowanie informacji nt. wyboru projektów będzie w uszczegółowieniu Programu.
131	Contino Wind Partners	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.1	Wnioskujemy o utrzymanie dominującego znaczenia pomocy bezzwrotnej (dotacji) z uwagi na konieczność dotrzymania celów wynikających z pakietu klimatyczno-energetycznego.	W przyszłej perspektywie finansowej należy przeznaczyć co najmniej 10 % z EFRR na cel 4 „Wspieranie przechodzenia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach”, z uwagi na wyzwania stojące przed Polską wynikające z konieczności zmniejszenia emisyjności PKB (pakiet klimatyczno-energetyczny 20/20/20). Panująca obecnie na rynku świadectw bessa sprawia, że opłacalność projektów energetycznych spada. Sytuacja w której wprowadzony zostanie system funduszy zwrotnych, a prace nad ustawą OZE będą nadal opóźniane doprowadzi to do zastoju na rynku projektów energii odnawialnej.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Doprecyzowanie informacji nt. formy wsparcia będzie w uszczegółowieniu Programu.

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
132	Contino Wind Partners	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.1	Wnioskujemy o utrzymanie dominującego znaczenia pomocy bezzwrotnej (dotacji) z uwagi na istnienie wypracowanego podczas perspektywy 2014-2020, dobrze funkcjonującego systemu wdrażania środków, pozwalającego dokonywanie efektywnej kontroli wydatków.	Wprowadzenie systemu pożyczek na dużą skalę przyczyni się do mniejszej kontroli wydatkowania środków przez beneficjentów. Pieniądze uzyskane z dotacji bezzwrotnej są wydatkowane odpowiedzialnie przez Beneficjentów, gdyż nad systemem dotacyjnym sprawowana jest wnikliwa kontrola, a wszelkie nieprawidłowe wydatkowanie środków jest łatwo weryfikowane przez odpowiednie instytucje, które posiadają narzędzia do ścigania tego typu nieprawidłowości. System takiej weryfikacji w systemie funduszy zwrotnych będzie mniej dokładny z uwagi na inny charakter przekazywanych środków, gdyż środki te muszą zostać przekazane przed faktycznym dokonaniem zakupu, podczas gdy w systemie dotacyjnym są najczęściej przekazywane w formie refundacji wydatków faktycznie poniesionych.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Doprecyzowanie informacji nt. formy wsparcia będzie w uszczegółowieniu Programu.
133	GAZ-SYSTEM S.A.	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	Jest:W tym kontekście należy zabezpieczyć odpowiedni poziom rozwoju infrastruktury przesyłowej, dystrybucyjnej i magazynowej, pozwalającej na bezpieczne funkcjonowanie systemu gazowego w perspektywie roku 2020.Powinno być:W tym kontekście należy zabezpieczyć odpowiedni poziom rozwoju infrastruktury przesyłowej, dystrybucyjnej i magazynowej oraz inteligentnych narzędzi wspierających bezpieczne funkcjonowanie systemu gazowego w perspektywie roku 2020.	Uwaga zgodnie z wytycznymi EU Comision Task Force for Smart Grids, Expert Group 4, Smart Grid aspects related to Gas oraz zgodnie z definicją MG: Gas Smart Transmission and Distribution Grids and Storage oraz według wytycznych <a href="http://ec.europa.eu/energy/gas_electricity/smartgrids/smartgrids_en.htm">http://ec.europa.eu/energy/gas_electricity/smartgrids/smartgrids_en.htm</a>	<b>Uwaga uwzględniona</b>

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
134	Contino Wind Partners	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.1	Wnioskujemy o utrzymanie dominującego znaczenia pomocy bezzwrotnej (dotacji) z uwagi na istnienie wypracowanego podczas perspektywy 2014-2020, dobrze funkcjonującego systemu wdrażania środków, pozwalającego na krótki czas wdrożenia nowej perspektywy.	W przypadku przejścia na system zwrotny dotychczasowe zespoły eksperckie mogą mieć problemy z przystosowaniem się do nowych warunków, a koszty przekwalifikowania kadr zarządzających Instytucji Pośredniczących i Instytucji Zarządzających spowodują znaczne obciążenie budżetowe. Nowe Instytucje Zarządzające w celu prawidłowego wdrożenia procesów udzielania pożyczek zobligowane będą do wdrożenia procedur i systemów, które pozwolą na sprawne ich rozdysponowanie co będzie się wiązać z ponoszeniem kolejnych wydatków. Przełoży się to na wzrost kosztów obsługi funduszy UE, tym samym pogarszając rentowność i efektywność całego systemu doprowadzając do nieefektywnej alokacji środków publicznych. Zmiany te mogą doprowadzić również do wydłużenia terminu przygotowania instytucji do sprawowania właściwie swoich zadań oraz uniemożliwią deklarowane przez agencje rządowe „płynne” przejście z obecnej do nowej perspektywy.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Doprecyzowanie informacji nt. formy wsparcia będzie w uszczegółowieniu Programu.

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
135	Contino Wind Partners	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.1	Wnoskujemy o utrzymanie dominującego znaczenia pomocy bezzwrotnej (dotacji) z uwagi na istnienie wypracowanego podczas perspektywy 2014-2020, dobrze funkcjonującego systemu wdrażania środków.	Zmiana systemu na system zwrotny ma również wymiar ekonomiczny, gdyż niezbędne będzie tworzenie kolejnych instytucji, które zarządzać będą pożyczkami co spowoduje wzrost kosztów obsługi systemu funduszy UE w latach 2014-2020 względem poprzedniej perspektywy. Błędem podczas programowania kolejnej perspektywy byłoby odrzucenie dobrych praktyk i doświadczeń poprzedniej, próbując zamienić bardzo dobrze funkcjonujący i pełniący istotną funkcję dla gospodarki system dotacyjny na niesprawdzony i niezwerifikowany system pożyczkowy.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Doprecyzowanie informacji nt. formy wsparcia będzie w uszczegółowieniu Programu.
136	Contino Wind Partners	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.1	Wnoskujemy o utrzymanie dominującego znaczenia pomocy bezzwrotnej (dotacji) z uwagi na rozkład korzyści wynikający z przyznawanych funduszy unijnych.	Zastosowanie funduszy zwrotnych spowoduje zmianę w rozkładzie korzyści, które płyną z funduszy unijnych. Obecnie Beneficjentem jest przede wszystkim przedsiębiorca realizujący projekt energetyczny oraz jego kooperanci oraz dostawcy technologii. Przy zastosowaniu funduszy zwrotnych doprowadzimy do sytuacji, w której dużą część strumienia funduszy przechwytywać będą banki, które korzystać będą na obsłudze zadłużenia Beneficjentów- poprzez systemy marż, opłat, prowizji oraz innych kosztownych instrumentach zabezpieczających finansowanie. Zastosowanie tych instrumentów doprowadzi również do transferu zysków za granicę, przez co obniżony zostanie poziom krajowego mnożnika inwestycyjnego. Transfer tych pieniędzy będzie się również wiązał z uszczupleniem dochodów państwa.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Doprecyzowanie informacji nt. formy wsparcia będzie w uszczegółowieniu Programu.

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
137	Contino Wind Partners	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.1	Wnioskujemy o utrzymanie dominującego znaczenia pomocy bezzwrotnej (dotacji) z uwagi na sposób obsługi pomocy zwrotnej przez banki i instytucje finansowe.	Płatności w formie pożyczek obsługiwanych przez banki i instytucje finansowe mogą prowadzić do zaburzenia konkurencji na rynku międzybankowym. Faworyzowane będą banki i instytucje posiadające umowy współpracy z instytucjami zarządzającymi, przez co ograniczona zostanie atrakcyjność nowych podmiotów chcących realizować projekty w sektorze OZE. Nie można również dopuścić do tego aby wnioski były oceniane przez instytucje finansowe i banki, a nie charakteryzujące się niezależnością i bezstronnością instytucje rządowe. Banki bazując na swoim doświadczeniu, oceniać będą przede wszystkim opłacalność inwestycji oraz formę zabezpieczenia udostępnianych środków, co może być sprzeczne z postulatem wykorzystania funduszy europejskich dla potrzeb przedsięwzięć innowacyjnych. Sieć relacji i powiązań wytworzona pomiędzy instytucjami kredytowymi a ich dotychczasowymi klientami może przełożyć się na nierówne traktowanie wnioskodawców ubiegających się o pożyczkę preferencyjną.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Doprecyzowanie informacji nt. formy wsparcia będzie w uszczegółowieniu Programu.

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
138	Contino Wind Partners	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.1	Wnoskujemy o utrzymanie dominującego znaczenia pomocy bezzwrotnej (dotacji) z uwagi na podtrzymanie rozwoju nowych technologii.	Pozwoli to na zwiększenie możliwości finansowych przedsiębiorstw chcących inwestować w rozwiązania proekologiczne oraz zwiększy ilość inwestycji. W przypadku przyznania znacznych środków na instrumenty zwrotne (np. pożyczki) spowoduje to, że ograniczone możliwości przedsiębiorstw doprowadzą do wzrostu ilości montowanych środków używanych (np. używane turbiny wiatrowe, używane generatory kogeneracyjne) oraz ograniczą dostęp do nowych, ekologicznych i niskoemisyjnych technologii. Finansowanie takie zredukuje możliwość wytworzenia nowoczesnych rozwiązań dla energetyki odnawialnej przez co osiągnany przez nie efekt ekologiczny będzie mniejszy, niż przy wykorzystaniu funduszy bezzwrotnych. Innowacyjna ścieżka rozwoju przedsiębiorstwa wymaga dokonywania regularnych inwestycji w celu utrzymania konkurencyjności gospodarki na rynku międzynarodowym. W przypadku mechanizmów pożyczkowych wiele firm z sektora MŚP po dokonaniu jednej inwestycji z wykorzystaniem tego typu środków będzie przez wiele lat obciążone zadłużeniem co znacznie utrudni tworzenie kolejnych inwestycji.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Doprecyzowanie informacji nt. formy wsparcia będzie w uszczegółowieniu Programu.
139	Contino Wind Partners	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.1	Wnoskujemy o wprowadzenie dodatkowej punktacji za lokalizację inwestycji z zakresu OZE na terenach wiejskich.	Zdecydowanie popieramy twierdzenie, że realizacja inwestycji w zakresie energetyki odnawialnej jest korzystna dla obszarów wiejskich, gdzie m.in. pobudza lokalny rozwój gospodarczy (o czym wspomina się na str. 80 POIiŚ 2014-2020). Wnosimy w związku z tym o wprowadzenie dodatkowej punktacji za lokalizację inwestycji z zakresu	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Doprecyzowanie informacji będzie w uszczegółowieniu Programu.



L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
				<p>odnawialnych źródeł energii na terenach wiejskich. Umieszczenie inwestycji na tym obszarze niesie wiele korzyści ekonomiczno-społecznych mieszkańcom tych terenów. Dochody z podatków dla gmin związane z odnawialnych źródeł energii przyczyniają się do szybkiego rozwoju terenów wiejskich dzięki nowym inwestycjom poprawiającym standard życia ludzi tam żyjących. Ich realizacja bardzo często związana jest również z poprawą sieci drogowej oraz infrastruktury energetycznej. Rozwój energetyki na wyżej wspomnianych obszarach wpływa znacząco na lokalną aktywizację zawodową. Nie można również pominąć zysku z inwestycji jaki posiadają rolnicy dzierżawiący pola pod wiatraki, farmy fotowoltaiczne czy dostarczający substraty do biogazowni. Lokalizacja inwestycji OZE na tych terenach zapewni realizację koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju co przyczyni się do osiągnięcia jego strategicznych celów jakim są efektywne wykorzystanie przestrzeni kraju i jej zróżnicowanych potencjałów rozwojowych do osiągnięcia: konkurencyjności, zwiększenia zatrudnienia i większej sprawności państwa oraz spójności gospodarczej. Przyczyni się to także do poprawy zaopatrzenia obszarów wiejskich w energię produkowaną w odnawialnych źródłach energii poprawiając tym samym bezpieczeństwo energetyczne między innymi poprzez poprawę stanu technicznego infrastruktury energetycznej.</p>	

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
140	Contino Wind Partners	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.1	Wyrażamy poparcie dla oceny projektów dotyczących OZE za pomocą kryterium efektywności kosztowej.	Zdecydowanie popieramy założenie dotyczące oceny projektów dotyczących OZE przez pryzmat kryterium efektywności kosztowej (o czym wspomina się na str. 79 POliŚ 2014-2020). Koncepcja najlepszego stosunku ilości energii w stosunku do wielkości środków unijnych przeznaczonych na uzyskanie 1 MW mocy zainstalowanej będzie skutkować zwiększeniem skuteczności i efektywności w wykorzystaniu unijnych środków. Chcielibyśmy również zwrócić uwagę na fakt, że duże elektrownie wiatrowe charakteryzują się bardzo niskimi nakładami inwestycyjnymi na 1MW uzyskanej mocy (wg. raportu „Określenie potencjału energetycznego regionów Polski w zakresie odnawialnych źródeł energii” Instytutu Odnawialnych Źródeł Energii)- wartość ta dla energetyki wiatrowej wynosi 1,1 €/MW, podczas gdy np. dla biogazowni 4,0 €/MW, systemów PV 3,5 €/MW.	<b>Uwaga przyjęta do wiadomości.</b>

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
141	Contino Wind Partners	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.1	Wyrażamy poparcie dla zróżnicowania poziomu wsparcia dla poszczególnych rodzajów OZE.	Popieramy potrzebę zróżnicowania poziomu wsparcia dla poszczególnych rodzajów energii pochodzącej ze źródeł odnawialnych (o czym wspomina się na str. 53 projektu POIiŚ 2014-2020). Zdecydowanie opowiadamy się za zmniejszeniem wsparcia dla tzw. „współspalania”, czyli dotowania technologii polegającej na spalaniu biomasy w kotłach przeznaczonych do spalania paliw konwencjonalnych, ponieważ tego rodzaju inwestycje nie prowadzą do powstawania nowych instalacji OZE, a jedynie do obniżania rentowności już istniejących, i w konsekwencji hamuje rozwój tych planowanych. Należy również zaznaczyć, że „współspalanie” nie przyczynia się do redukcji emisji CO <sub>2</sub> , nie jest ani tanie, ani efektywne, ani ekologiczne, w związku z czym nie powinno być zakwalifikowane do grupy odnawialnych źródeł energii.	<b>Uwaga przyjęta do wiadomości.</b>

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
142	Contino Wind Partners	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.1	Wnioskujemy o wskazanie priorytetowych źródeł wytwarzania energii.	Wnioskujemy, że w przypadku wskazywania rozwoju priorytetowych źródeł wytwarzania energii (o czym wspomina się na str. 53 projektu POLiŚ 2014-2020) wzięto pod uwagę potencjał oraz dominującą pozycję energetyki wiatrowej. Według Polskiego Stowarzyszenia Energetyki Wiatrowej „Energetyka wiatrowa w Polsce 2012” ten rodzaj OZE stanowi obecnie 57,6% mocy zainstalowanej (bez technologii współspalania) wszystkich źródeł energii elektrycznej o pochodzeniu odnawialnym. Na pierwszym miejscu wśród odnawialnych źródeł energii znalazła się już w 2009 roku. Co więcej, według Instytutu Odnawialnych Źródeł Energii współcześnie potencjał energetyki w Polsce wykorzystywany jest jedynie w 0,22%. Naszym zdaniem liczby te dowodzą, że energetyka wiatrowa powinna zostać zaliczona do priorytetowych źródeł wytwarzania energii.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Doprecyzowanie informacji będzie w uszczegółowieniu Programu.

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
143	Contino Wind Partners	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.1	Wnioskujemy o zwiększenie alokacji na rozbudowę infrastruktury przesyłowej i dystrybucyjnej energii elektrycznej umożliwiającą podłączenie OZE do KSE.	Wnioskujemy za zwiększeniem alokacji na rzecz rozbudowy infrastruktury przesyłowej i dystrybucyjnej energii elektrycznej umożliwiającą podłączenie odnawialnych źródeł energii do Krajowego Systemu Elektroenergetycznego. Ograniczenia infrastrukturalne, w szczególności w zakresie rozwoju sieci energetycznych są jedną z głównych barier rozwoju OZE, jak również w zaspokojeniu potrzeb energetycznych i zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego. Rozbudowa oraz modernizacja sieci elektroenergetycznej jest warunkiem koniecznym dla rozwoju OZE, co zapewnić może wyłącznie przeznaczenie odpowiedniej ilości środków na ten cel.	<b>Uwaga uwzględniona</b>

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
144	GAZ-SYSTEM S.A.	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	<p>Jest: Potrzeby w zakresie rozbudowy sieci przesyłowej i dystrybucyjnej oraz systemu magazynów gazu wynikają również z dyrektywy UE dotyczącej udziału OZE w produkcji energii elektrycznej, bowiem gaz pozwala na elastyczną pracę i bilansowanie systemu w warunkach wahań mocy, szczególnie w przypadku wiatrowych źródeł OZE. Powinno być: (...) Potrzeby w zakresie rozbudowy i modernizacji sieci przesyłowej i dystrybucyjnej oraz systemu magazynów gazu wynikają również z dyrektywy UE dotyczącej udziału OZE w produkcji energii elektrycznej, bowiem gaz pozwala na elastyczną pracę i bilansowanie systemów energetycznych w warunkach wahań mocy, szczególnie w przypadku wiatrowych źródeł OZE. Dlatego konieczne jest wsparcie działań w kierunku integracji sieci energetycznych na poziomie krajowym oraz wszelkich projektów związanych z pracami studyjnymi oraz budową inteligentnych sieci energetycznych, jako najefektywniejszego kosztowo sposobu na realizację celów przedstawionych w Polityce energetycznej Polski do 2030 oraz wszelkich wytycznych UE.</p>	<p>Uwaga zgodnie z wytycznymi EU Comision Task Force for Smart Grids, Expert Group 4, Smart Grid aspects related to Gas oraz zgodnie z definicją MG: Gas Smart Transmission and Distribution Grids and Storage, a także według wytycznych <a href="http://ec.europa.eu/energy/gas_electricity/smartgrids/smartgrids_en.htm">http://ec.europa.eu/energy/gas_electricity/smartgrids/smartgrids_en.htm</a></p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Brak uzasadnienia wprowadzenia dodatkowego zapisu. Biorąc pod uwagę zalecenia KE dotyczące ilości znaków w diagnozie, część ta zostanie skrócona i przeformułowana na kolejnym etapie prac nad Programem.</p>

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
145	Contino Wind Partners	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.1	Wnioskujemy o ograniczenie wsparcia dla rozwoju biomasy.	Wnioskujemy za ograniczeniem wsparcia rozwoju biomasy. Przemawia za tym przede wszystkim zła sytuacja na rynku zielonych certyfikatów spowodowana właśnie nadmiernym wsparciem dla tzw. współspalania. Dotowanie tej technologii nie prowadzi do powstawania nowych instalacji OZE, a jedynie do obniżania rentowności już istniejących, i w konsekwencji hamuje rozwój tych planowanych. Kwalifikowalność „współspalania” jako OZE jest również wysoce kontrowersyjna. Uznanie współspalania, gdzie źródłem energii jest blok energetyczny napędzany mieszanką biomasy i paliwa konwencjonalnego, za OZE, można określić mianem rażącej nadinterpretacji zapisów ustawy Prawo Energetyczne. Co więcej, według „Polityki energetycznej Polski do 2030 roku” jednym z celów w zakresie rozwoju wykorzystania OZE jest ochrona lasów przed nadmiernym eksploatowaniem, w celu pozyskania biomasy.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Zapisy Programu zgodnie z KPD. Biomasa jest jedną z podstaw rozwoju OZE w Polsce.

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
146	Contino Wind Partners	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.1	Wnioskujemy o uwzględnienie największego potencjału energetyki wiatrowej ze wszystkich OZE.	Wnioskujemy za uwzględnieniem największego potencjału energetyki wiatrowej ze wszystkich odnawialnych źródeł energii. Według „Polityki energetycznej Polski do 2030 roku” relatywnie największą dynamikę wzrostu w latach 2006- 2020 zanotuje właśnie energetyka wiatrowa (pięćdziesięcioczkrotny wzrost). Według Polityki w warunkach polskich decydujące znaczenie, w kontekście osiągnięcia postawionego celu 15% udziału energii ze źródeł odnawialnych w strukturze energii finalnej brutto w 2020 roku będą miały właśnie postępy poczynione w energetyce wiatrowej.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Zapisy Programu zgodne z KPD. Zgodnie z zapisami w Programie jest możliwość wsparcia energetyki wiatrowej.



L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
147	Contino Wind Partners	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.1	Wnioskujemy o ustalenie linii demarkacyjnej na poziomie 30 MW.	Wnioskujemy za ustaleniem w ramach działań polegających na wytwarzaniu energii pochodzącej ze źródeł odnawialnych wartości linii demarkacyjnej w oparciu o moc instalowanej elektrowni/jednostki. Wnosimy o ustalenie linii demarkacyjnej na poziomie 30 MW, co stanowić będzie gwarant dofinansowania ze środków na poziomie krajowym tylko dużych projektów, gdyż to właśnie one w największym stopniu przyczyniają się do realizacji zobowiązań naszego kraju wynikających z dyrektyw unijnych. Pozostawienie kwestii przeprowadzania konkursów dla projektów poniżej 30 MW jednostkom regionalnym jest naszym zdaniem również zasadne przede wszystkim ze względu na fakt, że urzędy marszałkowskie poszczególnych województw są w stanie bardziej precyzyjnie ocenić niewielkie projekty o wymiarze lokalnym.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> W Programie zgodnie z zaleceniami KE nie będzie części dotyczącej demarkacji.

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
148	Contino Wind Partners	Plan finansowy programu	Wnioskujemy za zwiększeniem alokacji środków na rzecz Osi Priorytetowej I.	<p>W perspektywie finansowej 2007- 2013 na ten cel przeznaczone zostało 1,7 mld €, z kolei zaplanowana i zaprezentowana w projekcie POIiŚ 2014- 2020 kwota to jedynie 1,49 mld €.</p> <p>Argumentem, który przemawia za zwiększeniem alokacji jest obecna, trudna sytuacja na rynku energetyki odnawialnej, spowodowana przede wszystkim brakiem wejścia w życie pakietu ustaw energetycznych oraz nadpodażą zielonych certyfikatów.</p> <p>Skutkuje to spadkiem rentowności firm z sektora OZE, w tym w szczególności z branży wiatrowej. Gwarantem powodzenia projektów polegających na budowie dużych farm wiatrowych, będących z punktu widzenia kraju najważniejszym sposobem na realizację celów polityki klimatycznej, jest w obecnej sytuacji wsparcie w postaci dotacji. Środki przeznaczone na Oś Priorytetową I winny zostać w związku z tym zwiększone ze względu na zagrożenie niezrealizowania projektów, które bez wsparcia finansowego stają się nierentowne, co skutkować może z kolei niewypełnieniem założonych wskaźników energii pochodzącej z OZE w bilansie energetycznych w 2020 roku, który zgodnie z przepisami unijnymi został ustalony na poziomie 15%.</p>	<b>Uwaga uwzględniona.</b> W ramach osi priorytetowej planuje się zwiększenie alokacji na kolejnym etapie aktualizacji projektu Programu.

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
149	GAZ-SYSTEM S.A.	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	Jest:Decyzje inwestycyjne o budowie gazowych jednostek wytwórczych będą determinować również potrzeby inwestycyjne w systemie przesyłowym i dystrybucyjnym – konieczna więc będzie dalsza rozbudowa krajowego systemu, której zakres uzależniony byłby także od przyszłej lokalizacji obiektów elektroenergetycznych.Powinno być:Decyzje inwestycyjne o budowie gazowych jednostek wytwórczych będą determinować również potrzeby inwestycyjne w systemie przesyłowym i dystrybucyjnym – konieczna będzie więc dalsza rozbudowa i modernizacja krajowego systemu, której zakres uzależniony byłby także od przyszłej lokalizacji obiektów elektroenergetycznych.	Zgodnie z wtycznymi EU Comision Task Force for Smart Grids, Expert Group 4, Smart Grid aspects related to Gas, zastosowanie inteligentnych systemów prognostyczno-sterujących oraz aktywnych narzędzi planistycznych jest najefektywniejszą kosztowo metodą oceny potrzeb inwestycyjnych. Dlatego też proponujemy o rozszerzenie zapisu dopuszczającego także modernizację.	<b>Uwaga uwzględniona</b>
150	Miasto Stołeczne Warszawa (Biuro Funduszy Europejskich i Rozwoju Gospodarczego, Urząd m.st. Warszawy)	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.1	W przypadku projektów objętych wymogiem powiązania z planem gospodarki niskoemisyjnej, wnioskuję się o dopuszczenie dla aplikowania o środki w ramach Osi Priorytetowej I na podstawie dokumentów strategicznych i operacyjnych, przyjmowanych przez jednostkę we wcześniejszym terminie, dotyczących zagadnienia gospodarki niskoemisyjnej.Jednocześnie wnioskuję się o określenie minimalnych wymogów dla planów gospodarki niskoemisyjnej dla aplikowania o środki POiŚ.Niezbędne dla skutecznego aplikowania o środki UE będzie określenie w jakiej formie powinny być przygotowane w/w dokumenty w przypadku wystąpienia o dofinansowanie inwestycji w ramach ZIT z jednoznacznym wskazaniem czy wystarczającym dokumentem będzie np.	Miasto Stołeczne Warszawa posiada opracowane i przyjęte następujące dokumenty strategiczne i operacyjne, których elementy wpisują się w politykę unijną dotyczącą wprowadzania gospodarki niskoemisyjnej i osiągnięcia zakładanej wartości docelowych w 2020 r.:Plan działań na rzecz zrównoważonego zużycia energii dla Warszawy w perspektywie do 2020 r., przyjęty uchwałą Rady m.st. Warszawy z dnia 8 września 2011 – przygotowany w celu realizacji idei zrównoważonego rozwoju poprzez zapewnienie mieszkańcom wysokiego standardu życia, jak i dbałości o stan środowiska naturalnego, w tym klimatu, dobrowolnie i w zgodzie z celami polityki klimatyczno-energetycznej UE. Zgodnie z zamierzeniami realizacja planu powinna spowodować, że na koniec 2020 r.,	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Doprecyzowanie informacji będzie w uszczegółowieniu Programu.

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
			<p>(w przypadku Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego) posiadany już przez m.st. Warszawa dokument, mający charakter planu gospodarki niskoemisyjnej, tj. Plan działań na rzecz zrównoważonego zużycia energii dla Warszawy w perspektywie do 2020 r. lub czy też beneficjent powinien posiadać jeden wspólny plan gospodarki niskoemisyjnej dla całego bądź zaangażowanej w dane inwestycje części Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego lub czy każda gmina wchodząca w skład WOF powinna mieć opracowany i zatwierdzony plan gospodarki niskoemisyjnej dla swojego terenu.</p>	<p>poziom emisji CO2 i poziom zużycia energii będzie wynosił 80% poziomu emisji w 2007 roku. Dodatkowo Plan zakłada co najmniej 15% zużycie energii pozyskiwanej z odnawialnych źródeł (OZE). Strategia Zrównoważonego Rozwoju Systemu Transportowego Warszawy do 2015 roku i na lata kolejne, w tym Zrównoważony Plan Rozwoju Transportu Publicznego Warszawy, przyjęta uchwałą Rady m.st. Warszawy z dnia 9 lipca 2009 r. – przewidująca m.in. wymianę taboru na nowoczesny, powodujący zdecydowane ograniczenie emisji CO, NMHC, NOx, PM, zakup autobusów z napędem na biopaliwa odnawialne, ew. paliwa odnawialne oraz budowanie systemu zarządzania ruchem; Polityka energetyczna m.st. Warszawy do 2020 r., przyjęta uchwałą Rady miasta stołecznego Warszawy z dnia 27 lutego 2006 roku – obejmująca swoim zakresem zagadnienia dotyczące energetyki, ciepłownictwa, gazownictwa, w tym istotny z punktu widzenia gospodarki niskoemisyjnej temat kogeneracji. Konieczność opracowania i przyjęcia kolejnego, odrębnego materiału powodowałoby zbędną inflację dokumentów strategicznych i programowych, przy konieczności zaangażowania znacznego nakładu prac i środków finansowych, rzutując także na termin aplikowania o środki na realizację projektów na podstawie nowego dokumentu.</p>	

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
151	Miasto Stołeczne Warszawa (Biuro Funduszy Europejskich i Rozwoju Gospodarczego, Urząd m.st. Warszawy)	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.2	W przypadku projektów objętych wymogiem powiązania z planem gospodarki niskoemisyjnej, wnioskuję się o dopuszczenie dla aplikowania o środki w ramach Osi Priorytetowej I na podstawie dokumentów strategicznych i operacyjnych, przyjmowanych przez jednostkę we wcześniejszym terminie, dotyczących zagadnienia gospodarki niskoemisyjnej. Jednocześnie wnioskuję się o określenie minimalnych wymogów dla planów gospodarki niskoemisyjnej dla aplikowania o środki POIŚ. Niezbędne dla skutecznego aplikowania o środki UE będzie określenie w jakiej formie powinny być przygotowane w/w dokumenty w przypadku wystąpienia o dofinansowanie inwestycji w ramach ZIT z jednoznacznym wskazaniem czy wystarczającym dokumentem będzie np. (w przypadku Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego) posiadany już przez m.st. Warszawa dokument, mający charakter planu gospodarki niskoemisyjnej, tj. Plan działań na rzecz zrównoważonego zużycia energii dla Warszawy w perspektywie do 2020 r. lub czy też beneficjent powinien posiadać jeden wspólny plan gospodarki niskoemisyjnej dla całego bądź zaangażowanej w dane inwestycje części Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego lub czy każda gmina wchodząca w skład WOF powinna mieć opracowany i zatwierdzony plan gospodarki niskoemisyjnej dla swojego terenu.	Miasto Stołeczne Warszawa posiada opracowane i przyjęte następujące dokumenty strategiczne i operacyjne, których elementy wpisują się w politykę unijną dotyczącą wprowadzania gospodarki niskoemisyjnej i osiągnięcia zakładanej wartości docelowych w 2020 r.: Plan działań na rzecz zrównoważonego zużycia energii dla Warszawy w perspektywie do 2020 r., przyjęty uchwałą Rady m.st. Warszawy z dnia 8 września 2011 – przygotowany w celu realizacji idei zrównoważonego rozwoju poprzez zapewnienie mieszkańcom wysokiego standardu życia, jak i dbałości o stan środowiska naturalnego, w tym klimatu, dobrowolnie i w zgodzie z celami polityki klimatyczno-energetycznej UE. Zgodnie z zamierzeniami realizacja planu powinna spowodować, że na koniec 2020 r., poziom emisji CO2 i poziom zużycia energii będzie wynosił 80% poziomu emisji w 2007 roku. Dodatkowo Plan zakłada co najmniej 15% zużycie energii pozyskiwanej z odnawialnych źródeł (OZE). Strategia Zrównoważonego Rozwoju Systemu Transportowego Warszawy do 2015 roku i na lata kolejne, w tym Zrównoważony Plan Rozwoju Transportu Publicznego Warszawy, przyjęta uchwałą Rady m.st. Warszawy z dnia 9 lipca 2009 r. – przewidująca m.in. wymianę taboru na nowoczesny, powodujący zdecydowane ograniczenie emisji CO, NMHC, NOx, PM, zakup autobusów z napędem na biopaliwa odnawialne, ew. paliwa odnawialne oraz budowanie systemu zarządzania ruchem; Polityka energetyczna m.st. Warszawy do 2020	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Doprecyzowanie informacji będzie w uszczegółowieniu Programu. Przygotowanie/aktualizacja Planu Gospodarki Niskoemisyjnej jest możliwe w ramach POIiS 2007-2013.

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
				r., przyjęta uchwałą Rady miasta stołecznego Warszawy z dnia 27 lutego 2006 roku – obejmująca swoim zakresem zagadnienia dotyczące energetyki, ciepłownictwa, gazownictwa, w tym istotny z punktu widzenia gospodarki niskoemisyjnej temat kogeneracji. Konieczność opracowania i przyjęcia kolejnego, odrębnego materiału powodowałoby zbędną inflację dokumentów strategicznych i programowych, przy konieczności zaangażowania znacznego nakładu prac i środków finansowych, rzutując także na termin aplikowania o środki na realizację projektów na podstawie nowego dokumentu.	
152	Miasto Stołeczne Warszawa (Biuro Funduszy Europejskich i Rozwoju Gospodarczego, Urząd m.st. Warszawy)	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.3	W przypadku projektów objętych wymogiem powiązania z planem gospodarki niskoemisyjnej, wnioskuje się o dopuszczenie dla aplikowania o środki w ramach Osi Priorytetowej I na podstawie dokumentów strategicznych i operacyjnych, przyjmowanych przez jednostkę we wcześniejszym terminie, dotyczących zagadnienia gospodarki niskoemisyjnej. Jednocześnie wnioskuje się o określenie minimalnych wymogów dla planów gospodarki niskoemisyjnej dla aplikowania o środki POIŚ. Niezbędne dla skutecznego aplikowania o środki UE będzie określenie w jakiej formie powinny być przygotowane w/w dokumenty w przypadku wystąpienia o dofinansowanie inwestycji w ramach ZIT z jednoznacznym wskazaniem czy wystarczającym dokumentem będzie np. (w przypadku Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego) posiadany już przez	Miasto Stołeczne Warszawa posiada opracowane i przyjęte następujące dokumenty strategiczne i operacyjne, których elementy wpisują się w politykę unijną dotyczącą wprowadzania gospodarki niskoemisyjnej i osiągnięcia zakładanej wartości docelowych w 2020 r.: Plan działań na rzecz zrównoważonego zużycia energii dla Warszawy w perspektywie do 2020 r., przyjęty uchwałą Rady m.st. Warszawy z dnia 8 września 2011 – przygotowany w celu realizacji idei zrównoważonego rozwoju poprzez zapewnienie mieszkańcom wysokiego standardu życia, jak i dbałości o stan środowiska naturalnego, w tym klimatu, dobrowolnie i w zgodzie z celami polityki klimatyczno-energetycznej UE. Zgodnie z zamierzeniami realizacja planu powinna spowodować, że na koniec 2020 r., poziom emisji CO2 i poziom zużycia energii będzie wynosił 80% poziomu	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Doprecyzowanie informacji będzie w uszczegółowieniu Programu. Przygotowanie/aktualizacja Planu Gospodarki Niskoemisyjnej jest możliwe w ramach POIŚ 2007-2013.

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
			<p>m.st. Warszawa dokument, mający charakter planu gospodarki niskoemisyjnej, tj. Plan działań na rzecz zrównoważonego zużycia energii dla Warszawy w perspektywie do 2020 r. lub czy też beneficjent powinien posiadać jeden wspólny plan gospodarki niskoemisyjnej dla całego bądź zaangażowanej w dane inwestycje części Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego lub czy każda gmina wchodząca w skład WOF powinna mieć opracowany i zatwierdzony plan gospodarki niskoemisyjnej dla swojego terenu.</p>	<p>emisji w 2007 roku. Dodatkowo Plan zakłada co najmniej 15% zużycie energii pozyskiwanej z odnawialnych źródeł (OZE). Strategia Zrównoważonego Rozwoju Systemu Transportowego Warszawy do 2015 roku i na lata kolejne, w tym Zrównoważony Plan Rozwoju Transportu Publicznego Warszawy, przyjęta uchwałą Rady m.st. Warszawy z dnia 9 lipca 2009 r. – przewidująca m.in. wymianę taboru na nowoczesny, powodujący zdecydowane ograniczenie emisji CO, NMHC, NOx, PM, zakup autobusów z napędem na biopaliwa odnawialne, ew. paliwa odnawialne oraz budowanie systemu zarządzania ruchem; Polityka energetyczna m.st. Warszawy do 2020 r., przyjęta uchwałą Rady miasta stołecznego Warszawy z dnia 27 lutego 2006 roku – obejmująca swoim zakresem zagadnienia dotyczące energetyki, ciepłownictwa, gazownictwa, w tym istotny z punktu widzenia gospodarki niskoemisyjnej temat kogeneracji. Konieczność opracowania i przyjęcia kolejnego, odrębnego materiału powodowałoby zbędną inflację dokumentów strategicznych i programowych, przy konieczności zaangażowania znacznego nakładu prac i środków finansowych, rzutując także na termin aplikowania o środki na realizację projektów na podstawie nowego dokumentu.</p>	

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
153	Miasto Stołeczne Warszawa (Biuro Funduszy Europejskich i Rozwoju Gospodarczego, Urząd m.st. Warszawy)	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.4	W przypadku projektów objętych wymogiem powiązania z planem gospodarki niskoemisyjnej, wnioskuję się o dopuszczenie dla aplikowania o środki w ramach Osi Priorytetowej I na podstawie dokumentów strategicznych i operacyjnych, przyjmowanych przez jednostkę we wcześniejszym terminie, dotyczących zagadnienia gospodarki niskoemisyjnej. Jednocześnie wnioskuję się o określenie minimalnych wymogów dla planów gospodarki niskoemisyjnej dla aplikowania o środki POIŚ. Niezbędne dla skutecznego aplikowania o środki UE będzie określenie w jakiej formie powinny być przygotowane w/w dokumenty w przypadku wystąpienia o dofinansowanie inwestycji w ramach ZIT z jednoznacznym wskazaniem czy wystarczającym dokumentem będzie np. (w przypadku Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego) posiadany już przez m.st. Warszawa dokument, mający charakter planu gospodarki niskoemisyjnej, tj. Plan działań na rzecz zrównoważonego zużycia energii dla Warszawy w perspektywie do 2020 r. lub czy też beneficjent powinien posiadać jeden wspólny plan gospodarki niskoemisyjnej dla całego bądź zaangażowanej w dane inwestycje części Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego lub czy każda gmina wchodząca w skład WOF powinna mieć opracowany i zatwierdzony plan gospodarki niskoemisyjnej dla swojego terenu.	Miasto Stołeczne Warszawa posiada opracowane i przyjęte następujące dokumenty strategiczne i operacyjne, których elementy wpisują się w politykę unijną dotyczącą wprowadzania gospodarki niskoemisyjnej i osiągnięcia zakładanej wartości docelowych w 2020 r.: Plan działań na rzecz zrównoważonego zużycia energii dla Warszawy w perspektywie do 2020 r., przyjęty uchwałą Rady m.st. Warszawy z dnia 8 września 2011 – przygotowany w celu realizacji idei zrównoważonego rozwoju poprzez zapewnienie mieszkańcom wysokiego standardu życia, jak i dbałości o stan środowiska naturalnego, w tym klimatu, dobrowolnie i w zgodzie z celami polityki klimatyczno-energetycznej UE. Zgodnie z zamierzeniami realizacja planu powinna spowodować, że na koniec 2020 r., poziom emisji CO2 i poziom zużycia energii będzie wynosił 80% poziomu emisji w 2007 roku. Dodatkowo Plan zakłada co najmniej 15% zużycie energii pozyskiwanej z odnawialnych źródeł (OZE). Strategia Zrównoważonego Rozwoju Systemu Transportowego Warszawy do 2015 roku i na lata kolejne, w tym Zrównoważony Plan Rozwoju Transportu Publicznego Warszawy, przyjęta uchwałą Rady m.st. Warszawy z dnia 9 lipca 2009 r. – przewidująca m.in. wymianę taboru na nowoczesny, powodujący zdecydowane ograniczenie emisji CO, NMHC, NOx, PM, zakup autobusów z napędem na biopaliwa odnawialne, ew. paliwa odnawialne oraz budowanie systemu zarządzania ruchem; Polityka energetyczna m.st. Warszawy do 2020	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Doprecyzowanie informacji będzie w uszczegółowieniu Programu. Przygotowanie/aktualizacja Planu Gospodarki Niskoemisyjnej jest możliwe w ramach POIiS 2007-2013.



L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
				r., przyjęta uchwałą Rady miasta stołecznego Warszawy z dnia 27 lutego 2006 roku – obejmująca swoim zakresem zagadnienia dotyczące energetyki, ciepłownictwa, gazownictwa, w tym istotny z punktu widzenia gospodarki niskoemisyjnej temat kogeneracji. Konieczność opracowania i przyjęcia kolejnego, odrębnego materiału powodowałoby zbędną inflację dokumentów strategicznych i programowych, przy konieczności zaangażowania znacznego nakładu prac i środków finansowych, rzutując także na termin aplikowania o środki na realizację projektów na podstawie nowego dokumentu.	
154	Miasto Stołeczne Warszawa (Biuro Funduszy Europejskich i Rozwoju Gospodarczego, Urząd m.st. Warszawy)	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.5	W przypadku projektów objętych wymogiem powiązania z planem gospodarki niskoemisyjnej, wnioskując się o dopuszczenie dla aplikowania o środki w ramach Osi Priorytetowej I na podstawie dokumentów strategicznych i operacyjnych, przyjmowanych przez jednostkę we wcześniejszym terminie, dotyczących zagadnienia gospodarki niskoemisyjnej. Jednocześnie wnioskując się o określenie minimalnych wymogów dla planów gospodarki niskoemisyjnej dla aplikowania o środki POIŚ. Niezbędne dla skutecznego aplikowania o środki UE będzie określenie w jakiej formie powinny być przygotowane w/w dokumenty w przypadku wystąpienia o dofinansowanie inwestycji w ramach ZIT z jednoznacznym wskazaniem czy wystarczającym dokumentem będzie np. (w przypadku Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego) posiadany już przez	Miasto Stołeczne Warszawa posiada opracowane i przyjęte następujące dokumenty strategiczne i operacyjne, których elementy wpisują się w politykę unijną dotyczącą wprowadzania gospodarki niskoemisyjnej i osiągnięcia zakładanej wartości docelowych w 2020 r.: Plan działań na rzecz zrównoważonego zużycia energii dla Warszawy w perspektywie do 2020 r., przyjęty uchwałą Rady m.st. Warszawy z dnia 8 września 2011 – przygotowany w celu realizacji idei zrównoważonego rozwoju poprzez zapewnienie mieszkańcom wysokiego standardu życia, jak i dbałości o stan środowiska naturalnego, w tym klimatu, dobrowolnie i w zgodzie z celami polityki klimatyczno-energetycznej UE. Zgodnie z zamierzeniami realizacja planu powinna spowodować, że na koniec 2020 r., poziom emisji CO2 i poziom zużycia energii będzie wynosił 80% poziomu	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Doprecyzowanie informacji będzie w uszczegółowieniu Programu. Przygotowanie/aktualizacja Planu Gospodarki Niskoemisyjnej jest możliwe w ramach POIŚ 2007-2013.

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
			<p>m.st. Warszawa dokument, mający charakter planu gospodarki niskoemisyjnej, tj. Plan działań na rzecz zrównoważonego zużycia energii dla Warszawy w perspektywie do 2020 r. lub czy też beneficjent powinien posiadać jeden wspólny plan gospodarki niskoemisyjnej dla całego bądź zaangażowanej w dane inwestycje części Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego lub czy każda gmina wchodząca w skład WOF powinna mieć opracowany i zatwierdzony plan gospodarki niskoemisyjnej dla swojego terenu.</p>	<p>emisji w 2007 roku. Dodatkowo Plan zakłada co najmniej 15% zużycie energii pozyskiwanej z odnawialnych źródeł (OZE). Strategia Zrównoważonego Rozwoju Systemu Transportowego Warszawy do 2015 roku i na lata kolejne, w tym Zrównoważony Plan Rozwoju Transportu Publicznego Warszawy, przyjęta uchwałą Rady m.st. Warszawy z dnia 9 lipca 2009 r. – przewidująca m.in. wymianę taboru na nowoczesny, powodujący zdecydowane ograniczenie emisji CO, NMHC, NOx, PM, zakup autobusów z napędem na biopaliwa odnawialne, ew. paliwa odnawialne oraz budowanie systemu zarządzania ruchem; Polityka energetyczna m.st. Warszawy do 2020 r., przyjęta uchwałą Rady miasta stołecznego Warszawy z dnia 27 lutego 2006 roku – obejmująca swoim zakresem zagadnienia dotyczące energetyki, ciepłownictwa, gazownictwa, w tym istotny z punktu widzenia gospodarki niskoemisyjnej temat kogeneracji. Konieczność opracowania i przyjęcia kolejnego, odrębnego materiału powodowałoby zbędną inflację dokumentów strategicznych i programowych, przy konieczności zaangażowania znacznego nakładu prac i środków finansowych, rzutując także na termin aplikowania o środki na realizację projektów na podstawie nowego dokumentu.</p>	

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
155	Miasto Stołeczne Warszawa (Biuro Funduszy Europejskich i Rozwoju Gospodarczego, Urząd m.st. Warszawy)	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.7	W przypadku projektów objętych wymogiem powiązania z planem gospodarki niskoemisyjnej, wnioskuję się o dopuszczenie dla aplikowania o środki w ramach Osi Priorytetowej I na podstawie dokumentów strategicznych i operacyjnych, przyjmowanych przez jednostkę we wcześniejszym terminie, dotyczących zagadnienia gospodarki niskoemisyjnej. Jednocześnie wnioskuję się o określenie minimalnych wymogów dla planów gospodarki niskoemisyjnej dla aplikowania o środki POIŚ. Niezbędne dla skutecznego aplikowania o środki UE będzie określenie w jakiej formie powinny być przygotowane w/w dokumenty w przypadku wystąpienia o dofinansowanie inwestycji w ramach ZIT z jednoznacznym wskazaniem czy wystarczającym dokumentem będzie np. (w przypadku Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego) posiadany już przez m.st. Warszawa dokument, mający charakter planu gospodarki niskoemisyjnej, tj. Plan działań na rzecz zrównoważonego zużycia energii dla Warszawy w perspektywie do 2020 r. lub czy też beneficjent powinien posiadać jeden wspólny plan gospodarki niskoemisyjnej dla całego bądź zaangażowanej w dane inwestycje części Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego lub czy każda gmina wchodząca w skład WOF powinna mieć opracowany i zatwierdzony plan gospodarki niskoemisyjnej dla swojego terenu.	Miasto Stołeczne Warszawa posiada opracowane i przyjęte następujące dokumenty strategiczne i operacyjne, których elementy wpisują się w politykę unijną dotyczącą wprowadzania gospodarki niskoemisyjnej i osiągnięcia zakładanej wartości docelowych w 2020 r.: Plan działań na rzecz zrównoważonego zużycia energii dla Warszawy w perspektywie do 2020 r., przyjęty uchwałą Rady m.st. Warszawy z dnia 8 września 2011 – przygotowany w celu realizacji idei zrównoważonego rozwoju poprzez zapewnienie mieszkańcom wysokiego standardu życia, jak i dbałości o stan środowiska naturalnego, w tym klimatu, dobrowolnie i w zgodzie z celami polityki klimatyczno-energetycznej UE. Zgodnie z zamierzeniami realizacja planu powinna spowodować, że na koniec 2020 r., poziom emisji CO2 i poziom zużycia energii będzie wynosił 80% poziomu emisji w 2007 roku. Dodatkowo Plan zakłada co najmniej 15% zużycie energii pozyskiwanej z odnawialnych źródeł (OZE). Strategia Zrównoważonego Rozwoju Systemu Transportowego Warszawy do 2015 roku i na lata kolejne, w tym Zrównoważony Plan Rozwoju Transportu Publicznego Warszawy, przyjęta uchwałą Rady m.st. Warszawy z dnia 9 lipca 2009 r. – przewidująca m.in. wymianę taboru na nowoczesny, powodujący zdecydowane ograniczenie emisji CO, NMHC, NOx, PM, zakup autobusów z napędem na biopaliwa odnawialne, ew. paliwa odnawialne oraz budowanie systemu zarządzania ruchem; Polityka energetyczna m.st. Warszawy do 2020	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Doprecyzowanie informacji będzie w uszczegółowieniu Programu. Przygotowanie/aktualizacja Planu Gospodarki Niskoemisyjnej jest możliwe w ramach POIiS 2007-2013.

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
				<p>r., przyjęta uchwałą Rady miasta stołecznego Warszawy z dnia 27 lutego 2006 roku – obejmująca swoim zakresem zagadnienia dotyczące energetyki, ciepłownictwa, gazownictwa, w tym istotny z punktu widzenia gospodarki niskoemisyjnej temat kogeneracji. Konieczność opracowania i przyjęcia kolejnego, odrębnego materiału powodowałoby zbędną inflację dokumentów strategicznych i programowych, przy konieczności zaangażowania znacznego nakładu prac i środków finansowych, rzutując także na termin aplikowania o środki na realizację projektów na podstawie nowego dokumentu.</p>	

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
156	GAZ-SYSTEM S.A.	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	<p>Jest:Z tego też powodu działania w tym zakresie zamierza się skierować również na dywersyfikację źródeł i kierunków dostaw gazu ziemnego, co z kolei powinno być związane z rozbudową i modernizacją systemu sieci przesyłowych i dystrybucyjnych oraz zwiększeniem i modernizacją pojemności magazynowych tych surowców. Powinno być:Z tego też powodu działania w tym zakresie zamierza się skierować również na dywersyfikację źródeł i kierunków dostaw gazu ziemnego, co z kolei powinno być związane z rozbudową i modernizacją systemu sieci przesyłowych i dystrybucyjnych oraz zwiększeniem i modernizacją pojemności magazynowych tych surowców, a także wsparciem działań polegających na integracji wewnętrznego rynku energii poprzez tworzenie połączeń międzysystemowych między krajowymi sieciami energetycznymi. Pozwoli to na wykorzystanie w sposób optymalny istniejącej infrastruktury energetycznej. Zintegrowanie sieci energetycznych na poziomie krajowym oraz budowa inteligentnych sieci energetycznych pozwoli na zapewnienie konkurencyjnego i właściwie działającego zintegrowanego rynku, uzyskania optymalnego wykorzystania infrastruktury energetycznej, poprawy efektywności energetycznej i zintegrowania rozproszonych odnawialnych źródeł energii oraz wspierania wzrostu, zatrudnienia i zrównoważonego rozwoju.</p>	Proponujemy uzupełnić zgodnie z pkt. (8) preambuły Rozporządzenia PE i Rady (UE) NR 347/2013 z dnia 17 kwietnia 2013	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Biorąc pod uwagę zalecenia KE dotyczące ilości znaków w diagnozie, część ta zostanie skrócona i przeformułowana na kolejnym etapie prac nad Programem.

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
157	GAZ-SYSTEM S.A.	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	<p>Jest:- wsparcie budowy nowych jednostek OZE i sieci elektroenergetycznych;- rozbudowa infrastruktury przesyłowej i dystrybucyjnej energii elektrycznej umożliwiające podłączenie OZE do Krajowego systemu Energetycznego.Powinno być:- wsparcie budowy nowych jednostek OZE i sieci energetycznych;- rozbudowa infrastruktury przesyłowej i dystrybucyjnej umożliwiające podłączenie OZE do krajowych systemów przesyłowych;- wsparcie prac studyjnych i budowy instalacji pilotażowych pozwalających na optymalizację wykorzystania OZE oraz zwiększenie aktywnego udziału OZE w miksie energetycznym</p>	<p>Taki zapis umożliwi zaangażowanie GAZ-SYSTEM w kierunku rozwoju związane z magazynowaniem energii, a w szczególności do implementacji technologii Power to Gas, jako jednego ze sposobów bezpośredniego wsparcia rozwoju OZE (energetyka wiatrowa) w północnej PolsceUwaga zgodnie z wytycznymi EU Comision Task Force for Smart Grids, Expert Group 4, Smart Grid aspects related to Gas oraz zgodnie z definicją MG: Gas Smart Transmission and Distribution Grids and Storage</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Biorąc pod uwagę zalecenia KE dotyczące ilości znaków w diagnozie, część ta zostanie skrócona i przeformułowana na kolejnym etapie prac nad Programem.</p>

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
158	Urząd Miasta Opola	Oś priorytetowa IV, priorytet inwestycyjny 7.2	<p>Alokacja przewidziana na realizację zadań ujętych w osi priorytetowej IV może okazać się zbyt niska. W priorytecie ujęto zadania, które charakteryzują się wysokim kosztem realizacji - budowa farm wiatrowych, budowa sieci przesyłowych itp. (4.1), a także m.in. modernizację i rozbudowę linii produkcyjnych (4.2). Te działania są bardzo kosztowne, a jednocześnie skierowane także do przedsiębiorców. Można tu z góry przewidzieć bardzo wysoką konkurencję. Ponadto w tej osi priorytetowej przewidziano także termomodernizację budynków użyteczności publicznej i budynków mieszkalnych, jak sam program wskazuje odpowiadają one za niemal 40% zużycia energii i 12% powierzchni zasobów budowlanych UE. Zapotrzebowanie zatem przewyższać będzie alokację wielokrotnie. Tym bardziej, że finansowa linia demarkacyjna dla RPO w zakresie tego typu projektów jest ustalona bardzo nisko - na poziomie 5 / 10 mln PLN. Biorąc pod uwagę średnie szacunkowe koszty termomodernizacji wraz z zastosowaniem OZE, tak ustalona linia demarkacyjna spowoduje, że bardzo wiele projektów tego typu będzie kierowane do programu krajowego zamiast do RPO, co z kolei spowoduje jeszcze wyższą konkurencję w tym zakresie, a więc i zapotrzebowanie na wyższą alokację.</p>	-	Uwaga uwzględniona

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
159	Województwo Opolskie	Załączniki	<p>Proponujemy ujęcie w wykaz dużych projektów, sektor energetyki:- budowy linii 400 kV Dobrzeń – Wrocław – Pasikowice wraz z rozbudową stacji systemowej Dobrzeń 400/110 kV (PSE S.A.),- modernizacji linii 220 kV Kędzierzyn – Blachownia – Groszowice – Ząbkowice – Świebodzice – Boguszów – Cieplice – Mikołowa – Leśniów – Gorzów – Krajnik – Glinki – Police – Morzyczan – Reclaw (PSE S.A.),- modernizacji linii 220 kV Mikołowa – Polkowice – Żukowice- Czarna – Leszno – Plewska – Poznań – Czerwonak – Piła- Żydowo –Dunowo (PSE S.A.).</p>	<p>Stan techniczny istniejących linii wysokiego napięcia, często mocno zdekapitalizowanych i o dużych stratach sieciowych, nie pozwala na efektywny przesył energii. Stąd konieczność modernizacji, rozbudowy i budowy nowych linii elektroenergetycznych wysokiego napięcia. W wyniku rozbudowy elektrowni Opole (dwa nowe bloki energetyczne, Nr 5 i Nr 6, o mocy 900 MW każdy), za pomocą rozbudowanej stacji systemowej Dobrzeń 400/110 kV, nastąpi wzmocnienie krajowego systemu energetycznego, zwiększając tym samym bezpieczeństwo energetyczne państwa.Przedmiotowa inwestycja wpisuje się w opracowywaną przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego „Strategię Rozwoju Polski Zachodniej 2020”.</p>	<p><b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> Lista planowanych projektów PSE: Budowa linii 400 kV Chelm-Lublin Systemowa wraz z budową/rozbudową stacji w tym ciągu liniowym (PSE S.A.)Budowa linii 400 kV Mikołowa-Czarna wraz z budową/rozbudową stacji w tym ciągu liniowym (PSE S.A.)Budowa linii 400 kV Piła Krzewina – Plewska wraz z budową/rozbudową stacji w tym ciągu liniowym (PSE S.A.)Budowa dwutorowego ciągu liniowego 400 kV Dunowo – Żydowo Kierzkowo – Piła Krzewina wraz z budową/rozbudową stacji w tym ciągu liniowym (PSE S.A.)Budowa linii 400 kV Piła Krzewina – Plewska wraz z budową/rozbudową stacji w tym ciągu liniowym (PSE S.A.)Budowa dwutorowej linii 400 kV Krajnik – Baczyna wraz z budową/rozbudową stacji w tym ciągu liniowym (PSE S.A.)Budowa dwutorowej linii 400 kV Mikołowa – Świebodzice (PSE S.A.)Budowa linii 2 × 400 + 220 kV Buczyna-Podborze (PSE S.A.)Budowa stacji 400/220 kV Podborze wraz z wprowadzeniem linii 220 kV: Kopanina-Liskovec, Bujaków-Liskovec, Bieruń-Komorowice, Czeczott-Moszczenica oraz linii 400 kV Nosovice – Wielopole (PSE S.A.)Budowa linii 400 kV Czarna-Pasikowice wraz z budową/rozbudową stacji w tym ciągu liniowym (PSE S.A.)Budowa dwutorowej linii 400 kV Ostrołęka – Stanisławów (PSE S.A.)</p>



L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
160	GAZ-SYSTEM S.A.	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	Jest: Bariera dla rozwoju OZE jest stan infrastruktury przesyłowej i dystrybucyjnej energii elektrycznej, dlatego też istotne jest znalezienie rozwiązań łączących rozwój OZE z rozwojem i modernizacją sieci elektroenergetycznej. Powinno być: Jednakże barierą dla rozwoju OZE jest nie tylko stan infrastruktury przesyłowej i dystrybucyjnej energii elektrycznej, ale także gazu ziemnego. Dlatego też istotne jest znalezienie rozwiązań łączących rozwój OZE z rozwojem i modernizacją sieci energetycznych.	Prosimy o uwzględnienie zapisu, jako podkreślającego rolę gazu ziemnego, jako istotnego dla rozwoju elektroenergetyki opartej na gazie ziemnym, jako bezpośredniego wsparcia/uzupełnienia dla OZE. Uwaga zgodnie z wytycznymi EU Comision Task Force for Smart Grids, Expert Group 4, Smart Grid aspects related to Gas oraz zgodnie z definicją MG: Gas Smart Transmission and Distribution Grids and Storage Gas grids and storage with integrated IT technologies, that integrate the activities of participants of the gas market in the processes of transmission, distribution, storage and use of gas. Smart grids and storage would allow to improve the reliability of natural gas supply, provide continuous, secure and cost-effective access to gas, as well as to create the technical capabilities to offer customers new services that optimize use of gas and improve the effectiveness of services provided at the moment. Smart grids would also allow the active involvement of end-users in increasing energy and gas network efficiency.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Biorąc pod uwagę zalecenia KE dotyczące ilości znaków w diagnozie, część ta zostanie skrócona i przeformułowana na kolejnym etapie prac nad Programem.

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
161	GAZ-SYSTEM S.A.	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	<p>Jest: W zakresie infrastruktury energetycznej kluczowym dokumentem jest komunikat Komisji z listopada 2010 r. pt. Priorytety w odniesieniu do infrastruktury energetycznej na 2020 r. i w dalszej perspektywie - plan działania na rzecz zintegrowanej europejskiej sieci energetycznej. Powinno być: W zakresie infrastruktury energetycznej kluczowym dokumentem jest komunikat Komisji z listopada 2010 r. pt. Priorytety w odniesieniu do infrastruktury energetycznej na 2020 r. i w dalszej perspektywie - plan działania na rzecz zintegrowanej europejskiej sieci energetycznej. Dokument wskazuje na potrzebę uzgodnienia nowej polityki na rzecz infrastruktury energetycznej w celu optymalizacji rozwoju sieci na poziomie europejskim w okresie do 2020 r. i w dalszej perspektywie, aby umożliwić Unii realizację podstawowych celów polityki energetycznej – konkurencyjności, stabilności i bezpieczeństwa dostaw. Podkreśla się w nim, iż do 2020 r. należy koniecznie zapewnić zdywersyfikowany portfel źródeł i dróg przesyłu gazu ziemnego oraz całkowicie wyposażoną w połączenia międzysystemowe i dwukierunkową sieć gazu w UE.</p>	Prosimy o uzupełnienie tekstu o główne tezy wynikające z przywołanego dokumentu.	<b>Uwaga uwzględniona</b>

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
162	GAZ-SYSTEM S.A.	Załączniki	W pkt. 2 zaproponowano listę dużych projektów dla sektora energetyki. Proponujemy rozszerzyć wykaz o dodatkowe projekty: - Gazociąg Hermanowice-Strachocina- Budowa kawernowego podziemnego magazynu gazu w centralnej Polsce wraz z gazociągiem przyłączeniowym.	Inwestycje spełniają wszystkie kryteria określone przez MG dla projektu dużego, tj.- znaczny stopień zaawansowania koncepcyjnego projektu umożliwiający uzyskanie wszystkich pozwoleń administracyjnych do końca roku 2017 - brak rozpoczęcia fazy inwestycyjnej (budowlanej). Projekt „Gazociąg Hermanowice-Strachocina” jest obecnie w trakcie notyfikacji pomocy publicznej- wartość kosztów kwalifikowanych powyżej 200 mln złotych - potrzeba dofinansowania wynikająca z braku pełnej oczekiwanej rentowności projektu	<b>Uwaga uwzględniona</b>
163	Przedsiębiorstwo Energetyki Ciepłej Sp. z o.o.	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.5	- budowa, rozbudowa, DOCIĄŻENIE ISTNIEJĄCEJ PRZEWYMIAROWANEJ SIECI O DOSTAWĘ CIEPŁEJ WODY lub modernizacja	Ograniczenie strat ciepła można uzyskać nie tylko przez wymianę istniejących sieci czy efektywne zarządzanie siecią ale również przez dodatkowe „dociążenie hydrauliczne istniejących przewymiarowanych sieci” – w obszarach gdzie sieć pracuje wyłącznie dla potrzeb c.o. rozszerzyć dostawę ciepła dla potrzeb c.w.u.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Doprecyzowanie informacji będzie w uszczegółowieniu Programu.
164	Przedsiębiorstwo Energetyki Ciepłej Sp. z o.o.	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.5	Należy wg treści na str. 91 bezwzględnie utrzymać, że wsparcie będzie głównie ukierunkowane na projekty takie jak:  - budowa, rozbudowa lub modernizacja sieci ciepłowniczej lub chłodniczej poprzez wdrażanie systemów zarządzania ciepłem i chłodem wraz z infrastrukturą wspomagającą,  - wymiana źródeł ciepła	-	<b>Uwaga przyjęta do wiadomości</b>

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
165	Przedsiębiorstwo Energetyki Ciepłej Sp. z o.o.	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.5	Na stronie mowa jest o miejskich planach gospodarki niskoemisyjnej. Czy za taki plan można uważać projekty założeń do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe sporządzane na podstawie art. 19 ustawy Prawo energetyczne.	-	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Doprecyzowanie informacji będzie w uszczegółowieniu Programu.
166	Przedsiębiorstwo Energetyki Ciepłej Sp. z o.o.	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	informacja, że wg URE średni poziom strat przesyłowych ciepła wzrósł z 11,8% w 2002 do 12,7% w 2010 może sugerować, że nakłady finansowe poniesione na sieci ciepłownicze nie przyniosły zamierzonego efektu. Należy to wyjaśnić. Być może procentowy wzrost strat wynika z tego, że przedsiębiorstwa ciepłownicze wydłużyły czas pracy sieci w tzw. okresie letnim, zwiększając wykorzystanie ciepła wytworzonego w wysokosprawnej kogeneracji.	-	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Zbyt szczegółowe informacje, aby wpisywać je w części diagnostycznej Programu. Wynika to z faktu, że ta część Programu zgodnie z zalecaniami KE ma obostrzenia odnośnie ilości znaków.
167	Przedsiębiorstwo Energetyki Ciepłej Sp. z o.o.	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	Podano, że nakłady inwestycyjne na sieci ciepłownicze wzrosły od roku 2002 o 63%. Oznacza to, że dopiero pomoc budżetu państwa i programu unijnego przyspieszyła znacząco odtworzenia i budowy nowych sieci ciepłowniczych. Należy podkreślić, że utrzymanie lub wzmocnienie takiej polityki jest konieczne w nowym Programie.	-	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Zbyt szczegółowe informacje, aby wpisywać je w części diagnostycznej Programu. Wynika to z faktu, że ta część Programu zgodnie z zalecaniami KE ma obostrzenia odnośnie ilości znaków.

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
168	Przedsiębiorstwo Energetyki Ciepłej Sp. z o.o.	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	Dane statystyczne podawane w programie powinny dotyczyć roku 2012.	-	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Zbyt szczegółowe informacje, aby wpisywać je w części diagnostycznej Programu. Wynika to z faktu, że ta część Programu zgodnie z zalecaniami KE ma obostrzenia odnośnie ilości znaków.
169	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego Wydział Rozwoju Regionalnego	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.1	Promocja odnawialnych źródeł energii i efektywności energetycznej postuluje się pozostawienie w wykazie dużych projektów, przedsięwzięcia pn. „Program kompleksowej likwidacji niskiej emisji na terenie konurbacji śląsko-dąbrowskiej”. Beneficjentem projektu będzie: WFOŚiGW w Katowicach.	Projekty proponowane do uwzględnienia w ‘wykazie dużych projektów’ projektu POIS 2014-2020, ze względu na ich wyszczególnienie w projekcie Mandatu Negocjacyjnego Województwa Śląskiego. W kierunku negocjacyjnego systemu programowania działań rozwojowych ukierunkowanych terytorialnie na lata 2014-2020.	<b>Uwaga przyjęta do wiadomości</b>
170	Komenda Stołeczna Policji	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	rozszerzenie priorytetów Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko o następującą oś priorytetową: Optymalizacja rozwoju i modernizacji infrastruktury TI	W ramach ww. priorytetu można zrealizować zagadnienia: - modernizacja infrastruktury teleinformatycznej instytucji, w celu eliminowania technologii energochłonnej na rzecz rozwiązań niskoemisyjnych; - promocja rozwoju infrastruktury teleinformatycznej w oparciu o technologie przyjazne środowisku.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Proponowane działania nie dotyczą POIiS 2014-2020.
171	Gmina Olsztyn	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.3	W akapicie „Biorąc powyższe pod uwagę, przewiduje się wsparcie kompleksowej modernizacji energetycznej budynków użyteczności publicznej i mieszkaniowych wraz z wymianą wyposażenia tych obiektów na energooszczędne w zakresie związanym m.in. z: ...” proponuje się dodać rodzaj	Likwidacja niskiej emisji z założenia nie powinna polegać wyłącznie na prostym (bezpośrednim) zastąpieniu – wymianie starych pieców węglowych na ogrzewanie typu olejowego czy gazowego, lecz również powinna zakładać możliwość podłączenia obiektów do miejskiej sieci	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Katalog beneficjentów i potencjalnych grup docelowych będzie w uszczegółowieniu Programu.

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
			<p>inwestycji „budowa węzłów ciepłych i instalacji zewnętrznej – przyłącza do miejskiej sieci ciepłowniczej” oraz w akapicie „W ramach priorytetu inwestycyjnego wsparcie przewidziane jest m.in. dla jednostek samorządu terytorialnego oraz działających w ich imieniu jednostek organizacyjnych, administracji rządowej oraz podległym jej organom, spółdzielniom oraz wspólnotom mieszkaniowym a także podmiotom świadczącym usługi publiczne w ramach realizacji obowiązków własnych jednostek samorządu terytorialnego nie będących przedsiębiorcami” proponuje się dodać grupę potencjalnych beneficjentów „podmioty, w tym przedsiębiorcy, świadczące usługi publiczne w ramach realizacji obowiązków własnych jednostek samorządu terytorialnego”.</p>	<p>ciepłowniczej. W takiej sytuacji inwestycja powinna być podzielona na dwie części – dwa możliwe do wsparcia etapy przedsięwzięcia. Jedną z nich jest przystosowanie instalacji wewnątrz budynku przez właściciela budynku (spółdzielnię, wspólnotę itp.). Natomiast druga część powinna wiązać się z wybudowaniem przyłącza, węzła ciepłego, czyli instalacji zewnętrznej. W tej części przedsięwzięcia beneficjentem wsparcia powinno być przedsiębiorstwo ciepłownicze, czyli właściciel systemu ciepłowniczego. W kraju właścicielami systemów ciepłowniczych są najczęściej przedsiębiorstwa w formie spółek z o.o. czy S.A, których właścicielami w znacznej mierze są jednostki samorządu terytorialnego – Gminy. Należy wziąć pod uwagę, iż włączanie obiektów generujących niską emisję bezpośrednio do miejskich sieci ciepłowniczych jest rozwiązaniem najbardziej skutecznym, efektywnym oraz w maksymalny sposób zmniejszającym emisję zanieczyszczeń do środowiska. Dzieje się tak, ponieważ w takim układzie występuje tylko jeden emitor zanieczyszczeń, zlokalizowany w ciepłowni miejskiej, wyposażony we wszystkie wymagane prawem instalacje do minimalizowania zanieczyszczeń, które dostaną się do środowiska. Pozwala to zwiększyć efektywność wytwarzania i przesyłania ciepła, jak również w sposób kompleksowy rozwiązać problem z niską emisją dla całego budynku, gdyż skupia się na wszystkich mieszkaniach i tym samym likwidowane są wszystkie stare emitory zanieczyszczeń.</p>	

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
172	Gmina Olsztyn	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.5	W akapicie „W ramach inwestycji wynikających z planów gospodarki niskoemisyjnej przewiduje się, że wsparcie będzie ukierunkowane m.in. na projekty takie, jak: - budowa, rozbudowa lub modernizacja sieci ciepłowniczej i chłodniczej, również poprzez wdrażanie systemów zarządzania ciepłem i chłodem wraz z infrastrukturą wspomagającą; - wymiana źródeł ciepła” proponuje się dodać rodzaj inwestycji „inteligentne sieci dystrybucji ciepła” oraz zmienić zapis „wymiana źródeł ciepła” na „wymiana źródeł ciepła lub podłączenie do miejskiej sieci ciepłowniczej”.	Obecnie sterowanie systemem ciepłowniczym może odbywać się zdalnie, przez systemy elektroniczne. W ten sposób dokonywane jest sterowanie siecią oraz prowadzone są odczyty pracy urządzeń. W związku z innowacyjnością i unikatowością rozwiązań, a przez to wysokimi nakładami niezbędnymi do poniesienia przez przedsiębiorstwa ciepłownicze na tego typu systemy, należałoby przewidzieć możliwość wsparcia tego typu przedsięwzięć na zasadach i przy założeniach podobnych, jak ma to miejsce w przypadku priorytetu inwestycyjnego 4.4 Rozwój i wdrażanie inteligentnych systemów dystrybucji na niskich i średnich poziomach napięcia.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Doprecyzowanie informacji będzie w uszczegółowieniu Programu. Zapisy Programu uwzględniają propozycję. Inwestycje w ramach 4.5 dotyczą źródła ciepła realizowanego przez przedsiębiorstwa ciepłownicze, natomiast inwestycje w budynkach mogą być uwzględnione w ramach 4.3.

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
173	Gmina Olsztyn	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.7	<p>W akapicie „Biorąc to pod uwagę, przewiduje się wsparcie w szczególności następujących obszarów: - budowa lub przebudowa jednostek wytwarzania energii elektrycznej i ciepła w skojarzeniu; - budowa lub przebudowa jednostek wytwarzania energii elektrycznej i ciepła w skojarzeniu z OZE; - budowa lub przebudowa jednostek wytwarzania ciepła w wyniku której jednostki te zostaną zastąpione jednostkami wytwarzania energii w skojarzeniu; - budowa lub przebudowa jednostek wytwarzania ciepła w wyniku której jednostki te zostaną zastąpione jednostkami wytwarzania energii w skojarzeniu z OZE; - budowa przyłączy do sieci ciepłowniczych do wykorzystania ciepła użytkowego wyprodukowanego w jednostkach wytwarzania energii elektrycznej i ciepła w skojarzeniu” proponuje się dodać zwrot „wraz z budową przyłączy wyprowadzających energię do krajowego systemu przesyłowego”. Proponuje się również, żeby w wersji końcowej dokumentu nie pojawiło się ograniczenie co do wielkości mocy budowanych / przebudowywanych źródeł, tak, aby wsparcie docelowo mogło dotyczyć również dużych instalacji wytwórczych w ramach energetyki zawodowej.</p>	<p>Bez możliwości ujęcia jako części przedsięwzięcia przyłączy wyprowadzających energię do krajowego systemu przesyłowego, inwestycje takie nie mają racji bytu z powodu zbyt wysokiego kosztu, jaki pozostaje do poniesienia przez przedsiębiorstwa, aby taką inwestycję efektywnie zakończyć. Tym samym spada możliwość realizacji inwestycji ze wskazanego zakresu. Dodatkowo wskazujemy, iż zawodowa energetyka ciepła jest wyeksploatowana na tak dużym poziomie, iż najsukuteczniejszą metodą zwiększenia efektywności energetycznej i redukcji emisji CO2 powinna być wymiana starych źródeł na nowe kogeneracyjne. W energetyce zawodowej źródła takie cechują się mocą powyżej 50, 100 a nawet 300 MW.</p>	<p><b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b>  Obecny zapis w Programie: ...-”budowa przyłączy do sieci ciepłowniczych do wykorzystania ciepła użytkowego wyprodukowanego w jednostkach wytwarzania energii elektrycznej i ciepła w skojarzeniu,-wraz z budową przyłączy wyprowadzających energię do krajowego systemu przesyłowego.Ograniczenie co do wielkości wynikają z zapisów projektów rozporządzeń KE, nie ma możliwości wsparcia inwestycji na rzecz redukcji emisji gazów cieplarnianych pochodzących z działań wymienionych w załączniku I do dyrektywy 2003/87/WE oraz linii demarkacyjnej.</p>



L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
174	Naczelną Dyрекcja Archiwów Państwowych	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.3	Potencjalni beneficjenci oraz grupy docelowe po słowach ...podległym jej organom, dodanie .. archiwów państwowych.	konieczność uszczegółowienia i dodania do grupy beneficjentów archiwów państwowych w celu uniknięcia trudności interpretacyjnych, ponieważ archiwa państwowe są państwowymi jednostkami budżetowymi podległymi Naczelnemu Dyrektorowi Archiwów Państwowych, który jest centralnym organem administracji rządowej	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Katalog beneficjentów i potencjalnych grup docelowych będzie w uszczegółowieniu Programu.
175	Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego w Szczecinie	Oś priorytetowa V, priorytet inwestycyjny 7.5	Wątpliwość budzi wartość docelowa miernika „Długość nowo wybudowanych lub zmodernizowanych elektroenergetycznych sieci przesyłowych lub dystrybucyjnych” oszacowana na 345 km (str. 130 dokumentu).	Długość ta w skali kraju nie jest wystarczająca dla zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego, również w kontekście innych wartości docelowych, np. miernika „Liczba wybudowanych lub zmodernizowanych jednostek wytwarzania energii elektrycznej i ciepłej w ramach wysokosprawnej kogeneracji” – 90 szt., oraz „Liczba wybudowanych lub zmodernizowanych jednostek wytwarzania energii elektrycznej i ciepłej w ramach wysokosprawnej kogeneracji z OZE” – 70 szt. Zakładany przyrost ilości nowych mocy wytwórczych powinien być skoordynowany  ze stworzeniem warunków przyłączenia do sieci, czyli znacznej ich rozbudowie.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Dane pochodzą z MG. Dodatkowo należy podkreślić, że MG odpowiada za przygotowanie project pipeline, a tym samym oszacowanie wskaźników.

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
176	Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego w Szczecinie	Załączniki	W załączniku zawierającym listę przedsięwzięć proponowanych do dofinansowania, brakuje strategicznych inwestycji realizowanych na terenie woj. zachodniopomorskiego: Plan Rozwoju GAZ SYSTEM zakłada budowę: <ul style="list-style-type: none"> <li>• gazociągu Goleniów - Płoty, • w ramach inwestycji Gazociąg Szczecin - Gdańsk – modernizację tłoczni Goleniów związanej z rozbudową terenu LNG do wydajności 7,5 mld m3/rok. Plan Rozwoju PSE SA zakłada budowę linii: <ul style="list-style-type: none"> <li>• dwutorowej 400 kV: Dunowo - Żydowo i dalej Żydowo – Piła - Krzewina, • 400 kV Baczyzna-Krajnik wyprowadzenie linii Krajnika w stronę Plewisk. Bezpieczeństwo aglomeracji szczecińskiej związane jest z: <ul style="list-style-type: none"> <li>• budową linii 220 kV Glinki - Reclaw, • budową linii 220 kV Pomorzany - nacięcie linii Krajnik-Glinki, • modernizacją i rozbudową linii relacji Morzyczyn - Reclaw i Modernizacja linii 220 kV Morzyczyn - Police.</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul>	Przedmiotowe inwestycje ujęte są w planach rozwojowych operatorów z zakresu energetyki.	<b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> Lista planowanych projektów PSE oraz GAZ System w Programie: Gazociąg Hermanowice – Strachocina (GAZ-SYSTEM S.A.) Budowa kawernowego podziemnego magazynu gazu w centralnej Polsce wraz z gazociągiem przyłączeniowym (GAZ-SYSTEM S.A.) Gazociąg Czeszów -Kielczów (GAZ-SYSTEM) Gazociąg Zdieszowice - Wrocław (GAZ-SYSTEM) Gazociąg Zdieszowice-Kędzierzyn Koźle-Tworóg Odcinek Zdieszowice-Kędzierzyn Koźle, Odcinek Tworóg-Kędzierzyn Koźle (GAZ-SYSTEM) Gazociąg Lwówek-Odolanów (GAZ-SYSTEM) Gazociąg Strachocina-Pogórska Wola (GAZ-SYSTEM) Gazociąg Pogórska Wola-Tworzeń (GAZ-SYSTEM) Gazociąg Mory-Wola Karczewska-Rembelszczyzna Odcinek Mory-Wola Karczewska L=82 km Odcinek Rembelszczyzna-Mory (GAZ-SYSTEM) Gazociąg Tworóg - Tworzeń (GAZ-SYSTEM) Gazociąg Leśniewice - Łódź (GAZ-SYSTEM) Budowa linii 400 kV Chełm-Lublin Systemowa wraz z budową/rozbudową stacji w tym ciągu liniowym (PSE S.A.) Budowa linii 400 kV Mikułowa-Czarna wraz z budową/rozbudową stacji w tym ciągu liniowym (PSE S.A.) Budowa linii 400 kV Piła Krzewina – Plewiska wraz z budową/rozbudową stacji w tym ciągu liniowym (PSE S.A.) Budowa dwutorowego ciągu liniowego 400 kV Dunowo – Żydowo Kierzkowo – Piła Krzewina wraz z budową/rozbudową stacji w tym ciągu liniowym (PSE S.A.) Budowa linii 400 kV Piła Krzewina –

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
					Plewiska wraz z budową/rozbudową stacji w tym ciągu liniowym (PSE S.A.)Budowa dwutorowej linii 400 kV Krajnik – Baczyna wraz z budową/rozbudową stacji w tym ciągu liniowym (PSE S.A.)Budowa dwutorowej linii 400 kV Mikułowa – Świebodzice (PSE S.A.)Budowa linii 2 × 400 + 220 kV Buczyna-Podborze (PSE S.A.)Budowa stacji 400/220 kV Podborze wraz z wprowadzeniem linii 220 kV: Kopanina-Liskovec, Bujaków-Liskovec, Bieruń-Komorowice, Czeczott-Moszczenica oraz linii 400 kV Nosovice – Wielopole (PSE S.A.)Budowa linii 400 kV Czarna-Pasikowice wraz z budową/rozbudową stacji w tym ciągu liniowym (PSE S.A.)Budowa dwutorowej linii 400 kV Ostrołęka – Stanisławów (PSE S.A.)
177	Departament Infrastruktury Ministerstwa Obrony Narodowej	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.1	w akapicie Potencjalni beneficjenci oraz grupy docelowe zmodyfikować opis administracji rządowej (w brzmieniu....administracji rządowej oraz podległym jej organom...) na następujące....administracji rządowej oraz podległych jej organów i jednostek organizacyjnych...	Wprowadzenie zmodyfikowanego opisu administracji rządowej umożliwi, w sposób wykluczający rozbieżności interpretacyjne, zakwalifikowanie wszystkich komórek i jednostek organizacyjnych Ministerstwa Obrony Narodowej do potencjalnych beneficjentów projektów realizowanych w ramach przedmiotowej osi priorytetowej. W przypadku MON chodzi w tym przypadku głównie o rejonowe zarządy infrastruktury oraz Departament Administracyjny MON, władające nieruchomościami Skarbu Państwa, przekazanymi na cele obronności i bezpieczeństwa państwa, w formie trwałego zarządu.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Informacja na temat poszczególnych grup potencjalnych beneficjentów i grup docelowych będzie w uszczegółowieniu Programu.

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
178	Departament Infrastruktury Ministerstwa Obrony Narodowej	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.3	w akapicie Potencjalni beneficjenci oraz grupy docelowe zmodyfikować opis administracji rządowej (w brzmieniu...administracji rządowej oraz podległym jej organom...) na następujące:  ...administracji rządowej oraz podległych jej organów i jednostek organizacyjnych...	Wprowadzenie zmodyfikowanego opisu administracji rządowej umożliwi, w sposób wykluczający rozbieżności interpretacyjne, zakwalifikowanie wszystkich komórek i jednostek organizacyjnych Ministerstwa Obrony Narodowej do potencjalnych beneficjentów projektów realizowanych w ramach przedmiotowej osi priorytetowej. W przypadku MON chodzi w tym przypadku głównie o rejonowe zarządy infrastruktury oraz Departament Administracyjny MON, władające nieruchomościami Skarbu Państwa, przekazanymi na cele obronności i bezpieczeństwa państwa w formie trwałego zarządu.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Informacja na temat poszczególnych grup potencjalnych beneficjentów i grup docelowych będzie w uszczegółowieniu Programu.
179	Departament Infrastruktury Ministerstwa Obrony Narodowej	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.5	w akapicie Potencjalni beneficjenci oraz grupy docelowe zmodyfikować opis administracji rządowej (w brzmieniu...administracji rządowej oraz podległym jej organom...) na następujące:...administracji rządowej oraz podległych jej organów i jednostek organizacyjnych...	Wprowadzenie zmodyfikowanego opisu administracji rządowej umożliwi, w sposób wykluczający rozbieżności interpretacyjne, zakwalifikowanie wszystkich komórek i jednostek organizacyjnych Ministerstwa Obrony Narodowej do potencjalnych beneficjentów projektów realizowanych w ramach przedmiotowej osi priorytetowej. W przypadku MON chodzi w tym przypadku głównie o rejonowe zarządy infrastruktury oraz Departament Administracyjny MON, władające nieruchomościami Skarbu Państwa, przekazanymi na cele obronności i bezpieczeństwa państwa w formie trwałego zarządu.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Informacja na temat poszczególnych grup potencjalnych beneficjentów i grup docelowych będzie w uszczegółowieniu Programu.

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
180	Departament Infrastruktury Ministerstwa Obrony Narodowej	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.7	w akapicie Potencjalni beneficjenci oraz grupy docelowe zmodyfikować opis administracji rządowej (w brzmieniu....administracji rządowej oraz podległym jej organom...) na następujące:  ...administracji rządowej oraz podległych jej organów i jednostek organizacyjnych...	Wprowadzenie zmodyfikowanego opisu administracji rządowej umożliwi, w sposób wykluczający rozbieżności interpretacyjne, zakwalifikowanie wszystkich komórek i jednostek organizacyjnych Ministerstwa Obrony Narodowej do potencjalnych beneficjentów projektów realizowanych w ramach przedmiotowej osi priorytetowej. W przypadku MON chodzi w tym przypadku głównie o rejonowe zarządy infrastruktury oraz Departament Administracyjny MON, władające nieruchomościami Skarbu Państwa, przekazany na cele obronności i bezpieczeństwa państwa w formie trwałego zarządu.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Informacja na temat poszczególnych grup potencjalnych beneficjentów i grup docelowych będzie w uszczegółowieniu Programu.
181		Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.5	Brakuje opisu: (4.6) promowanie badań, innowacji i wdrożenia technologii niskoemisyjnych. Widzę, że 4.6 nie pojawia się też w Państwa formularzu.	Chyba nie potrzeba uzasadnienia.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> POIIS 2014-2020 nie realizuje PI 4.6
182	Wojskowy Instytut Medyczny	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.1	W pkt Potencjalni beneficjenci oraz grupy docelowe proszę o dopisanie: (...), a także innych podmiotów świadczących usługi publiczne, w tym Szpitali i Instytutów Badawczych	Proponowany zapis pozwoli na ubieganie się o wsparcie różnym podmiotom świadczącym usługi publiczne, w imię zasady równego traktowania i zachowania konkurencyjności wszystkich potencjalnych beneficjentów.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Doprecyzowanie na etapie uszczegółowienia Programu.
183	Wojskowy Instytut Medyczny	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.3	W pkt Potencjalni beneficjenci oraz grupy docelowe proszę o dopisanie: (...), a także innych podmiotów świadczących usługi publiczne, w tym Szpitali i Instytutów Badawczych	Proponowany zapis pozwoli na ubieganie się o wsparcie różnym podmiotom świadczącym usługi publiczne, w imię zasady równego traktowania i zachowania konkurencyjności wszystkich potencjalnych beneficjentów.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Doprecyzowanie na etapie uszczegółowienia Programu.

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
184	Związek Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć)	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.2	Proponuję zmianę brzmienia z „- modernizacji i rozbudowy linii produkcyjnych na bardziej efektywne energetycznie;- zastosowania technologii efektywnych energetycznie w przedsiębiorstwie;”na„- modernizacji i rozbudowy linii produkcyjnych na bardziej efektywne energetycznie;- modernizacji energetycznej budynków w przedsiębiorstwach;- zastosowania technologii efektywnych energetycznie w przedsiębiorstwie;”	Modernizacja energetyczna budynków powinna obejmować także budynki komercyjne. Jak wynika z Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie, przez budynek użyteczności publicznej należy rozumieć budynek przeznaczony na potrzeby administracji publicznej, wymiaru sprawiedliwości, kultury, kultu religijnego, oświaty, szkolnictwa wyższego, nauki, wychowania, opieki zdrowotnej, społecznej lub socjalnej, obsługi bankowej, handlu, gastronomii, usług, w tym usług pocztowych lub telekomunikacyjnych, turystyki, sportu, obsługi pasażerów w transporcie kolejowym, drogowym, lotniczym, morskim lub wodnym śródlądowym, oraz inny budynek przeznaczony do wykonywania podobnych funkcji; za budynek użyteczności publicznej uznaje się także budynek biurowy lub socjalny. Definicja budynku użyteczności publicznej obejmuje zatem niektóre budynki komercyjne. Przynajmniej w tym zakresie, wsparcie modernizacji energetycznej budynków komercyjnych znajduje uzasadnienie w dokumentach strategicznych.	<b>Uwaga uwzględniona</b>

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
185	Związek Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć)	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.3	Fragment „W przypadku budynków mieszkaniowych nie wyklucza się zastosowania formuły ESCO przy realizacji takich projektów biorąc pod uwagę inne dostępne mechanizmy wsparcia tego sektora.” należy zmienić na „Zarówno w przypadku budynków użyteczności publicznej, jaki i budynków mieszkaniowych nie wyklucza się zastosowania formuły ESCO przy realizacji takich projektów biorąc pod uwagę inne dostępne mechanizmy wsparcia tego sektora”.	Realizacja inwestycji w formule ESCO powoduje przeniesienie ryzyka związanego z dostarczeniem określonego efektu oszczędności energetycznej na wykonawcę, zapewniając tym samym zastosowanie przez niego optymalnych rozwiązań technologicznych. W tym kontekście wykluczenie tej formuły inwestycyjnej z realizacji projektów dotyczących budynków publicznych wydaje się bezzasadne.	<b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> Obecny zapis w Programie: "Zarówno w przypadku budynków użyteczności publicznej, jak i mieszkaniowych nie wyklucza się zastosowania różnych form partnerstwa publiczno-prywatnego, przy realizacji takich projektów biorąc pod uwagę inne dostępne mechanizmy wsparcia tego sektora.
186	Wojskowy Instytut Medyczny	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.5	W pkt Potencjalni beneficjenci oraz grupy docelowe proszę o dopisanie: (...), a także innych podmiotów świadczących usługi publiczne, w tym Szpitali i Instytutów Badawczych	Proponowany zapis pozwoli na ubieganie się o wsparcie różnym podmiotom świadczącym usługi publiczne, w imię zasady równego traktowania i zachowania konkurencyjności wszystkich potencjalnych beneficjentów.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Informacja na temat poszczególnych grup potencjalnych beneficjentów i grup docelowych będzie w uszczegółowieniu Programu.

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
187	Związek Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć)	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.5	Proponuję zmianę brzmienia z „W ramach inwestycji wynikających z planów gospodarki niskoemisyjnej przewiduje się, że wsparcie będzie ukierunkowane m.in. na projekty takie, jak:- budowa, rozbudowa lub modernizacja sieci ciepłowniczej i chłodniczej, również poprzez wdrażanie systemów zarządzania ciepłem i chłodem wraz z infrastrukturą wspomagającą;- wymiana źródeł ciepła.”na: „W ramach inwestycji wynikających z planów gospodarki niskoemisyjnej przewiduje się, że wsparcie będzie ukierunkowane m.in. na projekty takie, jak:- budowa, rozbudowa lub modernizacja sieci ciepłowniczej i chłodniczej, również poprzez wdrażanie systemów zarządzania ciepłem i chłodem wraz z infrastrukturą wspomagającą;- wymiana źródeł ciepła,przy czym działania te powinny być prowadzone w koordynacji z realizacją projektów z zakresu modernizacji energetycznej budynków prowadzących do zmniejszenia zapotrzebowania na ciepło i chłód.”	Inwestycje w sieci ciepłownicze/chłodnicze i nowe źródła ciepła powinny być wspierane tam gdzie jest to uzasadnione, po uwzględnieniu zmniejszenia potrzeb energetycznych wynikających z modernizacji energetycznej budynków. Modernizacja energetyczna budynków powinna być absolutnym priorytetem jeżeli chodzi o poprawę efektywności energetycznej, ponieważ wpływa na zapotrzebowanie na energię. Dodatkowe inwestycje, takie jak budowa/rozbudowa sieci ciepłowniczej czy też wymiana źródeł ciepła na bardziej efektywne, powinny być realizowane w uzupełnieniu modernizacji budynków, tak żeby uwzględnić zmniejszone zapotrzebowanie na energię w zmodernizowanych budynkach. Efekt koordynacji inwestycji w sieci i źródła ciepła z modernizacją energetyczną budynków może zostać osiągnięty poprzez wprowadzenie obowiązku przedłożenia audytu energetycznego, obejmującego analizę rozwiązań alternatywnych wobec inwestycji w sieć/źródło, wykazującego opłacalność planowanej inwestycji, i przyznawanie dodatkowych punktów w przypadku uprzedniej realizacji modernizacji energetycznej budynków. Koncentracji działań na sektorze odbiorców końcowych (nie na sektorze wytwarzania i dystrybucji/przesyłu energii) wymagają dyrektywy 2006/32/WE i 2012/27/UE.	<b>Uwaga uwzględniona.</b> Obecny zapis w Programie:" Działania te mogą być prowadzone w koordynacji z realizacją projektów z zakresu modernizacji energetycznej budynków prowadzących do zmniejszenia zapotrzebowania na ciepło i chłód."



L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
188	Związek Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć)	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.7	<p>Proponuję zmianę brzmienia z: „Ponadto planuje się, że wsparcie zostanie skierowane na budowę przyłączy do sieci ciepłowniczej dla jednostek wytwarzających energię elektryczną i ciepła w skojarzeniu, w tym i z OZE. W przypadkach takich projektów przewiduje się zastosowanie instrumentów zwrotnych, które wezmą pod uwagę istniejące w Polsce dostępne prorynkowe mechanizmy wsparcia tego sektora.” na „Ponadto planuje się, że wsparcie zostanie skierowane na budowę przyłączy do sieci ciepłowniczej dla jednostek wytwarzających energię elektryczną i ciepła w skojarzeniu, w tym i z OZE. W przypadkach takich projektów przewiduje się zastosowanie instrumentów zwrotnych, które wezmą pod uwagę istniejące w Polsce dostępne prorynkowe mechanizmy wsparcia tego sektora. Rozwój wysokosprawnej kogeneracji oraz sieci będzie następował w koordynacji z realizacją projektów z zakresu modernizacji energetycznej budynków prowadzących do zmniejszenia zapotrzebowania na ciepło i energię elektryczną.”</p>	<p>Inwestycje w sieci ciepłownicze i nowe źródła ciepła powinny być wspierane tam gdzie jest to uzasadnione, po uwzględnieniu zmniejszenia potrzeb energetycznych wynikających z modernizacji energetycznej budynków. Modernizacja energetyczna budynków powinna być absolutnym priorytetem jeżeli chodzi o poprawę efektywności energetycznej, ponieważ wpływa na zapotrzebowanie na energię. Dodatkowe inwestycje, takie jak budowa/rozbudowa sieci ciepłowniczej czy też wymiana źródeł ciepła na bardziej efektywne, powinny być realizowane w uzupełnieniu modernizacji budynków, tak żeby uwzględnić zmniejszone zapotrzebowanie na energię w zmodernizowanych budynkach. Efekt koordynacji inwestycji w sieci i źródła ciepła z modernizacją energetyczną budynków może zostać osiągnięty poprzez wprowadzenie obowiązku przedłożenia audytu energetycznego, obejmującego analizę rozwiązań alternatywnych wobec inwestycji w sieć/źródło, wykazującego opłacalność planowanej inwestycji, i przyznawanie dodatkowych punktów w przypadku uprzedniej realizacji modernizacji energetycznej budynków. Koncentracji działań na sektorze odbiorców końcowych (nie na sektorze wytwarzania i dystrybucji/przesyłu energii) wymagają dyrektywy 2006/32/WE i 2012/27/UE.</p>	<p><b>Uwaga uwzględniona.</b>Uwzględniona w zakresie koordynacji: obecne brzemienie w Programie: Rozwój wysokosprawnej kogeneracji oraz sieci będzie mógł następować w koordynacji z realizacją projektów z zakresu modernizacji energetycznej budynków prowadzących do zmniejszenia zapotrzebowania na ciepło i energię elektryczną."</p>

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
189	Wojskowy Instytut Medyczny	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.7	W pkt Potencjalni beneficjenci oraz grupy docelowe proszę o dopisanie: (...), a także innych podmiotów świadczących usługi publiczne, w tym Szpitali i Instytutów Badawczych	Proponowany zapis pozwoli na ubieganie się o wsparcie różnym podmiotom świadczącym usługi publiczne, w imię zasady równego traktowania i zachowania konkurencyjności wszystkich potencjalnych beneficjentów.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Informacja na temat poszczególnych grup potencjalnych beneficjentów i grup docelowych będzie w uszczegółowieniu Programu.
190	Związek Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć)	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	Proponuję zmianę brzmienia z „Upowszechnienie kogeneracji oraz rozwój systemów ciepłowniczych umożliwi podłączenie większej ilości budynków i pozwoli zredukować emisję zanieczyszczeń pochodzących z domowych kotłowni.” na „Upowszechnienie kogeneracji oraz rozwój systemów ciepłowniczych umożliwi podłączenie większej ilości budynków i pozwoli zredukować emisję zanieczyszczeń pochodzących z domowych kotłowni. Działania te powinny być prowadzone w koordynacji z realizacją projektów z zakresu modernizacji energetycznej budynków prowadzących do zmniejszenia zapotrzebowania na ciepło i energię elektryczną.”	Wysokosprawna kogeneracja powinna być wspierana tam gdzie jest to uzasadnione, po uwzględnieniu zmniejszenia potrzeb energetycznych wynikających z modernizacji energetycznej budynków. Modernizacja energetyczna budynków powinna być absolutnym priorytetem jeżeli chodzi o poprawę efektywności energetycznej, ponieważ wpływa na zapotrzebowanie na energię. Dodatkowe inwestycje, takie jak budowa/rozbudowa sieci ciepłowniczej czy też wymiana źródeł ciepła na bardziej efektywne, powinny być realizowane w uzupełnieniu modernizacji budynków, tak żeby uwzględnić zmniejszone zapotrzebowanie na energię w zmodernizowanych budynkach. Efekt koordynacji inwestycji w wysokosprawną kogenerację z modernizacją energetyczną budynków może zostać osiągnięty poprzez wprowadzenie obowiązku przedłożenia audytu energetycznego, obejmującego analizę rozwiązań alternatywnych wobec inwestycji kogeneracyjnej, wykazującego opłacalność planowanej inwestycji, i przyznawanie dodatkowych punktów w przypadku uprzedniej realizacji modernizacji energetycznej budynków. Koncentracji działań na sektorze odbiorców końcowych (nie na sektorze	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Zbyt szczegółowe informacje, aby wpisywać je w części diagnostycznej Programu. Wynika to z faktu, że ta część Programu zgodnie z zalecaniami KE ma obostrzenia odnośnie ilości znaków.

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
				wytwarzania i dystrybucji/przesyłu energii) wymagają dyrektywy 2006/32/WE i 2012/27/UE.	
191	Związek Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć)	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	Proponuję zmianę brzmienia z „Dwukrotny wzrost do roku 2020 produkcji energii elektrycznej wytwarzanej w technologii wysokosprawnej Kogeneracji;” na „Dwukrotny wzrost do roku 2020 produkcji energii elektrycznej wytwarzanej w technologii wysokosprawnej kogeneracji, przy czym rozwój wysokosprawnej kogeneracji będzie następował w koordynacji z realizacją projektów z zakresu modernizacji energetycznej budynków prowadzących do zmniejszenia zapotrzebowania na ciepło i energię elektryczną”	Wysokosprawna kogeneracja powinna być wspierana tam gdzie jest to uzasadnione, po uwzględnieniu zmniejszenia potrzeb energetycznych wynikających z modernizacji energetycznej budynków. Modernizacja energetyczna budynków powinna być absolutnym priorytetem jeżeli chodzi o poprawę efektywności energetycznej, ponieważ wpływa na zapotrzebowanie na energię. Dodatkowe inwestycje, takie jak budowa/rozbudowa sieci ciepłowniczej czy też wymiana źródeł ciepła na bardziej efektywne, powinny być realizowane w uzupełnieniu modernizacji budynków, tak żeby uwzględnić zmniejszone zapotrzebowanie na energię w zmodernizowanych budynkach. Efekt koordynacji inwestycji w wysokosprawną kogenerację z modernizacją energetyczną budynków może zostać osiągnięty poprzez wprowadzenie obowiązku przedłożenia audytu energetycznego, obejmującego analizę rozwiązań alternatywnych wobec inwestycji kogeneracyjnej, wykazującego opłacalność planowanej inwestycji, i przyznawanie dodatkowych punktów w przypadku uprzedniej realizacji modernizacji energetycznej budynków. Koncentracji działań na sektorze odbiorców końcowych (nie na sektorze wytwarzania i dystrybucji/przesyłu energii) wymagają dyrektywy 2006/32/WE i 2012/27/UE.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Zbyt szczegółowe informacje, aby wpisywać je w części diagnostycznej Programu. Wynika to z faktu, że ta część Programu zgodnie z zalecaniami KE ma obostrzenia odnośnie ilości znaków.

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
192	Związek Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	Proponuję zmianę brzmienia z „W związku ze znaczącym potencjałem oszczędności energii w budownictwie, należy w dalszym ciągu propagować działania takie jak: termomodernizacja budynków (z naciskiem na kompleksową modernizację budynków, rozumianą jako tzw. głęboka termomodernizacja (deep retrofitting) i opartą o system monitorowania i zarządzania energią), wymiana oświetlenia na energooszczędne oraz modernizacja sieci dystrybucji ciepła a także modernizacja niskosprawnych źródeł ciepła na nowo wysokosprawne źródła ciepła.” na „W związku ze znaczącym potencjałem oszczędności energii w budownictwie, należy w dalszym ciągu propagować działania takie jak: modernizacja energetyczna budynków (z naciskiem na kompleksową modernizację energetyczną budynków (deep retrofitting) obejmującą w szczególności głęboką termomodernizację, a także, w zależności od okoliczności, zastosowanie odnawialnych źródeł energii oraz systemów monitorowania i zarządzania energią), wymiana oświetlenia na energooszczędne oraz modernizacja sieci dystrybucji ciepła a także modernizacja niskosprawnych źródeł ciepła na nowo wysokosprawne źródła ciepła.”	Termin „modernizacja energetyczna jest szerszy i bardziej uniwersalny niż termin „termomodernizacja” (termin „termomodernizacja” sugeruje działania zmierzające do poprawy komfortu cieplnego, z pominięciem działań związanych z oszczędnością energii elektrycznej). dokumenty unijne posługują się raczej pojęciem „modernizacji energetycznej”, np. Position Paper Komisji (np. s. 15 polskiej wersji dokumentu). Ponieważ brak jest ustawowej definicji kompleksowej (głębokiej) modernizacji energetycznej budynków, zasadne jest przytoczenie ugruntowanego pojęcia angielskojęzycznego, używanego m.in. w angielskojęzycznych dokumentach Komisji Europejskiej (Position Paper).	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Zbyt szczegółowe informacje, aby wpisywać je w części diagnostycznej Programu. Wynika to z faktu, że ta część Programu zgodnie z zalecaniami KE ma obostrzenia odnośnie ilości znaków.

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
193	Fundacja ClientEarth Poland	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.2	Proponujemy zmianę brzmienia z „- modernizacji i rozbudowy linii produkcyjnych na bardziej efektywne energetycznie;- zastosowania technologii efektywnych energetycznie w przedsiębiorstwie;”na„- modernizacji i rozbudowy linii produkcyjnych na bardziej efektywne energetycznie;- modernizacji energetycznej budynków w przedsiębiorstwach;- zastosowania technologii efektywnych energetycznie w przedsiębiorstwie;”	Modernizacja energetyczna budynków powinna obejmować także budynki komercyjne. Jak wynika z Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie, przez budynek użyteczności publicznej należy rozumieć budynek przeznaczony na potrzeby administracji publicznej, wymiaru sprawiedliwości, kultury, kultu religijnego, oświaty, szkolnictwa wyższego, nauki, wychowania, opieki zdrowotnej, społecznej lub socjalnej, obsługi bankowej, handlu, gastronomii, usług, w tym usług pocztowych lub telekomunikacyjnych, turystyki, sportu, obsługi pasażerów w transporcie kolejowym, drogowym, lotniczym, morskim lub wodnym śródlądowym, oraz inny budynek przeznaczony do wykonywania podobnych funkcji; za budynek użyteczności publicznej uznaje się także budynek biurowy lub socjalny. Definicja budynku użyteczności publicznej obejmuje zatem niektóre budynki komercyjne. Przynajmniej w tym zakresie, wsparcie modernizacji energetycznej budynków komercyjnych znajduje uzasadnienie w dokumentach strategicznych.	<b>Uwaga uwzględniona</b>

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
194	Fundacja ClientEarth Poland	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.3	Fragment „W przypadku budynków mieszkaniowych nie wyklucza się zastosowania formuły ESCO przy realizacji takich projektów biorąc pod uwagę inne dostępne mechanizmy wsparcia tego sektora.” należy zmienić na „Zarówno w przypadku budynków użyteczności publicznej, jak i budynków mieszkaniowych nie wyklucza się zastosowania formuły ESCO przy realizacji takich projektów biorąc pod uwagę inne dostępne mechanizmy wsparcia tego sektora”.	Realizacja inwestycji w formule ESCO powoduje przeniesienie ryzyka związanego z dostarczeniem określonego efektu oszczędności energetycznej na wykonawcę, zapewniając tym samym zastosowanie przez niego optymalnych rozwiązań technologicznych. W tym kontekście wykluczenie tej formuły inwestycyjnej z realizacji projektów dotyczących budynków publicznych wydaje się bezzasadne.	<b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> Obecny zapis w Programie: "Zarówno w przypadku budynków użyteczności publicznej, jak i mieszkaniowych nie wyklucza się zastosowania różnych form partnerstwa publiczno-prywatnego, przy realizacji takich projektów biorąc pod uwagę inne dostępne mechanizmy wsparcia tego sektora.

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
195	Fundacja ClientEarth Poland	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.5	<p>Proponujemy zmianę brzmienia z „W ramach inwestycji wynikających z planów gospodarki niskoemisyjnej przewiduje się, że wsparcie będzie ukierunkowane m.in. na projekty takie, jak:- budowa, rozbudowa lub modernizacja sieci ciepłowniczej i chłodniczej, również poprzez wdrażanie systemów zarządzania ciepłem i chłodem wraz z infrastrukturą wspomagającą;- wymiana źródeł ciepła.”Na: „W ramach inwestycji wynikających z planów gospodarki niskoemisyjnej przewiduje się, że wsparcie będzie ukierunkowane m.in. na projekty takie, jak:- budowa, rozbudowa lub modernizacja sieci ciepłowniczej i chłodniczej, również poprzez wdrażanie systemów zarządzania ciepłem i chłodem wraz z infrastrukturą wspomagającą;- wymiana źródeł ciepła,przy czym działania te powinny być prowadzone w koordynacji z realizacją projektów z zakresu modernizacji energetycznej budynków prowadzących do zmniejszenia zapotrzebowania na ciepło i chłód.”</p>	<p>Inwestycje w sieci ciepłownicze/chłodnicze i nowe źródła ciepła powinny być wspierane tam gdzie jest to uzasadnione, po uwzględnieniu zmniejszenia potrzeb energetycznych wynikających z modernizacji energetycznej budynków. Modernizacja energetyczna budynków powinna być absolutnym priorytetem jeżeli chodzi o poprawę efektywności energetycznej, ponieważ wpływa na zapotrzebowanie na energię. Dodatkowe inwestycje, takie jak budowa/rozbudowa sieci ciepłowniczej czy też wymiana źródeł ciepła na bardziej efektywne, powinny być realizowane w uzupełnieniu modernizacji budynków, tak żeby uwzględnić zmniejszone zapotrzebowanie na energię w zmodernizowanych budynkach. Efekt koordynacji inwestycji w sieci i źródła ciepła z modernizacją energetyczną budynków może zostać osiągnięty poprzez wprowadzenie obowiązku przedłożenia audytu energetycznego, obejmującego analizę rozwiązań alternatywnych wobec inwestycji w sieć/źródło, wykazującego opłacalność planowanej inwestycji, i przyznawanie dodatkowych punktów w przypadku uprzedniej realizacji modernizacji energetycznej budynków. Koncentracji działań na sektorze odbiorców końcowych (nie na sektorze wytwarzania i dystrybucji/przesyłu energii) wymagają dyrektywy 2006/32/WE i 2012/27/UE.</p>	<p><b>Uwaga uwzględniona.</b> Obecny zapis w Programie:" Działania te mogą być prowadzone w koordynacji z realizacją projektów z zakresu modernizacji energetycznej budynków prowadzących do zmniejszenia zapotrzebowania na ciepło i chłód."</p>

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
196	Fundacja ClientEarth Poland	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.7	<p>Proponujemy zmianę brzmienia z: „Ponadto planuje się, że wsparcie zostanie skierowane na budowę przyłączy do sieci ciepłowniczej dla jednostek wytwarzających energię elektryczną i ciepła w skojarzeniu, w tym i z OZE. W przypadkach takich projektów przewiduje się zastosowanie instrumentów zwrotnych, które wezmą pod uwagę istniejące w Polsce dostępne prorynkowe mechanizmy wsparcia tego sektora.” na „Ponadto planuje się, że wsparcie zostanie skierowane na budowę przyłączy do sieci ciepłowniczej dla jednostek wytwarzających energię elektryczną i ciepła w skojarzeniu, w tym i z OZE. W przypadkach takich projektów przewiduje się zastosowanie instrumentów zwrotnych, które wezmą pod uwagę istniejące w Polsce dostępne prorynkowe mechanizmy wsparcia tego sektora. Rozwój wysokosprawnej kogeneracji oraz sieci będzie następował w koordynacji z realizacją projektów z zakresu modernizacji energetycznej budynków prowadzących do zmniejszenia zapotrzebowania na ciepło i energię elektryczną.”</p>	<p>Inwestycje w sieci ciepłownicze i nowe źródła ciepła powinny być wspierane tam gdzie jest to uzasadnione, po uwzględnieniu zmniejszenia potrzeb energetycznych wynikających z modernizacji energetycznej budynków. Modernizacja energetyczna budynków powinna być absolutnym priorytetem jeżeli chodzi o poprawę efektywności energetycznej, ponieważ wpływa na zapotrzebowanie na energię. Dodatkowe inwestycje, takie jak budowa/rozbudowa sieci ciepłowniczej czy też wymiana źródeł ciepła na bardziej efektywne, powinny być realizowane w uzupełnieniu modernizacji budynków, tak żeby uwzględnić zmniejszone zapotrzebowanie na energię w zmodernizowanych budynkach. Efekt koordynacji inwestycji w sieci i źródła ciepła z modernizacją energetyczną budynków może zostać osiągnięty poprzez wprowadzenie obowiązku przedłożenia audytu energetycznego, obejmującego analizę rozwiązań alternatywnych wobec inwestycji w sieć/źródło, wykazującego opłacalność planowanej inwestycji, i przyznawanie dodatkowych punktów w przypadku uprzedniej realizacji modernizacji energetycznej budynków. Koncentracji działań na sektorze odbiorców końcowych (nie na sektorze wytwarzania i dystrybucji/przesyłu energii) wymagają dyrektywy 2006/32/WE i 2012/27/UE.</p>	<p><b>Uwaga uwzględniona.</b> Obecny zapis w Programie: " Rozwój wysokosprawnej kogeneracji oraz sieci będzie mógł następować w koordynacji z realizacją projektów z zakresu modernizacji energetycznej budynków prowadzących do zmniejszenia zapotrzebowania na ciepło i energię elektryczną."</p>



L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
197	Fundacja ClientEarth Poland	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	Proponujemy zmianę brzmienia z „Upowszechnienie kogeneracji oraz rozwój systemów ciepłowniczych umożliwi podłączenie większej ilości budynków i pozwoli zredukować emisję zanieczyszczeń pochodzących z domowych kotłowni.” na „Upowszechnienie kogeneracji oraz rozwój systemów ciepłowniczych umożliwi podłączenie większej ilości budynków i pozwoli zredukować emisję zanieczyszczeń pochodzących z domowych kotłowni. Działania te powinny być prowadzone w koordynacji z realizacją projektów z zakresu modernizacji energetycznej budynków prowadzących do zmniejszenia zapotrzebowania na ciepło i energię elektryczną.”	Wysokosprawna kogeneracja powinna być wspierana tam gdzie jest to uzasadnione, po uwzględnieniu zmniejszenia potrzeb energetycznych wynikających z modernizacji energetycznej budynków. Modernizacja energetyczna budynków powinna być absolutnym priorytetem jeżeli chodzi o poprawę efektywności energetycznej, ponieważ wpływa na zapotrzebowanie na energię. Dodatkowe inwestycje, takie jak budowa/rozbudowa sieci ciepłowniczej czy też wymiana źródeł ciepła na bardziej efektywne, powinny być realizowane w uzupełnieniu modernizacji budynków, tak żeby uwzględnić zmniejszone zapotrzebowanie na energię w zmodernizowanych budynkach. Efekt koordynacji inwestycji w wysokosprawną kogenerację z modernizacją energetyczną budynków może zostać osiągnięty poprzez wprowadzenie obowiązku przedłożenia audytu energetycznego, obejmującego analizę rozwiązań alternatywnych wobec inwestycji kogeneracyjnej, wykazującego opłacalność planowanej inwestycji, i przyznawanie dodatkowych punktów w przypadku uprzedniej realizacji modernizacji energetycznej budynków. Koncentracji działań na sektorze odbiorców końcowych (nie na sektorze wytwarzania i dystrybucji/przesyłu energii) wymagają dyrektywy 2006/32/WE i 2012/27/UE.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Zbyt szczegółowe informacje, aby wpisywać je w części diagnostycznej Programu. Wynika to z faktu, że ta część Programu zgodnie z zalecaniami KE ma obostrzenia odnośnie ilości znaków.

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
198	Fundacja ClientEarth Poland	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	Proponujemy zmianę brzmienia z „Dwukrotny wzrost do roku 2020 produkcji energii elektrycznej wytwarzanej w technologii wysokosprawnej Kogeneracji;” na „Dwukrotny wzrost do roku 2020 produkcji energii elektrycznej wytwarzanej w technologii wysokosprawnej kogeneracji, przy czym rozwój wysokosprawnej kogeneracji będzie następował w koordynacji z realizacją projektów z zakresu modernizacji energetycznej budynków prowadzących do zmniejszenia zapotrzebowania na ciepło i energię elektryczną ;”	Wysokosprawna kogeneracja powinna być wspierana tam gdzie jest to uzasadnione, po uwzględnieniu zmniejszenia potrzeb energetycznych wynikających z modernizacji energetycznej budynków. Modernizacja energetyczna budynków powinna być absolutnym priorytetem jeżeli chodzi o poprawę efektywności energetycznej, ponieważ wpływa na zapotrzebowanie na energię. Dodatkowe inwestycje, takie jak budowa/rozbudowa sieci ciepłowniczej czy też wymiana źródeł ciepła na bardziej efektywne, powinny być realizowane w uzupełnieniu modernizacji budynków, tak żeby uwzględnić zmniejszone zapotrzebowanie na energię w zmodernizowanych budynkach. Efekt koordynacji inwestycji w wysokosprawną kogenerację z modernizacją energetyczną budynków może zostać osiągnięty poprzez wprowadzenie obowiązku przedłożenia audytu energetycznego, obejmującego analizę rozwiązań alternatywnych wobec inwestycji kogeneracyjnej, wykazującego opłacalność planowanej inwestycji, i przyznawanie dodatkowych punktów w przypadku uprzedniej realizacji modernizacji energetycznej budynków. Koncentracji działań na sektorze odbiorców końcowych (nie na sektorze wytwarzania i dystrybucji/przesyłu energii) wymagają dyrektywy 2006/32/WE i 2012/27/UE.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Zbyt szczegółowe informacje, aby wpisywać je w części diagnostycznej Programu. Wynika to z faktu, że ta część Programu zgodnie z zalecaniami KE ma obostrzenia odnośnie ilości znaków.

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
199	Fundacja ClientEarth Poland	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	<p>Proponujemy zmianę brzmienia z „W związku ze znaczącym potencjałem oszczędności energii w budownictwie, należy w dalszym ciągu propagować działania takie jak: termomodernizacja budynków (z naciskiem na kompleksową modernizację budynków, rozumianą jako tzw. głęboka termomodernizacja (deep retrofitting) i opartą o system monitorowania i zarządzania energią), wymiana oświetlenia na energooszczędne oraz modernizacja sieci dystrybucji ciepła a także modernizacja niskosprawnych źródeł ciepła na nowo wysokosprawne źródła ciepła.” na „W związku ze znaczącym potencjałem oszczędności energii w budownictwie, należy w dalszym ciągu propagować działania takie jak: modernizacja energetyczna budynków (z naciskiem na kompleksową modernizację energetyczną budynków (deep retrofitting) obejmującą w szczególności głęboką termomodernizację, a także, w zależności od okoliczności, zastosowanie odnawialnych źródeł energii oraz systemów monitorowania i zarządzania energią), wymiana oświetlenia na energooszczędne oraz modernizacja sieci dystrybucji ciepła a także modernizacja niskosprawnych źródeł ciepła na nowo wysokosprawne źródła ciepła.”</p>	<p>Termin „modernizacja energetyczna jest szerszy i bardziej uniwersalny niż termin „termomodernizacja” (termin „termomodernizacja” sugeruje działania zmierzające do poprawy komfortu cieplnego, z pominięciem działań związanych z oszczędnością energii elektrycznej). dokumenty unijne posługują się raczej pojęciem „modernizacji energetycznej”, np. Position Paper Komisji (np. s. 15 polskiej wersji dokumentu). Ponieważ brak jest ustawowej definicji kompleksowej (głębokiej) modernizacji energetycznej budynków, zasadne jest przytoczenie ugruntowanego pojęcia angielskojęzycznego, używanego m.in. w angielskojęzycznych dokumentach Komisji Europejskiej (Position Paper).</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Zbyt szczegółowe informacje, aby wpisywać je w części diagnostycznej Programu. Wynika to z faktu, że ta część Programu zgodnie z zalecaniami KE ma obostrzenia odnośnie ilości znaków.</p>

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
200	Fundacja WWF POLSKA	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.2	<p>Proponuję zmianę brzmienia z „- modernizacji i rozbudowy linii produkcyjnych na bardziej efektywne energetycznie;- zastosowania technologii efektywnych energetycznie w przedsiębiorstwie;”na„- modernizacji i rozbudowy linii produkcyjnych na bardziej efektywne energetycznie;- modernizacji energetycznej budynków w przedsiębiorstwach;- zastosowania technologii efektywnych energetycznie w przedsiębiorstwie</p>	<p>Modernizacja energetyczna budynków powinna obejmować także budynki komercyjne. Jak wynika z Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie, przez budynek użyteczności publicznej należy rozumieć budynek przeznaczony na potrzeby administracji publicznej, wymiaru sprawiedliwości, kultury, kultu religijnego, oświaty, szkolnictwa wyższego, nauki, wychowania, opieki zdrowotnej, społecznej lub socjalnej, obsługi bankowej, handlu, gastronomii, usług, w tym usług pocztowych lub telekomunikacyjnych, turystyki, sportu, obsługi pasażerów w transporcie kolejowym, drogowym, lotniczym, morskim lub wodnym śródlądowym, oraz inny budynek przeznaczony do wykonywania podobnych funkcji; za budynek użyteczności publicznej uznaje się także budynek biurowy lub socjalny. Definicja budynku użyteczności publicznej obejmuje zatem niektóre budynki komercyjne. Przynajmniej w tym zakresie, wsparcie modernizacji energetycznej budynków komercyjnych znajduje uzasadnienie w dokumentach strategicznych.</p>	<p><b>Uwaga uwzględniona</b></p>

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
201	Fundacja WWF POLSKA	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.3	Fragment „W przypadku budynków mieszkaniowych nie wyklucza się zastosowania formuły ESCO przy realizacji takich projektów biorąc pod uwagę inne dostępne mechanizmy wsparcia tego sektora.” należy zmienić na „Zarówno w przypadku budynków użyteczności publicznej, jak i budynków mieszkaniowych nie wyklucza się zastosowania formuły ESCO przy realizacji takich projektów biorąc pod uwagę inne dostępne mechanizmy wsparcia tego sektora”.	Realizacja inwestycji w formule ESCO powoduje przeniesienie ryzyka związanego z dostarczeniem określonego efektu oszczędności energetycznej na wykonawcę, zapewniając tym samym zastosowanie przez niego optymalnych rozwiązań technologicznych. W tym kontekście wykluczenie tej formuły inwestycyjnej z realizacji projektów dotyczących budynków publicznych wydaje się bezzasadne.	<b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> Obecny zapis w Programie: "Zarówno w przypadku budynków użyteczności publicznej, jak i mieszkaniowych nie wyklucza się zastosowania różnych form partnerstwa publiczno-prywatnego, przy realizacji takich projektów biorąc pod uwagę inne dostępne mechanizmy wsparcia tego sektora.

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
202	Fundacja WWF POLSKA	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.5	<p>Proponuję zmianę brzmienia z „W ramach inwestycji wynikających z planów gospodarki niskoemisyjnej przewiduje się, że wsparcie będzie ukierunkowane m.in. na projekty takie, jak:- budowa, rozbudowa lub modernizacja sieci ciepłowniczej i chłodniczej, również poprzez wdrażanie systemów zarządzania ciepłem i chłodem wraz z infrastrukturą wspomagającą;- wymiana źródeł ciepła.”na: „W ramach inwestycji wynikających z planów gospodarki niskoemisyjnej przewiduje się, że wsparcie będzie ukierunkowane m.in. na projekty takie, jak:- budowa, rozbudowa lub modernizacja sieci ciepłowniczej i chłodniczej, również poprzez wdrażanie systemów zarządzania ciepłem i chłodem wraz z infrastrukturą wspomagającą;- wymiana źródeł ciepła,przy czym działania te powinny być prowadzone w koordynacji z realizacją projektów z zakresu modernizacji energetycznej budynków prowadzących do zmniejszenia zapotrzebowania na ciepło i chłód.”</p>	<p>Inwestycje w sieci ciepłownicze/chłodnicze i nowe źródła ciepła powinny być wspierane tam gdzie jest to uzasadnione, po uwzględnieniu zmniejszenia potrzeb energetycznych wynikających z modernizacji energetycznej budynków. Modernizacja energetyczna budynków powinna być absolutnym priorytetem jeżeli chodzi o poprawę efektywności energetycznej, ponieważ wpływa na zapotrzebowanie na energię. Dodatkowe inwestycje, takie jak budowa/rozbudowa sieci ciepłowniczej czy też wymiana źródeł ciepła na bardziej efektywne, powinny być realizowane w uzupełnieniu modernizacji budynków, tak żeby uwzględnić zmniejszone zapotrzebowanie na energię w zmodernizowanych budynkach. Efekt koordynacji inwestycji w sieci i źródła ciepła z modernizacją energetyczną budynków może zostać osiągnięty poprzez wprowadzenie obowiązku przedłożenia audytu energetycznego, obejmującego analizę rozwiązań alternatywnych wobec inwestycji w sieć/źródło, wykazującego opłacalność planowanej inwestycji, i przyznawanie dodatkowych punktów w przypadku uprzedniej realizacji modernizacji energetycznej budynków. Koncentracji działań na sektorze odbiorców końcowych (nie na sektorze wytwarzania i dystrybucji/przesyłu energii) wymagają dyrektywy 2006/32/WE i 2012/27/UE.</p>	<p><b>Uwaga uwzględniona.</b> Obecny zapis w Programie:" Działania te mogą być prowadzone w koordynacji z realizacją projektów z zakresu modernizacji energetycznej budynków prowadzących do zmniejszenia zapotrzebowania na ciepło i chłód."</p>

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
203	Fundacja WWF POLSKA	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.7	<p>Proponuję zmianę brzmienia z: „Ponadto planuje się, że wsparcie zostanie skierowane na budowę przyłączy do sieci ciepłowniczej dla jednostek wytwarzających energię elektryczną i ciepła w skojarzeniu, w tym i z OZE. W przypadkach takich projektów przewiduje się zastosowanie instrumentów zwrotnych, które wezmą pod uwagę istniejące w Polsce dostępne prorynkowe mechanizmy wsparcia tego sektora.” na „Ponadto planuje się, że wsparcie zostanie skierowane na budowę przyłączy do sieci ciepłowniczej dla jednostek wytwarzających energię elektryczną i ciepła w skojarzeniu, w tym i z OZE. W przypadkach takich projektów przewiduje się zastosowanie instrumentów zwrotnych, które wezmą pod uwagę istniejące w Polsce dostępne prorynkowe mechanizmy wsparcia tego sektora. Rozwój wysokosprawnej kogeneracji oraz sieci będzie następował w koordynacji z realizacją projektów z zakresu modernizacji energetycznej budynków prowadzących do zmniejszenia zapotrzebowania na ciepło i energię elektryczną.”</p>	<p>Inwestycje w sieci ciepłownicze i nowe źródła ciepła powinny być wspierane tam gdzie jest to uzasadnione, po uwzględnieniu zmniejszenia potrzeb energetycznych wynikających z modernizacji energetycznej budynków. Modernizacja energetyczna budynków powinna być absolutnym priorytetem jeżeli chodzi o poprawę efektywności energetycznej, ponieważ wpływa na zapotrzebowanie na energię. Dodatkowe inwestycje, takie jak budowa/rozbudowa sieci ciepłowniczej czy też wymiana źródeł ciepła na bardziej efektywne, powinny być realizowane w uzupełnieniu modernizacji budynków, tak żeby uwzględnić zmniejszone zapotrzebowanie na energię w zmodernizowanych budynkach. Efekt koordynacji inwestycji w sieci i źródła ciepła z modernizacją energetyczną budynków może zostać osiągnięty poprzez wprowadzenie obowiązku przedłożenia audytu energetycznego, obejmującego analizę rozwiązań alternatywnych wobec inwestycji w sieć/źródło, wykazującego opłacalność planowanej inwestycji, i przyznawanie dodatkowych punktów w przypadku uprzedniej realizacji modernizacji energetycznej budynków. Koncentracji działań na sektorze odbiorców końcowych (nie na sektorze wytwarzania i dystrybucji/przesyłu energii) wymagają dyrektywy 2006/32/WE i 2012/27/UE.</p>	<p><b>Uwaga uwzględniona.</b> Obecny zapis w Programie: " Rozwój wysokosprawnej kogeneracji oraz sieci będzie mógł następować w koordynacji z realizacją projektów z zakresu modernizacji energetycznej budynków prowadzących do zmniejszenia zapotrzebowania na ciepło i energię elektryczną."</p>

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
204	Fundacja WWF POLSKA	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	Proponuję zmianę brzmienia z „Upowszechnienie kogeneracji oraz rozwój systemów ciepłowniczych umożliwi podłączenie większej ilości budynków i pozwoli zredukować emisję zanieczyszczeń pochodzących z domowych kotłowni.” na „Upowszechnienie kogeneracji oraz rozwój systemów ciepłowniczych umożliwi podłączenie większej ilości budynków i pozwoli zredukować emisję zanieczyszczeń pochodzących z domowych kotłowni. Działania te powinny być prowadzone w koordynacji z realizacją projektów z zakresu modernizacji energetycznej budynków prowadzących do zmniejszenia zapotrzebowania na ciepło i energię elektryczną.”	Wysokosprawna kogeneracja powinna być wspierana tam gdzie jest to uzasadnione, po uwzględnieniu zmniejszenia potrzeb energetycznych wynikających z modernizacji energetycznej budynków. Modernizacja energetyczna budynków powinna być absolutnym priorytetem jeżeli chodzi o poprawę efektywności energetycznej, ponieważ wpływa na zapotrzebowanie na energię. Dodatkowe inwestycje, takie jak budowa/rozbudowa sieci ciepłowniczej czy też wymiana źródeł ciepła na bardziej efektywne, powinny być realizowane w uzupełnieniu modernizacji budynków, tak żeby uwzględnić zmniejszone zapotrzebowanie na energię w zmodernizowanych budynkach. Efekt koordynacji inwestycji w wysokosprawną kogenerację z modernizacją energetyczną budynków może zostać osiągnięty poprzez wprowadzenie obowiązku przedłożenia audytu energetycznego, obejmującego analizę rozwiązań alternatywnych wobec inwestycji kogeneracyjnej, wykazującego opłacalność planowanej inwestycji, i przyznawanie dodatkowych punktów w przypadku uprzedniej realizacji modernizacji energetycznej budynków. Koncentracji działań na sektorze odbiorców końcowych (nie na sektorze wytwarzania i dystrybucji/przesyłu energii) wymagają dyrektywy 2006/32/WE i 2012/27/UE.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Zbyt szczegółowe informacje, aby wpisywać je w części diagnostycznej Programu. Wynika to z faktu, że ta część Programu zgodnie z zalecaniami KE ma obostrzenia odnośnie ilości znaków.



L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
205	Fundacja WWF POLSKA	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	Proponuję zmianę brzmienia z „Dwukrotny wzrost do roku 2020 produkcji energii elektrycznej wytwarzanej w technologii wysokosprawnej Kogeneracji;” na „Dwukrotny wzrost do roku 2020 produkcji energii elektrycznej wytwarzanej w technologii wysokosprawnej kogeneracji, przy czym rozwój wysokosprawnej kogeneracji będzie następował w koordynacji z realizacją projektów z zakresu modernizacji energetycznej budynków prowadzących do zmniejszenia zapotrzebowania na ciepło i energię elektryczną.	Wysokosprawna kogeneracja powinna być wspierana tam gdzie jest to uzasadnione, po uwzględnieniu zmniejszenia potrzeb energetycznych wynikających z modernizacji energetycznej budynków. Modernizacja energetyczna budynków powinna być absolutnym priorytetem jeżeli chodzi o poprawę efektywności energetycznej, ponieważ wpływa na zapotrzebowanie na energię. Dodatkowe inwestycje, takie jak budowa/rozbudowa sieci ciepłowniczej czy też wymiana źródeł ciepła na bardziej efektywne, powinny być realizowane w uzupełnieniu modernizacji budynków, tak żeby uwzględnić zmniejszone zapotrzebowanie na energię w zmodernizowanych budynkach. Efekt koordynacji inwestycji w wysokosprawną kogenerację z modernizacją energetyczną budynków może zostać osiągnięty poprzez wprowadzenie obowiązku przedłożenia audytu energetycznego, obejmującego analizę rozwiązań alternatywnych wobec inwestycji kogeneracyjnej, wykazującego opłacalność planowanej inwestycji, i przyznawanie dodatkowych punktów w przypadku uprzedniej realizacji modernizacji energetycznej budynków. Koncentracji działań na sektorze odbiorców końcowych (nie na sektorze wytwarzania i dystrybucji/przesyłu energii) wymagają dyrektywy 2006/32/WE i 2012/27/UE.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Zbyt szczegółowe informacje, aby wpisywać je w części diagnostycznej Programu. Wynika to z faktu, że ta część Programu zgodnie z zalecaniami KE ma obostrzenia odnośnie ilości znaków.

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
206	Fundacja WWF POLSKA	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	Proponuję zmianę brzmienia z „W związku ze znaczącym potencjałem oszczędności energii w budownictwie, należy w dalszym ciągu propagować działania takie jak: termomodernizacja budynków (z naciskiem na kompleksową modernizację budynków, rozumianą jako tzw. głęboka termomodernizacja (deep retrofitting) i opartą o system monitorowania i zarządzania energią), wymiana oświetlenia na energooszczędne oraz modernizacja sieci dystrybucji ciepła a także modernizacja niskosprawnych źródeł ciepła na nowo wysokosprawne źródła ciepła.” na „W związku ze znaczącym potencjałem oszczędności energii w budownictwie, należy w dalszym ciągu propagować działania takie jak: modernizacja energetyczna budynków (z naciskiem na kompleksową modernizację energetyczną budynków (deep retrofitting) obejmującą w szczególności głęboką termomodernizację, a także, w zależności od okoliczności, zastosowanie odnawialnych źródeł energii oraz systemów monitorowania i zarządzania energią), wymiana oświetlenia na energooszczędne oraz modernizacja sieci dystrybucji ciepła a także modernizacja niskosprawnych źródeł ciepła na nowo wysokosprawne źródła ciepła.”	Termin „modernizacja energetyczna jest szerszy i bardziej uniwersalny niż termin „termomodernizacja” (termin „termomodernizacja” sugeruje działania zmierzające do poprawy komfortu cieplnego, z pominięciem działań związanych z oszczędnością energii elektrycznej). dokumenty unijne posługują się raczej pojęciem „modernizacji energetycznej”, np. Position Paper Komisji (np. s. 15 polskiej wersji dokumentu). Ponieważ brak jest ustawowej definicji kompleksowej (głębokiej) modernizacji energetycznej budynków, zasadne jest przytoczenie ugruntowanego pojęcia angielskojęzycznego, używanego m.in. w angielskojęzycznych dokumentach Komisji Europejskiej (Position Paper).	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Zbyt szczegółowe informacje, aby wpisywać je w części diagnostycznej Programu. Wynika to z faktu, że ta część Programu zgodnie z zalecaniami KE ma obostrzenia odnośnie ilości znaków.

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
207	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Gdańsku	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.1	Obecny sposób prezentacji priorytetów interwencyjnych jest nieczytelny. Proponujemy, aby po opisie osi priorytetowej wprowadzić jedynie nazwę stosownego Priorytetu inwestycyjnego, bez przytaczania celu tematycznego. Informację o tym jaki cel tematyczny realizowany jest przez poszczególne priorytety interwencyjne można zaprezentować w tabeli na str. 76.	-	<b>Uwaga uwzględniona</b>
208	Izba Gospodarcza Gazownictwa	Oś priorytetowa V, priorytet inwestycyjny 7.5	W części Terytorialny obszar realizacji należy uwzględnić wydzielenie odrębnej puli środków przeznaczonych na projekty sektora gazowego realizowane w wybranych województwach, w szczególności województwie pomorskim, warmińsko-mazurskim, kujawsko-pomorskim, podlaskim oraz mazowieckim.	Potrzeby inwestycyjne we wskazanych województwach wynikają z obecnego zdiagnozowanego stanu infrastruktury gazowej.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Podział środków wynika z zapisów projektów rozporządzeń KE, zgodnie z którymi dla regionów lepiej rozwiniętych powinna zostać wydzielona oddzielna pula środków (w przypadku Polski dotyczy to wyłącznie Mazowsza). Zaklasyfikowanie regionu do wyższej kategorii wiąże się z dodatkowymi restrykcjami (nie mającymi zastosowania dla pozostałych regionów, w tym wymienionych w uwadze) związanymi z ograniczoną maksymalnym pułapem kwotą alokacji oraz niższą stopą dofinansowania, co podlega szczegółowemu monitoringowi. Zatem wprowadzenie takiego wyodrębnienia dla pozostałych regionów nie jest uzasadnione.
209	Izba Gospodarcza Gazownictwa	Oś priorytetowa V, priorytet inwestycyjny 7.5	Wykreślić zdanie Smart grid powinna także umożliwiać aktywne uczestnictwo użytkowników końcowych w zwiększeniu efektywności funkcjonowania sieci gazowych,	W zapisach PO IiŚ należy uspołnić i doprecyzować definicję „smart grid” w celu uwzględnienia specyfiki sektora gazowego.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Definicja smart-grid dla sektora gazu została szczegółowo opisana i jest zgodna z definicją przekazaną przez MG. Dodatkowo definicja ta była konsultowana w ramach nieformalnego dialogu z KE, która nie zgłosiła do niej zastrzeżeń.

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
210	Izba Gospodarcza Gazownictwa	Oś priorytetowa V, priorytet inwestycyjny 7.5	W części Terytorialny obszar realizacji zdanie Dotyczy to głównie terenów wiejskich, które charakteryzują się wysokim stopniem awaryjności sieci dystrybucyjnej uzupełnić o: ...bądź brakiem tych sieci.	Występuje bardzo wiele tzw. białych plam w gazownictwie na obszarze wymienionych województw.	<b>Uwaga uwzględniona.</b>
211	Izba Gospodarcza Gazownictwa	Oś priorytetowa V, priorytet inwestycyjny 7.5	W zdaniu Bezpośrednie dotacje bezzwrotne, przy uwzględnieniu obowiązujących zasad pomocy publicznej, dla realizowanych przedsięwzięć są, w przypadku operatora przesyłu, dystrybucji, magazynowania energii elektrycznej oraz gazu ziemnego, a także regazyfikacji gazu ziemnego zamiast słów w przypadku operatora powinno być w przypadku operatorów.	Poprawka gramatyczna	<b>Uwaga uwzględniona.</b>
212	Izba Gospodarcza Gazownictwa	Oś priorytetowa V, priorytet inwestycyjny 7.5	Zdanie Dlatego istnieje potrzeba wsparcia rozwoju sieci przesyłowych i dystrybucyjnych poprzez ich budowę, rozbudowę oraz modernizację w celu zapewnienia sprawnego funkcjonowania KSE uzupełnić o ... i Krajowego Systemu Gazowniczego.	Potrzeby Krajowego Systemu Gazowniczego są takie same jak KSE.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> W pierwszej kolejności opisu PI 7.5 zawarte są informacje dotyczące potrzeb KSE, a w kolejnych akapitach jest mowa o potrzebach systemu gazowego.
213	Izba Gospodarcza Gazownictwa	Oś priorytetowa V, priorytet inwestycyjny 7.5	Zdanie Co więcej, eksploatowana infrastruktura przesyłowa i dystrybucyjna jest już mocno przestarzała uzupełnić o: ...i nie odpowiada potrzebom i aspiracjom samorządów terytorialnych (odbiorcom) planującym rozwój w oparciu o te media.	Zgodnie z celami POiŚ.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Z POiŚ 2014-2020, który jest programem krajowym, przewiduje się do wsparcia inwestycje wynikające w szczególności z potrzeb krajowych.
214	Izba Gospodarcza Gazownictwa	Oś priorytetowa V, priorytet inwestycyjny 7.5	W akapicie pod tabelą wskaźnika: słowa system elektroenergetycznych zamienić na system energetycznych.	Poprawka ta obejmie gazownictwo, jak i ciepłownictwo.	<b>Uwaga uwzględniona.</b>

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
215	Izba Gospodarcza Gazownictwa	Plan finansowy programu	Wysokość funduszy zaproponowanych na realizację Osi Priorytetowej V nie zapewni projektowanego wzrostu bezpieczeństwa energetycznego Polski.	Rażąco niskie kwoty w stosunku do innych priorytetów.	<b>Uwaga uwzględniona.</b> W ramach osi priorytetowej planuje się zwiększenie alokacji na kolejnym etapie aktualizacji projektu Programu.
216	Izba Gospodarcza Gazownictwa	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	W rozdziale dotyczącym Poprawy efektywności energetycznej należy również przywołać Dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/27/UE z dn. 25 października 2012 r. w sprawie efektywności energetycznej, zmiany dyrektyw 2009/125/WE i 2010/30/UE oraz uchylecia dyrektyw 2004/8/WE i 2006/32/WE.	Opublikowano w Dzienniku Urzędowym UE 14.11.2012 r. - L 315/1	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Wspomniane dyrektywy zostały już wskazane w projekcie Programu na stronie 11. Stąd brak uzasadnienia do ponownego powołania na się na wspomniane dyrektywy.
217	Izba Gospodarcza Gazownictwa	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	Uzupełnić zapis dotyczący Bezpieczeństwa energetycznego o strategię Czystego Paliwa - projekt dyrektywy (w przygotowaniu wg Komunikatu Komisji Europejskiej ze stycznia 2013 r.) oraz Krajowy Program Strategii wykorzystania paliw metanowych w transporcie (MG - program rządowy w przygotowaniu).	Wg Komunikatów KE oraz MG obie te strategie zostaną przyjęte w 2014 r.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Zbyt szczegółowe informacje, aby wpisywać je w części diagnostycznej Programu. Wynika to z faktu, że ta część Programu zgodnie z zalecaniami KE ma obostrzenia odnośnie ilości znaków.

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
218	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Gdańsku	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.1	Prowadzenie działań informacyjno-edukacyjnych nt. efektywności energetycznej, wykorzystania OZE oraz oszczędności zasobów.	Program nie powinien ograniczać zadań z zakresu edukacji ekologicznej jedynie do działań z zakresu ochrony i przywracania różnorodności biologicznej oraz zmian klimatu i adaptacji do nich.  Prowadzenie działań informacyjno-edukacyjnych jest niezmiernie istotnym elementem dla rozwoju wykorzystania OZE, wzrostu efektywności energetycznej oraz oszczędności zasobów.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Działania informacyjno-promujące będą mogły występować jako komponent projektu. W ramach PI 4.1 nie przewiduje się oddzielnych projektów dotyczących info-promo.
219	Izba Gospodarcza Gazownictwa	Załączniki	W tabeli wiersze 7, 8, 11, 12 wpisać: Polska Spółka Gazownictwa sp. z o.o. (zamiast Pomorska... i Górnośląska...).	Zmiana od 1 lipca 2013 r.	<b>Uwaga uwzględniona.</b>
220	Konfederacja Lewiatan	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.1	Wsparcie na budowę jednostek o większej mocy wytwarzania energii elektrycznej z OZE powinno zostać skorelowane z krajowym systemem wsparcia OZE jak tylko zostanie on przyjęty przez Rząd.	Należy mieć na względzie, że działalność operacyjna dużych jednostek wytwarzające energię z OZE będzie wspierana przez krajowy system wsparcia. W zależności jakie będą warunki nowego systemu konieczne będzie dostosowanie wsparcia z funduszy unijnych, aby jednostki te nie były wspierane nadmiarowo. Należy również rozważyć wykluczenie wsparcia kapitałowego w ramach funduszy unijnych dla dużych projektów OZE w sytuacji efektywnie działającego krajowego systemu wsparcia OZE.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Na tym etapie nie jest zasadne wprowadzenie zaproponowanego zapisu ze względu na brak przyjętego systemu wsparcia dla OZE w Polskim prawodawstwie.
221	Konfederacja Lewiatan	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.2	Uważamy, że w ramach działań tego priorytetu powinna być również możliwość wspierania inwestycji związanych z pozyskiwaniem energii z odpowiednio przygotowanych wysokokalorycznych frakcji odpadów.	Wysokokaloryczne frakcje odpadów nie kwalifikują się jako OZE, natomiast zawierają neutralną pod względem emisji CO2 frakcję biomasy oraz przede wszystkim pozwalają na oszczędność paliw kopalnych i ograniczenie ilości składowanych odpadów.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Ewentualne doprecyzowanie w uszczegółowieniu Programu.

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
222	Konfederacja Lewiatan	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.2	Należy wprowadzić w ramach priorytetu wsparcie inicjatyw dostosowujących instalacje produkcyjne do wymogów Najlepszych Dostępnych Technik(BAT).	Poprzez modernizację technologii i inwestycje w urządzenia ukierunkowane na ograniczenie emisji, zużycia energii oraz materiałochłonność procesów zbliżymy się lub osiągniemy poziom określony w przepisach krajowych/UE oraz w dokumentach referencyjnych BAT.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Zbyt szczegółowe informacje, aby wprowadzać je w Program.Ewentualne doprecyzowanie w uszczegółowieniu Programu.
223	Konfederacja Lewiatan	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.3	Systemy monitorowania i pomiaru oszczędności energii powinny być nieodłącznym elementem każdego realizowanego projektu termomodernizacyjnego.	Realizacja projektów termomodernizacyjnych bez wprowadzania systemów pozwalających na efektywne zarządzanie energią nie będzie skuteczna. Zwiększanie efektywności energetycznej wymaga nie tylko zaoszczędzenia energii, np. przez ocieplenie budynku, lecz również odpowiednie zarządzanie jej przepływem. Brak stosowania systemów monitorowania i pomiaru oszczędności energii może prowadzić do sytuacji, w której w pomieszczeniach dodatkowo ocieplonego budynku otwiera się okna, prowadząc do utraty i zmarnowania wcześniej zaoszczędzonej energii.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Doprecyzowanie zakresu projektów w uszczegółowieniu Programu.
224	Konfederacja Lewiatan	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.3	Formuła ESCO powinna być stosowana zarówno do budynków mieszkaniowych, ale również do budynków sektora publicznego.	Biorąc pod uwagę duży potencjał zastosowania formuły ESCO w sektorze budynków publicznych należy go uwzględnić w Programie Operacyjnym.  Przy zastosowaniu formuły ESCO należy ograniczyć poziom wsparcia dla samorządów na projekty w zakresie efektywności energetycznej do poziomu max 60%, pozostałe 40% powinno być finansowane ze środków własnych. Przy czym jako wkład własny powinna być uwzględniana również formuła ESCO.	<b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> Obecny zapis w Programie: "Zarówno w przypadku budynków użyteczności publicznej, jak i mieszkaniowych nie wyklucza się zastosowania różnych form partnerstwa publiczno-prywatnego, przy realizacji takich projektów biorąc pod uwagę inne dostępne mechanizmy wsparcia tego sektora.

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
225	Konfederacja Lewiatan	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.4	Przewidywane wsparcie dla projektów w obszarze smart grid o charakterze pilotażowym i demonstracyjnym powinno uwzględniać rozszerzenie interwencji na działania o większej skali, na późniejszym etapie.	Można się spodziewać, że potrzeby sieci elektroenergetycznych w obszarze Smart wykraczają znacznie poza realizację „pilotaży”. Jednocześnie, w wyniku realizacji projektów pilotażowych oraz rozwijającej się technologii, rosnąć będzie potencjał techniczny do realizacji większych projektów przez OSD EE. Dlatego kolejnym logicznym etapem powinno być wspieranie wdrażania nowoczesnych rozwiązań. na większą skalę. Ograniczenie się na etapie planowania wieloletniego programu do wsparcia wyłącznie projektów pilotażowych może hamować wdrażanie rozwiązań w tym obszarze.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Brak otoczenia formalno-prawnego dla wdrażania inteligentnych sieci dystrybucyjnych ze względu na brak przyjętego tzw. „dużego trójpaku”, który reguluje przedmiotową kwestię. Ponadto brak jest doświadczenia w zakresie wdrażania projektów dotyczących inteligentnych sieci dystrybucyjnych. W przypadku wprowadzenia ww. zmian legislacyjnych oraz przedstawienia przez MG konkretnych propozycji projektów (dojrzałych i realnych do wykonania w latach 2014-2020) w ramach tzw. project pipeline, możliwość rozważenia rozszerzenia zakresu wsparcia( poza pilotażowe) w ramach PI 4.4 POIiŚ.
226	Konfederacja Lewiatan	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.5	Należy uwzględnić, że dofinansowanie dla działań prośrodowiskowych będzie rozpatrywane dla modernizacji infrastruktury miejskiej w kierunku wykorzystania ciepła odpadowego z zakładów przemysłowych znajdujących się na terenie tychże miast jak i w pobliżu	Możliwość efektywnego wykorzystania odpadowej energii cieplnej na cele ciepłownicze dla mieszkańców w pobliżu zakładów przemysłowych. Skutkiem tego byłoby zmniejszenie zużycia energii pierwotnej oraz ograniczenie emisji CO2.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Ewentualne doprecyzowanie w uszczegółowieniu Programu.



L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
227	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Gdańsku	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.1	Proponowany zapis: Poza tym przewiduje się również wsparcie, w ograniczonym zakresie, jednostek wytwarzania energii elektrycznej wykorzystującej energię z wody (na budowach piętrzących, wyposażonych w hydroelektrownie, przy jednoczesnym zapewnieniu pełnej drożności budowli dla przemieszczeń fauny wodnej) i słońca, a także ciepło przy wykorzystaniu energii geotermalnej. (strona 79) Biorąc powyższe pod uwagę, przewiduje się wsparcie w szczególności na budowę oraz rozbudowę: - farm wiatrowych na lądzie i morzu; - instalacji na biomasę; - instalacji na biogaz; - sieci przesyłowych i dystrybucyjnych umożliwiających przyłączenia jednostek wytwarzania energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych do Krajowego Systemu Elektroenergetycznego a także w ograniczonym zakresie, jednostek wytwarzania energii elektrycznej wykorzystującej wodę i słońce oraz ciepła przy wykorzystaniu energii geotermalnej. (strona 80)	Wsparcia winny być objęte również projekty zakresu wykorzystania energii morza i wody (nie tylko farmy wiatrowe), w tym: - budowa stopnia piętrzącego na Wiśle poniżej istniejącego już stopnia we Włocławku wraz z elektrownią i odpowiednią infrastrukturą w celu zwiększenia bezpieczeństwa przeciwpowodziowego (jako wsparcie istniejącego) - np. wsparcie przygotowania dokumentacji.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Ze względu na wysoką innowacyjność, wysokie koszty inwestycyjne, projekty morskich farm wiatrowych to inwestycje o podwyższonym ryzyku. Dodatkowo należy podkreślić, że zgodnie z dostępnymi ekspertyzami dotyczącymi rozwoju morskiej energetyki wiatrowej w Polsce, pierwsze inwestycje zostaną oddane do użytku dopiero po roku 2020, tj. po zakończeniu perspektywy finansowej 2014-2020. Obecny zapis w Programie dotyczących farm wiatrowych brzmi następująco: " Biorąc powyższe pod uwagę, przewiduje się wsparcie w szczególności na budowę oraz rozbudowę: • lądowych farm wiatrowych; • ....".
228	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Gdańsku	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.7	Niejasno i nieprecyzyjnie sformułowano linię demarkacyjną pomiędzy regionalnymi programami operacyjnymi a PO liŚ. Nie podano mocy instalowanej jednostki/jednostki, wielkości przedsiębiorstw, itp.	-	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Zgodnie z szablonem KE , w PO nie będzie rozdziału dotyczącego demarkacji.

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
229	Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.1	Zamiast wskaźnika „zużycie energii pierwotnej” proponujemy „zmniejszenie zużycia energii pierwotnej”  Zamiast wskaźnika „emisja gazów cieplarnianych” proponujemy „zmniejszenie/spadek/uniknięcie emisji gazów cieplarnianych”.	Monitorujemy efekt ekologiczny, czyli różnicę przed i po?	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Brak przedstawionej metodologii liczenia wskaźnika.
230	Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.1	Zapisy w programie odnoszą się nieprecyzyjnie do jednostek mniejszej albo większej mocy.	Należy uwzględnić w programie kwestie finansowania Prosumentów w kontekście mikro i małych instalacji.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Doprecyzowanie w zakresie określenia jednostek mocy w kontekście linii demarkacyjnej będzie w uszczegółowieniu Programu.
231	Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	W zapisie priorytetu inwestycyjnego (4.1) promowanie produkcji i dystrybucji odnawialnych źródeł energii należy wyjaśnić, czy chodzi o produkcje urządzeń OZE, czy o produkcje energii z tych urządzeń.	Zapis jest niejednoznaczny.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Zbyt szczegółowe informacje, aby wpisywać je w części diagnostycznej Programu. Wynika to z faktu, że ta część Programu zgodnie z zalecaniami KE ma obostrzenia odnośnie ilości znaków.
232	Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	Brakuje analizy dotyczącej konkurencyjnego rynku energii.	-	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Zbyt szczegółowe informacje, aby wpisywać je w części diagnostycznej Programu. Wynika to z faktu, że ta część Programu zgodnie z zalecaniami KE ma obostrzenia odnośnie ilości znaków.

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
233	Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	Konieczne rozważenie poszerzenia opisu dla osi V w zakresie rozwoju infrastruktury bezpieczeństwa energetycznego.	Obecnie opis stanowi, zawarte w jednym akapicie, powołanie się na Priorytety w odniesieniu do infrastruktury energetycznej na 2020 r. ... itd.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Zbyt szczegółowe informacje, aby wpisywać je w części diagnostycznej Programu. Wynika to z faktu, że ta część Programu zgodnie z zalecaniami KE ma obostrzenia odnośnie ilości znaków.
234	Polskie Towarzystwo Przesyłu i Rozdziału Energii Elektrycznej	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.4	Uwaga do wskaźnika:  Liczba dodatkowych użytkowników energii podłączonych do inteligentnych sieci  Na kolejnych etapach prac nad programem należy pamiętać, by przyjął interpretację tego wskaźnika jako liczbę użytkowników energii podłączonych do sieci objętej inwestycjami w zakresie smart grid.	Budowa, przebudowa, rozbudowa sieci pod kątem smart dotyczyć będzie przede wszystkim już podłączonych użytkowników. Celem działania samym w sobie nie jest podłączanie dodatkowych odbiorców. Co więcej, w wyniku realizacji inwestycji nie nastąpi automatyczny wzrost liczby nowych odbiorców.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Jest to wskaźnik typu common. Proponowana interpretacja wskaźnika wpisuje się w definicję wskaźnika common.
235	Polskie Towarzystwo Przesyłu i Rozdziału Energii Elektrycznej	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.4	Z fragmentu programu w ramach priorytetu inwestycyjnego 4.4 należy usunąć stwierdzenia dotyczące ograniczenia wsparcia do działań pilotażowych i demonstracyjnych. Ponadto, nie należy zawężać wsparcia do obszarów miejskich. Smart grid w ramach Priorytetu I to m.in. linie, stacje, rozdzielnie, transformatory, łączniki, automatyka i zabezpieczenia, systemy pomiarowe, systemy komunikacji i systemy IT. W ramach obszaru	Z uwagi na ogromne potrzeby inwestycyjne sieci, które niejako wymuszają wprowadzanie rozwiązań o charakterze „smart” i to na szeroką skalę (w tym m.in. w zakresie przyłączania mikrogeneracji, optymalizowania energii pochodzącej z rozproszonych źródeł energii etc.), w ramach programu należy przewidzieć wsparcie przede wszystkim na finalne projekty wdrożeniowe na szeroką skalę. Możliwość realizacji projektów pilotażowych może być zaledwie dodatkiem, lecz nie jedynym	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Brak otoczenia formalno-prawnego dla wdrażania inteligentnych sieci dystrybucyjnych ze względu na brak przyjętego tzw. „dużego trójpacku”, który reguluje przedmiotową kwestię. Ponadto brak jest doświadczenia w zakresie wdrażania projektów dotyczących inteligentnych sieci dystrybucyjnych. W przypadku wprowadzenia ww. zmian legislacyjnych oraz przedstawienia przez MG konkretnych propozycji projektów (dojrzałych i realnych do wykonania w

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
			<p>przewiduje się objąć wsparciem budowę inteligentnych sieci usunąć: o charakterze pilotażowym i demonstracyjnym, poprzez modernizację i rozbudowę systemów dystrybucyjnych niskiego i średniego napięcia związanych z wdrożeniem technologii „smart” mającą na celu zwiększenie możliwości przyłączania OZE oraz ograniczenie strat sieciowych, w tym także zakup i montaż inteligentnych układów pomiarowych. Ponadto planuje się, że wsparcie skierowane będzie również na sfinansowanie usunąć: pilotażowych i demonstracyjnych programów zarządzania popytem, aplikacji do monitorowania obciążeń poszczególnych elementów sieci dystrybucyjnej oraz działań informacyjno-szkoleniowych.... usunąć całe zdanie: Z uwagi na specyfikę takich projektów przewiduje się, że wsparcie będzie ograniczone do realizacji pilotażowych i demonstracyjnych projektów w tym zakresie, głównie na terenach miejskich.</p>	<p>kierunkiem wsparcia. Operatorzy Systemów Dystrybucyjnych w większości przypadków zakończyli już bądź kończą działania pilotażowe i rozpoczynają właściwe inwestycje sieciowe w zakresie smart gridu, np. związane z automatyzacją sieci czy inteligentnym opomiarowaniem. Są to inwestycje kosztowne i trudno będzie je zrealizować na szeroką skalę bez odpowiedniego wsparcia. Fundusze unijne są ogromną szansą, by wzmocnić tak ważny element krajowej infrastruktury energetycznej. Ponadto, w zakresie terytorialnego obszaru realizacji, nie należy zawężać wsparcia do obszarów miejskich. Z uwagi na specyfikę potrzeb związanych z budową sieci inteligentnych, zdecydowanie zasadne jest kierowanie wsparcia na wszystkie typy obszarów. Inne problemy i potrzeby wiążą się z budową smart grid na obszarach miejskich, a inne na wiejskich (specyfika wynikająca z charakterystyki sieci, napięć, źródeł energii itp.). Sektor dystrybucji energii elektrycznej opracował ekspertyzę zawierającą uzasadnienie potrzeb i zamierzeń inwestycyjnych, w tym w obszarze smart grid wraz z listami konkretnych inwestycji. Zostanie ona przekazana do resortu gospodarki oraz resortu rozwoju regionalnego z końcem września 2013 r.</p>	<p>latach 2014-2020) w ramach tzw. project pipeline, możliwość rozważenia rozszerzenia zakresu wsparcia (poza pilotażowe) w ramach PI 4.4 POIiŚ.</p>

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
236	Polskie Towarzystwo Przesyłu i Rozdziału Energii Elektrycznej	Plan finansowy programu	Potrzeba znaczącego zwiększenia alokacji na działania związane z realizacją priorytetów inwestycyjnych 4.1, 4.4 i 7.5	Z uwagi na ogromne znaczenie dobrej jakości sieci elektroenergetycznych dla realizacji celów klimatycznych UE i zobowiązań krajowych (w tym odnoszących się do rozwoju energetyki odnawialnej, czy poprawy efektywności wykorzystania energii) jak również mając na uwadze bardzo duże potrzeby inwestycyjne sektora przesyłu i dystrybucji energii elektrycznej, wynikające z niedoinwestowania infrastruktury sieciowej (bezpieczeństwo energetyczne), środki przeznaczone na realizację projektów w ramach priorytetów inwestycyjnych 4.1, 4.4 i 7.5 powinny zostać znacząco zwiększone. Rozbudowane uzasadnienie wraz z listą zamierzeń inwestycyjnych sektora przedstawiono w ekspertyzie branżowej, która zostanie przekazana do resortu gospodarki oraz resortu rozwoju regionalnego z końcem września 2013 r. Ponadto, niezmiernie ważne jest także zachowanie równowagi w zakresie finansowania poszczególnych obszarów sektora: - w ramach PI 4.1 – zrównoważenia wydatków na OZE i sieci służące OZE, jak również w ramach sieci, zrównoważenia wydatków na inwestycje w sieć przesyłową i dystrybucyjną.- w ramach PI 7.5 – zrównoważenie wydatków na sektor gazu i energii elektrycznej, jak również w ramach koszyków sektorowych, zrównoważony podział budżetu na przesył i dystrybucję.	<b>Uwaga uwzględniona.</b> W ramach osi priorytetowej planuje się zwiększenie alokacji na kolejnym etapie aktualizacji projektu Programu.

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
237	Polskie Towarzystwo Przesyłu i Rozdziału Energii Elektrycznej	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	Analiza sektora elektroenergetycznego: ostatnie zdanie tej charakterystyki zawiera stwierdzenie odnoszące się do sieci inteligentnych: „Mając na uwadze początkowy etap rozwoju tego obszaru w Polsce jak również jego ogromne znaczenie dla zapewnienia ciągłości i jakości dostaw, optymalizacji użytkowania energii oraz możliwości rozwoju generacji rozproszonej i mikrogeneracji, niezbędne jest rozwijanie technologii inteligentnych systemów sieci elektroenergetycznych w szczególności w ramach projektów pilotażowych i demonstracyjnych. Zdanie to należy zakończyć na stwierdzeniu: „niezbędne jest rozwijanie technologii inteligentnych systemów sieci elektroenergetycznych.” Należy usunąć dopisek o projektach pilotażowych i demonstracyjnych.	Z uwagi na ogromne potrzeby inwestycyjne sieci, które niejako wymuszają wprowadzanie rozwiązań o charakterze „smart” i to na szeroką skalę (w tym m.in. w zakresie przyłączania mikrogeneracji, optymalizowania energii pochodzącej z rozproszonych źródeł energii etc.), w ramach programu należy przewidzieć wsparcie przede wszystkim na finalne projekty wdrożeniowe na szeroką skalę. Możliwość realizacji projektów pilotażowych może być zaledwie dodatkiem, lecz nie jedynym kierunkiem wsparcia. Operatorzy Systemów Dystrybucyjnych w większości przypadków zakończyli już bądź kończą działania pilotażowe i rozpoczynają właściwe inwestycje sieciowe w zakresie smart gridu, np. związane z automatyzacją sieci czy inteligentnym opomiarowaniem. Są to inwestycje kosztowne i trudno będzie je zrealizować na szeroką skalę bez odpowiedniego wsparcia. Fundusze unijne są ogromną szansą, by wzmocnić tak ważny element krajowej infrastruktury energetycznej. Sektor dystrybucji energii elektrycznej opracował ekspertyzę zawierającą uzasadnienie potrzeb i zamierzeń inwestycyjnych, w tym w obszarze smart grid wraz z listami konkretnych inwestycji. Zostanie ona przekazana do resortu gospodarki oraz resortu rozwoju regionalnego z końcem września 2013 r.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Zbyt szczegółowe informacje, aby wpisywać je w części diagnostycznej Programu. Wynika to z faktu, że ta część Programu zgodnie z zalecaniami KE ma obostrzenia odnośnie ilości znaków.

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
238	Miejskie Przedsiębiorstwo Energetyki Ciepłej S.A. w Krakowie	Załączniki	Wniosek dotyczy rozdziału 11 Załączniki Wykaz Dużych Projektów Dział 2 Sektor energetyki. Proponujemy dopisanie projektu: Inwestycje objęte Programem Ograniczania Niskiej Emisji (Gmiona Miasta Kraków)	Celem Programu jest wzmocnienie działań związanych z ograniczaniem niskiej emisji zanieczyszczeń na terenie miasta. Celem ostatecznym jest ograniczenie emisji zanieczyszczeń do poziomu pozwalającego osiągnąć ustalone przez dyrektywy UE normy czystości powietrza.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Brak informacji na temat inwestycji.
239	GK PGNiG - PGNiG S.A. Centrala Spółki	Oś priorytetowa V, priorytet inwestycyjny 7.5	Konieczna zmiana w odniesieniu do proponowanego wskaźnika: „Maksymalny udział importu gazu ziemnego z jednego kierunku do wielkości krajowego zużycia surowca (%).”	W naszej opinii obecnie zaproponowany wskaźnik „Maksymalny udział importu gazu ziemnego z jednego kierunku do wielkości krajowego zużycia surowca (%)” uniemożliwi wsparcie realizacji kluczowych projektów w zakresie bezpieczeństwa energetycznego branży gazowej. Dotyczy to zarówno projektów w zakresie segmentu dystrybucji oraz modernizacji gazociągów (dystrybucyjnych i przesyłowych), jak i infrastruktury magazynowej. Nieadekwatność zaproponowanego w projekcie wskaźnika związana jest z faktem, iż co do zasady rozbudowa sieci dystrybucyjnej oraz modernizacja sieci gazowej (dystrybucyjnej i przesyłowej) nie musi oznaczać, że zwiększy/zmniejszy się udział importu gazu ziemnego z jednego kierunku w odniesieniu do wielkości krajowego zużycia surowca. Nie mniej jednak rozbudowa lub modernizacja infrastruktury przesyłowej, dystrybucyjnej i magazynowej przyczynia się do zwiększenia pewności dostaw do odbiorców, a zatem pozytywnie wpływa na bezpieczeństwo energetyczne. Nietrafność zaproponowanego kryterium dla pomiaru poziomu bezpieczeństwa energetycznego dostrzec można	<b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> Propozycję MG : "Departament Ropy i Gazu proponuje zastąpienie wskaźnika importowego wskaźnikiem HHI, który obejmuje zdolności przesyłowe z wykorzystaniem połączeń międzysystemowych z państwami członkowskimi UE. Wskaźnik HHI jest jednoznacznie zdefiniowany, obiektywizuje dane dotyczące dywersyfikacji dostaw gazu, jest łatwy do porównania i powszechnie stosowany. Wskaźnik HHI stanowi miarę koncentracji rynku, określa szacunkowy poziom zagęszczenia w sektorze oraz poziom konkurencji na danym rynku. Jest szeroko stosowany w prawie antymonopolowym i skuteczny w analizie stopnia dywersyfikacji źródeł przywozu gazu i oceny bezpieczeństwa energetycznego kraju" - wprowadzono do Programu ( dodatkowy wskaźnik:" Indeks Herfindahl'a-Hirschman'a (HHI) dla sektora gazowego"). Jednocześnie utrzymano dotychczasowy wskaźnik rezultatu.

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
				również w odniesieniu do infrastruktury magazynowej, która zgodnie z założeniami programu, objęta ma być dofinansowaniem. Rozbudowa infrastruktury magazynowej pozwala na tworzenie zapasów obowiązkowych i handlowych, które zapewniają m.in. bezpieczeństwo dostaw w okresie szczytowego zapotrzebowania odbiorców na gaz, utrzymanie odpowiedniego poziomu rezerw na wypadek krótkotrwałych przerw w dostawach gazu, awarii lub ograniczeń dostaw surowca. Należy podkreślić, że zaproponowany wskaźnik jest nieadekwatny z punktu widzenia ustawowej definicji bezpieczeństwa energetycznego. Zgodnie z art. 3 pkt 15 ustawy z dnia 1- kwietnia 1997 roku – Prawo energetyczne przez bezpieczeństwo energetyczne rozumieć należy stan gospodarki umożliwiający pokrycie bieżącego i perspektywicznego	
240	GK PGNiG - PGNiG S.A. Centrala spółki	Oś priorytetowa V, priorytet inwestycyjny 7.5	W projekcie POLiŚ nie została przedstawiona definicja instalacji magazynowej, która wskazywałaby, jakie elementy tego rodzaju infrastruktury będą mogły być objęte wsparciem z funduszy UE.	W ramach dalszych prac nad POLiŚ, należy uwzględnić definicję instalacji magazynowej na potrzeby pozyskania dofinansowania dla tego rodzaju projektów z funduszy UE.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Doprecyzowanie informacji będzie w uszczegółowieniu Programu.
241	GK PGNiG - PGNiG S.A. Centrala spółki	Oś priorytetowa V, priorytet inwestycyjny 7.5	Na stronie 127 przedstawiona została następująca definicja Smart Grid w odniesieniu do sieci gazowej: „W celu zwiększenia bezpieczeństwa energetycznego kraju planuje się, że wspierane będą inwestycje w tzw. „inteligentną” infrastrukturę w sektorze gazowym i elektroenergetyki. Obecny stan infrastruktury sieciowej nie zapewnia efektywnego funkcjonowania	Definicja „smart grid” powinna uwzględniać specyfikę sektora gazowego. W związku z tym, należy uspołnić i doprecyzować w PO definicję „smart grid”. W związku z tym, należy w POLiŚ zmienić zdanie ze strony 127, które wskazuje, iż wsparcie ze środków UE jest ograniczone do tzw. inteligentnej infrastruktury, co jest niespójne z treścią kolejnych zdań ze strony 128 gdzie	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Definicja smart-grid dla sektora gazu została szczegółowo opisana i jest zgodna z definicją przekazaną przez MG. Dodatkowo definicja ta była konsultowana w ramach nieformalnego dialogu z KE, która nie zgłosiła do niej zastrzeżeń.



L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
			<p>ryнку energii elektrycznej oraz gazu ziemnego. W celu zwiększenia bezpieczeństwa energetycznego kraju planuje się, że wspierane będą inwestycje w tzw. „inteligentną” infrastrukturę w sektorze gazowym i elektroenergetyki. Dalej na stronie 128 zostało wskazane, iż: „Na potrzeby realizacji projektów w sektorze gazownictwa zawierających element „smart” przyjmuje się, że smart grid to inteligentne sieci gazowniczej tj. sieci oraz magazyny gazu wraz ze zintegrowanymi technologiami IT, które umożliwiają integrację działań uczestników rynku gazu w procesach przesyłu, dystrybucji, magazynowania i wykorzystania gazu. W szczególności inteligentne sieci i magazynowanie powinny pozwalać na zwiększenie niezawodności dostaw gazu ziemnego, zapewnienie ciągłego, bezpiecznego i efektywnego kosztowo dostępu do gazu, a także powinny zapewniać możliwości techniczne w zakresie oferowania klientom nowych usług, które optymalizują zużycie gazu i wpływają na poprawę skuteczności usług świadczonych obecnie.” (...), „Smart grid powinna także umożliwiać aktywne uczestnictwo użytkowników końcowych w zwiększeniu, efektywności funkcjonowania sieci gazowych,”</p>	<p>poruszona została kwestia wsparcia infrastruktury oraz dodatkowo „sieci zawierającej również element smart. Ponadto, należy usunąć zapis: „Smart grid powinna umożliwiać aktywne uczestnictwo użytkowników końcowych w zwiększaniu efektywności funkcjonowania sieci gazowych,</p>	

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
242	GK PGNiG - PGNiG S.A. Centrala spółki	Oś priorytetowa V, priorytet inwestycyjny 7.5	Tabele. Wkład unijny dla Osi priorytetowej V. W ramach wstępnej alokacji środków UE w ramach POIiŚ, na rozwój infrastruktury bezpieczeństwa energetycznego (Oś priorytetowa V) przewidziane zostało zaledwie 642,6 mln EUR.	Należy podkreślić, iż środki alokowane do Osi priorytetowej V są niewspółmierne do potrzeb inwestycyjnych branży gazowniczej w latach 2014-2020. Po pierwsze, wartość wkładu unijnego na poziomie 642,6 mln EUR obejmuje środki na inwestycje w zakresie usuwania niedoborów w działaniu najważniejszych infrastruktur sieciowych w sektorze gazu oraz elektroenergetyki. Po drugie, łączna wartość projektów branży gazowniczej planowanych do realizacji na lata 2014-2020 wynosi ok. 20,5 mld PLN (z czego 11 mld PLN w sektorze przesyłu, 1,8 mld PLN w sektorze magazynowania oraz 5,1 mld PLN w sektorze dystrybucji). W związku z tym, środki przeznaczone na projekty gazownicze są zbyt niskie co w konsekwencji może prowadzić do braku realizacji / ograniczenia zakresu / lub opóźnienia terminu realizacji kluczowych projektów w tym sektorze.	<b>Uwaga uwzględniona.</b> W ramach osi priorytetowej planuje się zwiększenie alokacji na kolejny etapie aktualizacji projektu Programu.

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
243	GK PGNiG - PGNiG Termika S.A.	Załączniki	Prosimy rozszerzyć „Wykaz dużych projektów” z sektora energetyki o projekt polegający na wybudowaniu gazociągu wysokiego ciśnienia na potrzeby inwestycji w blok gazowo-parowy 450MWe w EC Żerań.	Spółka PGNiG Termika S.A. planuje realizację projektu polegającego na wybudowaniu gazociągu wysokiego ciśnienia na potrzeby inwestycji w blok gazowo-parowy 450MWe w EC Żerań, o długości ok. 10km. Koszt inwestycji związanej z budową gazociągu wynosi ok. 50 mln PLN. Projekt jest na etapie uzyskiwania pozwoleń na budowę, trwają negocjacje umowy przyłączeniowej. Jak rozumiemy, tego rodzaju projekty będą mogły być finansowane ze środków UE w ramach POIiŚ 2014-2020. Wspomniany projekt budowy rurociągu wysokiego ciśnienia jest ściśle powiązany z projektem budowy bloku gazowo-parowego (nowej wysokosprawnej jednostki wytwórczej w EC Żerań) o wartości ok. 2 mld PLN i należy traktować go jako Projekt Składowy znaczącej inwestycji energetycznej w kraju. W związku z powyższym, prosimy o uwzględnienie projektu budowy gazociągu w „Wykazie dużych projektów” dla sektora energetyki.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> W ramach priorytetu inwestycyjnego wsparciem objęte zostaną projekty wyłaniane w trybie konkursowy
244	GK PGNiG - PGNiG Termika S.A.	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.1	Proponowane jest rozszerzenie listy wskaźników typu output o: <ul style="list-style-type: none"> <li>oszczędność energii elektrycznej MWh/a lub przeliczone na CO<sub>2</sub>/a;</li> <li>oszczędność surowców naturalnych (paliwa, sorbenty) ton/a.</li> </ul>	W naszej opinii lista wskaźników produktu i rezultatu może nie być kompletna, np. spalanie biomasy powoduje jeszcze inne efekty ekologiczne oprócz zmniejszenia emisji CO <sub>2</sub> .	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Ewentualne doprecyzowanie informacji będzie w uszczegółowieniu Programu.
245	GK PGNiG - PGNiG Termika S.A.	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.1	Prosimy o doprecyzowanie, czy przedsiębiorstwa energetyczne (elektrociepłownie, ciepłownie) zaliczają się do grona potencjalnych beneficjentów.	W chwili obecnej zapis dot. potencjalnych beneficjentów może prowadzić do wątpliwości interpretacyjnych w odniesieniu do zakresu wsparcia programu.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Informacja na temat poszczególnych grup potencjalnych beneficjentów i grup docelowych będzie w uszczegółowieniu Programu.

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
246	GK PGNiG - PGNiG Termika S.A.	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.1	Proponujemy rozszerzenie zapisu akapit przedostatni: Poza tym o wsparciu takich projektów decydować będą także inne osiągnięte rezultaty w stosunku do planowanych nakładów finansowych (np. wielkość redukcji CO2, redukcje innych emisji, oszczędność energii i oszczędność surowców ze względu na mniejsze zużycie surowców i mediów w instalacjach redukujących).	Paliwo o mniejszej ilości zanieczyszczeń wymaga mniejszej ilości energii i sorbentów dla redukcji zanieczyszczeń poniżej dopuszczalnych norm.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Doprecyzowanie informacji dot. kryteriów wyboru projektów będzie w uszczegółowieniu Programu.
247	GK PGNiG - PGNiG Termika S.A.	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.2	Prosimy o doprecyzowanie, czy przedsiębiorstwa energetyczne (elektrociepłownie, ciepłownie) zaliczają się do grona potencjalnych beneficjentów.	W chwili obecnej zapis dot. potencjalnych beneficjentów może prowadzić do wątpliwości interpretacyjnych w odniesieniu do zakresu wsparcia programu.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Informacja na temat poszczególnych grup potencjalnych beneficjentów i grup docelowych będzie w uszczegółowieniu Programu.
248	GK PGNiG - PGNiG Termika S.A.	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.5	Prosimy o doprecyzowanie, czy przedsiębiorstwa energetyczne (elektrociepłownie, ciepłownie) zaliczają się do grona potencjalnych beneficjentów.	W chwili obecnej zapis dot. potencjalnych beneficjentów może prowadzić do wątpliwości interpretacyjnych w odniesieniu do zakresu wsparcia programu.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Informacja na temat poszczególnych grup potencjalnych beneficjentów i grup docelowych będzie w uszczegółowieniu Programu.
249	GK PGNiG - PGNiG Termika S.A.	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.7	Prosimy o doprecyzowanie, czy przedsiębiorstwa energetyczne (elektrociepłownie, ciepłownie) zaliczają się do grona potencjalnych beneficjentów.	W chwili obecnej zapis dot. potencjalnych beneficjentów może prowadzić do wątpliwości interpretacyjnych w odniesieniu do zakresu wsparcia programu. w naszej opinii celowe jest dodanie przedsiębiorstwa energetyczne do listy potencjalnych beneficjentów programu z uwagi na fakt, iż zakłady energetyczne z reguły usytuowane są nad brzegami, dlatego zabezpieczenie przed powodzią jest kwestia znacząca, dla zakładu i obszarów ościennych.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Informacja na temat poszczególnych grup potencjalnych beneficjentów i grup docelowych będzie w uszczegółowieniu Programu.

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
250	GK PGNiG - PGNiG Termika S.A.	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.7	Prosimy o doprecyzowanie, czy przedsiębiorstwa energetyczne (elektrociepłownie, ciepłownie) zaliczają się do grona potencjalnych beneficjentów.	W chwili obecnej zapis dot. potencjalnych beneficjentów może prowadzić do wątpliwości interpretacyjnych w odniesieniu do zakresu wsparcia programu.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Informacja na temat poszczególnych grup potencjalnych beneficjentów i grup docelowych będzie w uszczegółowieniu Programu.
251	GK PGNiG - Polska Spółka Gazownictwa sp. z o.o.	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.4	Obecne brzmienie programu: „Inwestycje w sieci ciepłownicze związane są ze zmniejszeniem strat energii powstających w procesie przesyłania i dystrybucji ciepła, w efekcie czego prowadzą do poprawy wydajności systemu ciepłowniczego. Korzyści inwestycji, poza zwiększeniem efektywności energetycznej, to również poprawa jakości powietrza poprzez ograniczenie emisji dwutlenku węgla związanej m.in. z wymianą źródła ciepła oraz zmniejszeniem awaryjności systemu, a tym samym ograniczenie strat ciepła i spadek zużycia wody, co prowadzi do ograniczenia poziomu kosztów eksploatacyjnych. Dodatkowo inwestycje przyczynią się do poprawy bezpieczeństwa dostaw ciepła oraz zmniejszenia zużycia energii pierwotnej.” Proponowane dopisanie akapitu: Wspieraniu przejścia na gospodarkę niskoemisyjną oraz poprawie efektywności energetycznej służą także inwestycje mające na celu wymianę starych niskosprawnych źródeł ciepła opalanych paliwem stałym na nowoczesne wysokosprawne gazowe źródła ciepła. Modernizacje takie prowadzą do poprawy wskaźników efektywności energetycznej, a także pozwolą obniżyć lub wyeliminować lokalnie emisje CO <sub>2</sub> , sadzy czy BaP.	Zastąpienie starych kotłów opalanych węglem nowoczesnymi gazowymi źródłami ciepła jest nieporównywalnie tańszym od KOMPLEKSOWYCH zamierzeń modernizacyjnych, a niesie za sobą ogromne korzyści dla środowiska. W indywidualnych przypadkach często wyeliminuje spalanie drewna, śmieci i innych odpadów co korzystnie wpłynie nie tylko na poprawę efektywności energetycznej przetwarzania paliw ale także przyniesie znaczącą poprawę jakości środowiska i poprawę warunków życia ludności. UWAGA: uzasadnienie dotyczy wspierania WYSOKOSPRAWNYCH, a nie jak wskazano w uwadze do tabeli uwag dla Członków Grupy roboczej – Sektor Energetyka, niskosprawnych źródeł ciepła.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Doprecyzowanie informacji będzie w uszczegółowieniu Programu.

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
252	GK PGNiG - Polska Spółka Gazownictwa sp. z o.o.	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.4	Obecne brzmienie programu: „Mając na uwadze zwiększenie efektywności energetycznej oraz ograniczenie emisji dwutlenku węgla w miastach wskazana jest poprawa efektywności dystrybucji ciepła do odbiorców (w szczególności poprzez modernizację sieci ciepłowniczych) oraz poprawa sprawności wytwarzania ciepła poprzez zmianę źródeł ciepła na jednostki wysokosprawnej kogeneracji.” Proponowane brzmienie programu po rozszerzeniu: „Mając na uwadze zwiększenie efektywności energetycznej oraz ograniczenie emisji dwutlenku węgla w miastach wskazana jest poprawa efektywności dystrybucji ciepła do odbiorców (w szczególności poprzez modernizację sieci ciepłowniczych), oraz poprawa sprawności wytwarzania ciepła poprzez zmianę źródeł ciepła na jednostki wysokosprawnej kogeneracji, oraz wymianę starych niskosprawnych węglowych źródeł ciepła na nowe wysokosprawne i ekologiczne gazowe źródła ciepła.	Biorąc po uwagę założenia jaki niesie ze sobą główny cel tematyczny tj. „wspieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach” warto byłoby nie wykluczać lub nie uniemożliwiać przy tej okazji możliwości osiągnięcia znacznego obniżenia emisji zanieczyszczeń powietrza poprzez ZASTĄPIENIE starych niskosprawnych węglowych źródeł ciepła na NOWE charakteryzujące się WYŻSZĄ sprawnością gazowe ekologiczne źródła ciepła. Wcześniejszy cel tematyczny „4.3 Wspieranie efektywności energetycznej i wykorzystywania odnawialnych źródeł energii w sektorze publicznym i mieszkaniowym”, kładzie szczególną uwagę na KOMPLEKSOWĄ modernizację budynków użyteczności publicznej i mieszkaniowych, co może uniemożliwiać uzyskanie wsparcia finansowego dla nieco mniej zaawansowanych i tańszych rozwiązań modernizacyjnych jakim jest np. modernizacja źródeł ciepła bez kompleksowej modernizacji budynku. UWAGA uzasadnienie dotyczy wspierania WYSOKOSPRAWNYCH, a nie jak wskazano w uwadze do tabeli uwag dla Członków Grupy roboczej – Sektor Energetyka, niskosprawnych źródeł ciepła.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Doprecyzowanie informacji będzie w uszczegółowieniu Programu.

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
253	GK PGNiG - Polska Spółka Gazownictwa sp. z o.o.	Oś priorytetowa V, priorytet inwestycyjny 7.5	<p>Obecne brzmienie programu: „Realizacja inwestycji infrastrukturalnych w zakresie bezpieczeństwa energetycznego będzie uwzględniać potencjał istniejącej infrastruktury. Eksploatowana infrastruktura przesyłowa i dystrybucyjna jest już mocno przestarzała na terenie całego kraju, a obszarami najbardziej niedoinwestowanymi w zakresie infrastruktury energetycznej zgodnie z KPZK są: Pomorze oraz województwa Polski Wschodniej.” Nie uwzględniono wcześniejszej uwagi w tabeli uwag dla Członków Grupy roboczej Sektor Energetyka dotyczącej akapitu: „W ramach osi priorytetowej przewiduje się wydzielenie specjalnej puli środków przeznaczonych na wsparcie województw pomorskiego, warmińsko - mazurskiego, kujawsko - pomorskiego i podlaskiego, w zakresie rozbudowy sieci gazowej umożliwiającej dostawę paliwa gazowego na potrzeby rosnącego zapotrzebowania sektora elektro-energetyki zawodowej. Zidentyfikowane zapotrzebowanie na paliwa gazowe związane z planowaną produkcją energii elektrycznej i ciepła w głównych ośrodkach miejskich obszaru wymuszają wybudowanie szeregu nowych połączeń sieci gazowej wysokiego ciśnienia zapewniających bezpieczeństwo dostaw regionu.” argumentując: „W ramach V osi priorytetowej projekty przewidziane do wsparcia będą wyłaniane w trybie pozakonkursowym. Dlatego też nie przewiduje się oddzielnej puli środków przeznaczonych na wybrane województwa. Obecne doświadczenia POiŚ w ramach, którego wdrażane jest działanie 10.2 (pierwotnie dedykowane</p>	<p>W związku z tym prosimy o wyjaśnienie, dlaczego w treści Programu, w podrozdziale „Terytorialny obszar realizacji” str. 129 pozostawiono zapisy: „W ramach priorytetu inwestycyjnego przewiduje się wydzielenie specjalnej puli środków przeznaczonych na wsparcie województwa mazowieckiego, gdzie w ostatnich latach notowane są największe przyrosty zapotrzebowania na energię elektryczną (powyżej średniej krajowej) związane z lokalizacją nowej działalności przemysłowej i usługowej na terenie aglomeracji warszawskiej.” Pozostawienie tego zapisu: 1. Przeczy logice uzasadnienia, na podstawie którego nie uwzględniono uwagi w nr 78 tabeli uwag dla Członków Grupy roboczej. 2. Oznaczać będzie założenie nierównego traktowania Beneficjentów z poszczególnych regionów Kraju.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Podział środków wynika z zapisów projektów rozporządzeń KE, zgodnie z którymi dla regionów lepiej rozwiniętych powinna zostać wydzielona oddzielna pula środków (w przypadku Polski dotyczy to wyłącznie Mazowsza). Zaklasyfikowanie regionu do wyższej kategorii wiąże się z dodatkowymi restrykcjami (nie mającymi zastosowania dla pozostałych regionów, w tym wymienionych w uwadze) związanymi z ograniczoną maksymalnym pułapem kwotą alokacji oraz niższą stopą dofinansowania, co podlega szczegółowemu monitoringowi. Zatem wprowadzenie takiego wyodrębnienia dla pozostałych regionów nie jest uzasadnione.</p>

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
			na wsparcie gazyfikacji obszarów Polski Wschodniej) są negatywne, jeżeli chodzi efekty jakościowe wdrażania tego typu projektów.”		



L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
254	GK PGNiG - Polska Spółka Gazownictwa sp. z o.o.	Oś priorytetowa V, priorytet inwestycyjny 7.5	Dobór dużych projektów wskazanych w Programie.	Proponujemy uszczegółowić, na jakich zasadach projekty duże są i będą w przyszłości kwalifikowane do wpisania do programu oraz na jakich zasadach przyznawane będzie wsparcie.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> W ramach działania 7.5 zgodnie z warunkowością ex-ante (warunek 7.4) projekty przewidziane do wsparcia ze środków UE w zakresie infrastruktury energetycznej powinny być realistyczne i dojrzałe, przyczyniające się do osiągnięcia celów spójności społecznej i gospodarczej oraz ochrony środowiska. Doprecyzowanie informacji o wyborze projektów będą w uszczegółowieniu Programu.
255	GK PGNiG - Polska Spółka Gazownictwa sp. z o.o.	Oś priorytetowa V, priorytet inwestycyjny 7.5	W ramach priorytetu inwestycyjnego wsparciem objęte zostaną projekty wyłaniane w trybie postępowania pozakonkursowego oraz przygotowywane w tzw. formule project pipeline (...)  Wybór projektów odbędzie się w trybie pozakonkursowym oraz w ramach trybu project pipeline - należy przygotować kryteria wyboru projektów.	Brak jest definicji formuły wyboru projektu w formule project pipeline. Ponieważ przewidywany tryb jest pozakonkursowy oraz w formule project pipeline należy wskazać kryteria, jakie będą uwzględniane przy wyborze projektów.	<b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> Wszelkie definicje będą zawarte w uszczegółowieniu Programu.
256	GK PGNiG - Polska Spółka Gazownictwa sp. z o.o.	Oś priorytetowa V, priorytet inwestycyjny 7.5	Tabele. Wkład unijny dla Osi priorytetowej V. Wysokość środków finansowych w wysokości 642,63 mln EUR nie odzwierciedla potrzeb branży gazowej i elektroenergetycznej związanych z rozwojem infrastruktury bezpieczeństwa energetycznego.	Wartość projektów wskazanych w dokumencie pn. „Program projektów inwestycyjnych branży gazowniczej kwalifikujących się do uzyskania dofinansowania w ramach perspektywy budżetowej UE na lata 2014-2020” oraz stan ich zaawansowania wskazują, że zaproponowana wartość dofinansowania będzie niewystarczająca. Jest ponadto mniejsza niż suma środków zakontraktowanych dotychczas w ramach perspektywy budżetowej UE na lata 2007-2013.	<b>Uwaga uwzględniona.</b> W ramach osi priorytetowej planuje się zwiększenie alokacji na kolejny etap aktualizacji projektu Programu.

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
257	GK PGNiG - Polska Spółka Gazownictwa sp. z o.o.	Oś priorytetowa V, priorytet inwestycyjny 7.5	Wskaźnik typu output, lp. 1 „Długość nowo wybudowanych lub zmodernizowanych gazociągów przesyłowych lub dystrybucyjnych”.  Wartość docelowa wskaźnika wynosząca 259 km prawdopodobnie została przyjęta na błędnym poziomie.	W perspektywie budżetowej UE 2007-2013 analogiczny wskaźnik określony został na poziomie ok. 3,5 tys. km (przesyłowych i dystrybucyjnych).	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Dane pochodzą z MG. Dodatkowo należy podkreślić, że MG odpowiada za przygotowanie project pipeline, a tym samym oszacowanie wskaźników.
258	GK PGNiG - Polska Spółka Gazownictwa sp. z o.o.	Oś priorytetowa V, priorytet inwestycyjny 7.5	Należy wyraźnie oddzielić opisy dotyczące infrastruktury energetycznej i gazowej, żeby nie było nieporozumień interpretacyjnych.	Uwaga porządkowa – z uwagi na różnice pomiędzy sektorami, opisy w ramach osi priorytetowej powinny zostać rozdzielone i uporządkowane.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Pierwsze zapisy PI 7.5 dotyczą sektora elektroenergetycznego i gazowego. Następnie opis potrzeb sektora elektroenergetyki i sektora gazowego, a w dalszej kolejności omawiane są definicje inteligentnych sieci dla tych sektorów.
259	GK PGNiG - Polska Spółka Gazownictwa sp. z o.o.	Oś priorytetowa V, priorytet inwestycyjny 7.5	Akapit 5 – usunąć zapis Smart grid powinna umożliwiać aktywne uczestnictwo użytkowników końcowych w zwiększaniu efektywności funkcjonowania sieci gazowych,	Należy uspoźnić i doprecyzować w PO definicję „smart grid”. Definicja „smart grid” powinna uwzględniać specyfikę sektora gazowego.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Definicja smart-grid dla sektora gazu została szczegółowo opisana i jest zgodna z definicją przekazaną przez MG. Dodatkowo definicja ta była konsultowana w ramach nieformalnego dialogu z KE, która nie zgłosiła do niej zastrzeżeń.
260	GK PGNiG - Polska Spółka Gazownictwa sp. z o.o.	Oś priorytetowa V, priorytet inwestycyjny 7.5	W akapicie I należy poprawić pierwsze zdanie: „W celu zwiększenia bezpieczeństwa energetycznego kraju planuje się, że wspierane będą inwestycje w tzw. „inteligentną” infrastrukturę w sektorze gazowym i elektroenergetyki.”  Obecne brzmienie tego zapisu wskazuje na wsparcie ograniczone do tzw. inteligentnej infrastruktury. W kolejnych zdaniach mówi się o wspieraniu infrastruktury, oraz dodatkowo „sieci zawierającej również element smart.	Uwaga porządkowa	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Brak konkretnych propozycji zapisów w Programie. Aktualne zapisy w Programie nie ograniczają się tylko do inteligentnej sieci.

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
261	GK PGNiG - Polska Spółka Gazownictwa sp. z o.o.	Oś priorytetowa V, priorytet inwestycyjny 7.5	Konieczna zmiana w odniesieniu do proponowanego wskaźnika: „Maksymalny udział importu gazu ziemnego z jednego kierunku do wielkości krajowego zużycia surowca (%)”.	W naszej opinii obecnie zaproponowany wskaźnik „Maksymalny udział importu gazu ziemnego z jednego kierunku do wielkości krajowego zużycia surowca (%)” uniemożliwi wsparcie realizacji kluczowych projektów w zakresie bezpieczeństwa energetycznego branży gazowej. W szczególności dotyczy to projektów w zakresie segmentu dystrybucji oraz modernizacji gazociągów (dystrybucyjnych i przesyłowych). Związane jest to z faktem, iż co do zasady rozbudowa sieci dystrybucyjnej oraz modernizacja sieci gazowej (dystrybucyjnej i przesyłowej) nie musi oznaczać, że zwiększy/zmniejszy się udział importu gazu ziemnego z jednego kierunku w odniesieniu do wielkości krajowego zużycia surowca. Rozbudowa/modernizacja sieci wpływa na polepszenie parametrów całej sieci lub w przypadku niektórych projektów umożliwia dalszą pracę danego segmentu sieci. W związku z tym, sugerowane jest rozbudowanie listy wskaźników lub zmianę obecnie zaproponowanego wskaźnika.	<b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> Propozycję MG : "Departament Ropy i Gazu proponuje zastąpienie wskaźnika importowego wskaźnikiem HHI, który obejmie zdolności przesyłowe z wykorzystaniem połączeń międzysystemowych z państwami członkowskimi UE. Wskaźnik HHI jest jednoznacznie zdefiniowany, obiektywizuje dane dotyczące dywersyfikacji dostaw gazu, jest łatwy do porównania i powszechnie stosowany. Wskaźnik HHI stanowi miarę koncentracji rynku, określa szacunkowy poziom zagęszczenia w sektorze oraz poziom konkurencji na danym rynku. Jest szeroko stosowany w prawie antymonopolowym i skuteczny w analizie stopnia dywersyfikacji źródeł przywozu gazu i oceny bezpieczeństwa energetycznego kraju" - wprowadzono do Programu ( dodatkowy wskaźnik:" Indeks Herfindahl`a-Hirschman`a (HHI) dla sektora gazowego"). Jednocześnie utrzymano dotychczasowy wskaźnik rezultatu.
262	GK PGNiG - Polska Spółka Gazownictwa sp. z o.o.	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	W zdaniu W tym kontekście kluczowym aspektem jest taki rozwój infrastruktury przesyłowej, aby zagwarantować: (...) proponowane jest, aby słowa infrastruktury przesyłowej zastąpić słowami „infrastruktury gazowej” lub „infrastruktury przesyłowej, dystrybucyjnej i magazynowej gazu ziemnego”.	Proponujemy uzupełnić zapis o niewymienione segmenty gazu ziemnego dystrybucję i magazynowanie –z uwagi na ich równie istotne znaczenie dla osiągnięcia celów strategii Europa 2020, oraz osiągnięcia spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej w sektorze gazu ziemnego.	<b>Uwaga uwzględniona.</b>

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
263	GK PGNiG - Polska Spółka Gazownictwa sp. z o.o.	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	W punkcie Bezpieczeństwo energetyczne powołać się na dokument implementacyjny dla branży gazowniczej pn. „Program projektów inwestycyjnych branży gazowniczej kwalifikujących się do uzyskania dofinansowania w ramach perspektywy budżetowej UE na lata 2014-2020”.	Dokument pn. „Program projektów inwestycyjnych branży gazowniczej kwalifikujących się do uzyskania dofinansowania w ramach perspektywy budżetowej UE na lata 2014-2020” powstał na wezwanie administracji rządowej i został przekazany do Ministerstwa Gospodarki w dniu 14 maja 2013 r. Dokument prezentuje listę projektów planowanych do realizacji w latach 2014-2020 wraz z metodologią ich wyboru. Łączna wartość projektów branży gazowniczej planowanych do realizacji na lata 2014-2020 wynosi ok. 20,5 mld PLN, w tym 11 mld PLN w sektorze przesyłu, 1,8 mld PLN w sektorze magazynowania oraz 5,1 mld PLN w sektorze dystrybucji. Zamierzenia inwestycyjne opisane w dokumencie zostały ocenione pod kątem zgodności ze strategią rozwoju kraju (Polska 2030, Strategia Rozwoju Kraju 2020, Bezpieczeństwo Energetyczne i Środowisko) oraz Polityką Energetyczną Państwa do 2030 roku. Ocenie jakościowej podlegały kwestie takie jak możliwy wpływ projektu na zwiększenie efektywności energetycznej w gospodarce, wsparcie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną, wsparcie innowacji w sektorze energetycznym (w tym gazowym), a także usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu infrastruktury gazu ziemnego.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Zbyt szczegółowe informacje, aby wpisywać je w części diagnostycznej Programu. Wynika to z faktu, że ta część Programu zgodnie z zalecaniami KE ma obostrzenia odnośnie ilości znaków.
264	GK PGNiG - Polska Spółka Gazownictwa sp. z o.o.	Załączniki	Należy zmienić nazwy beneficjentów dawnych spółek dystrybucyjnych - Pomorskiej Spółki Gazownictwa oraz Górnośląskiej Spółki Gazownictwa sp. z o.o. - na Polska Spółka Gazownictwa sp. z o.o.	W wyniku konsolidacji spółek dystrybucyjnych Grupy Kapitałowej PGNiG, ich działalność została przejęta przez Polską Spółkę Gazownictwa sp. z o.o.	<b>Uwaga uwzględniona.</b>

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
265	PGE Polska Grupa Energetyczna S.A.	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.1	„Potencjalni beneficjenci oraz grupy docelowe – (...) a także przedsiębiorcom oraz podmiotom świadczącym usługi publiczne w ramach realizacji obowiązków własnych jednostek samorządu terytorialnego, terytorialnego lub niebędących przedsiębiorcami.” Proponujemy wykreślenie w ramach realizacji obowiązków własnych jednostek samorządu terytorialnego, terytorialnego lub niebędących przedsiębiorcami.”	Definicja usług publicznych powinna być na tyle szeroka, aby umożliwić dofinansowanie przedsiębiorcom rynkowym dofinansowanie projektów, które wiele z nich obecnie realizuje w zakresie np. dostarczenia ciepła do budynków mieszkalnych, odbioru i termicznej obróbki odpadów komunalnych.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Informacja na temat poszczególnych grup potencjalnych beneficjentów i grup docelowych będzie w uszczegółowieniu Programu.

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
266	PGE Polska Grupa Energetyczna S.A.	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.1	Z uwagi na niedostateczny poziom rozwoju sieci elektroenergetycznej w Polsce w stosunku do nagłego wzrostu potrzeb przesyłu mocy wynikających z planowanych inwestycji w zakresie OZE w ramach osi, przewiduje się, że wsparcie zostanie skierowane na projekty dotyczące budowy oraz modernizacji sieci umożliwiających przyłączanie jednostek wytwarzania energii elektrycznej z OZE do Krajowego Systemu Elektroenergetycznego (projekty Operatora Systemu Przesyłowego) oraz sieci dystrybucyjnej (projekty Operatorów Systemów Dystrybucyjnych). Wsparcie przyłączania odnawialnych źródeł energii do Krajowego Systemu Elektroenergetycznego uwzględnić będzie nie tylko samo przyłączenie do sieci, ale również przebudowę lub rozbudowę sieci w zakresie niezbędnym dla właściwego funkcjonowania przyłącza, tak aby możliwe było przyłączenie zgłoszonych operatorowi mocy OZE w ramach ubiegania się o wydanie warunków przyłączenia do sieci elektroenergetycznej."Proponujemy wykreślenie z drugiego zdania do Krajowego Systemu Elektroenergetycznego.	Obecny zapis sugeruje, że przebudowę lub rozbudowę sieci w zakresie niezbędnym dla właściwego funkcjonowania przyłącza będą kosztem kwalifikowanym tylko w przypadku OSP natomiast w przypadku OSD już nie.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> W Programie jest zapis:" przewiduje się, że wsparcie zostanie skierowane na projekty dotyczące budowy oraz modernizacji sieci umożliwiających przyłączanie jednostek wytwarzania energii elektrycznej z OZE do Krajowego Systemu Elektroenergetycznego (projekty Operatora Systemu Przesyłowego) oraz sieci dystrybucyjnej o napięciu 110 kV (projekty Operatorów Systemów Dystrybucyjnych)."

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
267	PGE Polska Grupa Energetyczna S.A.	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.1	„Poza tym przewiduje się również wsparcie w ograniczonym zakresie dla jednostek wytwarzania energii elektrycznej wykorzystującej energię z wody (wyłącznie na już istniejących budowach...” Proponujemy wykreślenie w ograniczonym zakresie oraz czego to ograniczenie dotyczy.	Nie jest zrozumiały cel ograniczenia wsparcia dla jednostek wytwarzania energii elektrycznej wykorzystującej energię z wody wyłącznie do istniejących budowli.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> W ramach POiŚ 2014-2020 nie przewiduje się nowych budowli piętrzących. Konieczne działania dotyczące budowy lub modernizacji urządzeń wodnych tylko pod warunkiem zapewnienia pełnej zgodności inwestycji z wymogami prawa UE, w tym uwzględnieniem ich w dokumentach strategicznych przygotowywanych w celu wypełnienia wymogów Ramowej Dyrektywy wodnej (RDW) i tzw. Dyrektywy powodziowej.
268	PGE Polska Grupa Energetyczna S.A.	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.5	„W szczególności projekty z zakresu sieci ciepłowniczych i chłodniczych będą realizowane w trybie konkursowym, a w przypadku miast posiadających Strategie Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT) w trybie pozakonkursowym i przygotowane w formie tzw. project pipeline.”	Stosowanie dwóch różnych trybów wyboru projektów w jednym działaniu wzbudza wiele wątpliwości m.in. w kwestiach związanych obiektywną oceną zgłoszonych projektów czy podziałem budżetu. Propozycja ta wymaga szerokiego wyjaśnienia.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Aktualny zapis w Programie brzmi " W ramach priorytetu inwestycyjnego wsparciem objęte zostaną projekty wyłaniane w trybie konkursowym oraz pozakonkursowym. Podstawowym trybem wyboru będzie tryb konkursowy, zaś tryb pozakonkursowy będzie stosowany wyłącznie w przypadku miast posiadających Strategie Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT). "Doprecyzowanie informacji nt. trybu wyboru projektów będzie w uszczegółowieniu Programu.
269	PGE Polska Grupa Energetyczna S.A.	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.5	„W ramach gospodarki niskoemisyjnej przewiduje się, że wsparcie skierowane będzie do obszarów (głównie miejskich) posiadających uprzednio przygotowane plany gospodarki niskoemisyjnej. Dokumentem tym może być także każda lokalna strategia,(proponujemy dopisek: lub inne dokumenty wskazujące kierunki inwestycyjne służące ograniczeniu emisji w regionie, ...”	Istnieje obawa, że urzędy miast, gmin, nie dostosują odpowiednio planów gospodarki niskoemisyjnej lub ZIT do potrzeb inwestycyjnych przedsiębiorstw w regionach, co może uniemożliwić tym przedsiębiorcom skorzystanie ze środków osi priorytetowej I „Promocja odnawialnych źródeł energii i efektywności energetycznej.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Inwestycje z PI 4.1 nie będą musiały wynikać z planów gospodarki niskoemisyjnej.

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
270	PGE Polska Grupa Energetyczna S.A.	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.7	W Priorytecie inwestycyjnym 4.7 należy zastrzec brak górnego progu mocy instalacji wytwarzania energii elektrycznej i ciepła w wysokosprawnej kogeneracji.	Górny próg mocy instalacji wytwarzania energii elektrycznej i ciepła w wysokosprawnej kogeneracji pojawia się w linii demarkacyjnej (do 20 MWt) co wprowadza dodatkowe, krajowe ograniczenie – w rozporządzeniach FS i EFRR nie pojawia się warunek maksymalnej mocy instalacji.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Zgodnie z projektami rozporządzeń KE, nie ma możliwości wsparcia inwestycji na rzecz redukcji emisji gazów cieplarnianych pochodzących z działań wymienionych w załączniku I do dyrektywy 2003/87/WE.
271	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.3	Wśród potencjalnych beneficjentów prosimy uwzględnić zarządców infrastruktury kolejowej, będących podmiotami pełniącymi funkcje publiczne bez względu na ich formę prawną.	W przedsiębiorstwie jakim jest PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. występuje potencjał w zakresie możliwości zastosowania rozwiązań przyczyniających się do zwiększenia efektywności energetycznej.Efektywność energetyczna może być osiągnięta w związku z modernizacjami, czy rehabilitacjami linii kolejowych, finansowanymi w ramach celu tematycznego 7, ale nie tylko. Duża możliwość ograniczenia zużycia energii istnieje również na liniach i w obiektach, które nie znajdują się na listach projektów indywidualnych przewidzianych do finansowania z alokacji środków celu tematycznego 7. Wszystkie te obiekty w sposób pośredni lub bezpośredni przyczyniają się do zapewnienia bezpiecznego i przyjaznego środowiska transportu – cel publiczny.Faktem jest, że infrastruktura kolejowa składa się z bardzo dużej liczby elementów, a dofinansowanie tylko wybranych z nich ogranicza możliwy do osiągnięcia efekt ekologiczny. W stanie tym zasadne jest by budynki PKP PLK S.A. (ok. 6300) mogły korzystać ze środków przewidzianych na kompleksową modernizację energetyczną polegającą m.in. na ociepleniu obiektów, wymianie okien, drzwi zewnętrznych, przebudowę	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Katalog beneficjentów i potencjalnych grup docelowych będzie w uszczegółowieniu Programu.



L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
				systemów grzewczych, wymianę kotłowni. Ponadto w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. eksploatowane są obiekty technologiczne (np. w Zakładzie Maszyn Torowych) nie będące elementami infrastruktury kolejowej, które wymagają modernizacji i racjonalizacji zużycia energii. Nie będąc infrastrukturą kolejową nie mogą korzystać z osi III i IV, a wobec braku odpowiednich zapisów również z osi I i II. Kompleksowa termomodernizacja obiektów zarządcy infrastruktury kolejowej przyczyni się istotnie do osiągnięcia wskaźników rezultatów przewidzianych do osiągnięcia w ramach realizacji priorytetu inwestycyjnego 4.3.	
272	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Gdańsku	System instytucji zaangażowanych w realizację programu	Propozycja włączenia WFOŚiGW jako instytucji wdrażających do realizacji osi priorytetowej I, następujących priorytetów inwestycyjnych: 4.1, 4.2, 4.3, 4.5, 4.6.	WFOŚiGW, podobnie jak NFOŚiGW, są wyspecjalizowanymi instytucjami we wdrażaniu programów operacyjnych środków UE. Wojewódzkie Fundusze Ochrony Środowiska od lat współfinansują realizację inwestycji z zakresu promocji odnawialnych źródeł energii oraz efektywności energetycznej. Włączenie WFOŚiGW do systemu ułatwi wdrażanie i zapewni absorpcję środków dostępnych w ramach I osi priorytetowej.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> System instytucjonalny na etapie dalszych prac nad Programem.

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
273	Polskie Sieci Elektroenergetyczne S.A.	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.1	Wydaje się zasadnym uzupełnienie wskaźników rezultatu o wskaźnik: gotowość do przyłączenia OZE, jednostka miary: MW	W opisie Osi priorytetowej I: Promocja odnawialnych źródeł energii i efektywności energetycznej, cel tematyczny 4, Priorytet inwestycyjny 4.1 Promowanie produkcji i dystrybucji odnawialnych źródeł energii, właściwie wskazano, iż możliwość zwiększenie przyłączenia OZE do Krajowego Systemu Elektroenergetycznego wymaga istotnych inwestycji w sieci przesyłowe i dystrybucyjne. Jednakże biorąc pod uwagę zadania oraz postawione przed Operatorem Sieci Przesyłowej wskaźnik rezultatu powinien być dostosowany do uwarunkowań prawnych w jakich funkcjonuje OSP. Dlatego też wydaje się, iż właściwym wskaźnikiem dla inwestycji sieciowych opisanych w tym priorytecie inwestycyjnym będzie zaproponowany wskaźnik odnoszący się do przystosowania sieci przesyłowej do przyłączania OZE.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Doprecyzowanie katalogu wskaźników będzie w uszczegółowieniu Programu.
274	Polskie Sieci Elektroenergetyczne S.A.	Oś priorytetowa V, priorytet inwestycyjny 7.5	Proponuje się, aby wskaźnik rezultatu (Lp. 2) przyjął brzmienie: Długość lub ilość nowo wybudowanych lub zmodernizowanych elektroenergetycznych sieci lub stacji przesyłowych lub dystrybucyjnych Jednostka miary: km / szt. Zasadnym jest również dostosowanie wartości docelowej wskaźnika do ostatecznej treści POliŚ oraz wykazu dużych projektów stanowiącego załącznik nr. 11.2 do POliŚ.	Oprócz potrzeby budowy lub modernizacji linii elektroenergetycznych, rozwój Krajowego Systemu Przesyłowego wymaga również modernizacji oraz budowy stacji elektroenergetycznych. Dlatego też proponuje się rozszerzenie opisu wskaźnika o odniesienie do możliwości realizacji projektów stacyjnych.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Doprecyzowanie katalogu wskaźników będzie w uszczegółowieniu Programu.

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
275	Polskie Sieci Elektroenergetyczne S.A.	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	Zasadnym jest rozważenie uwzględnienia w opisie czynników, które mogą przyczynić się do rozwoju sektora przesyłu i dystrybucji energii elektrycznej potrzeby uchwalenia ustawy o korytarzach przesyłowych.	Po przeanalizowaniu rozdziału 2.2. POliŚ 2014-2020 Analiza obecnej sytuacji oraz identyfikacja potrzeb w ujęciu tematycznym oraz terytorialny wydaje się, że wskazane zostały podstawowe uwarunkowania związane z oczekiwanym kierunkiem rozwoju sektora elektroenergetycznego. Jednakże aby cele POliŚ 2014-2020 w tym obszarze mogły być zrealizowane koniecznym jest dalszy rozwój sektora przesyłu i dystrybucji energii elektrycznej. Powyższe wymaga przeprowadzenia szeregu inwestycji liniowych, których realizacja będzie istotnie ułatwiona w przypadku wprowadzenia przewidywalnych zasad związanych z pozyskiwaniem nieruchomości na cele budowlane. Ten cel wymaga uchwalenia ustawy o korytarzach przesyłowych.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Zbyt szczegółowe informacje, aby wpisywać je w części diagnostycznej Programu. Wynika to z faktu, że ta część Programu zgodnie z zalecaniami KE ma obostrzenia odnośnie ilości znaków.

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
276	Polskie Sieci Elektroenergetyczne S.A.	Załączniki	<p>Proponuje się uzupełnienie wykazu projektów dużych - sektor energetyki o poniższą listę inwestycji: 1. Budowa dwutorowego ciągu liniowego 400 kV Dunowo – Żydowo Kierzkowo – Piła Krzewina – Plewiska (PSE S.A.) 2. Budowa linii 2 × 400 kV i 220 kV Byczyna-Podborze (PSE S.A.) 3. Budowa stacji 400/220 kV Podborze wraz z wprowadzeniem linii 220 kV: Kopanina-Liskovec, Bujaków-Liskovec, Bieruń-Komorowice, Czeczott-Moszczenica oraz linii 400 kV Nosovice-Wielopole (PSE S.A.) 4. Budowa dwutorowej linii 400kV Słupsk- Żydowo Kierzkowo (PSE S.A.) 5. Budowa linii 400 kV Czarna-Pasikowice (PSE S.A.) 6. Budowa linii Pelplin – Grudziądz Węgrowo wraz ze stacją Pelplin (PSE S.A.) 7. Budowa dwutorowej linii 400 kV Ostrołęka – Olsztyn Mątki (PSE S.A.) 8. Budowa dwutorowej linii 400 kV Kozienice – Siedlce Ujrzanów (PSE S.A.) 9. Budowa dwutorowej linii 400 kV Ostrołęka – Stanisławów (PSE S.A.) 10. Rozbudowa i modernizacja stacji 400/220 kV Krajnik (PSE S.A.) 11. Budowa dwutorowej linii 400 kV Krajnik – Baczyna (PSE S.A.) 12. Budowa dwutorowej linii 400 kV Mikułowa – Świebodzice (PSE S.A.)</p>	<p>Po przeanalizowaniu zapisów POLiS 2014-2020 w zakresie wkładu programu w w realizację strategii na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego spójności gospodarczej oraz przyjętych założeń i opisów osi priorytetowych inwestycje w Krajowym Systemie Przesyłowym, wskazane w uwadze, planowane do realizacji przez Operatora Sieci Przesyłowej w istotny sposób wspierać będą cele oraz zamierzenia określone w Osi Priorytetowej I, Cel tematyczny 4, Priorytet inwestycyjny 4.1 - promowanie produkcji i dystrybucji odnawialnych źródeł energii oraz Osi Priorytetowej V, Cel tematyczny 7, Priorytet inwestycyjny 7.5 - rozwój inteligentnych systemów dystrybuowania, magazynowania i przesyłu gazu i energii elektrycznej</p>	<p><b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> Planowane projekty PSE: Budowa linii 400 kV Chełm-Lublin Systemowa wraz z budową/rozbudową stacji w tym ciągu liniowym (PSE S.A.) Budowa linii 400 kV Mikułowa-Czarna wraz z budową/rozbudową stacji w tym ciągu liniowym (PSE S.A.) Budowa linii 400 kV Piła Krzewina – Plewiska wraz z budową/rozbudową stacji w tym ciągu liniowym (PSE S.A.) Budowa dwutorowego ciągu liniowego 400 kV Dunowo – Żydowo Kierzkowo – Piła Krzewina wraz z budową/rozbudową stacji w tym ciągu liniowym (PSE S.A.) Budowa linii 400 kV Piła Krzewina – Plewiska wraz z budową/rozbudową stacji w tym ciągu liniowym (PSE S.A.) Budowa dwutorowej linii 400 kV Krajnik – Baczyna wraz z budową/rozbudową stacji w tym ciągu liniowym (PSE S.A.) Budowa dwutorowej linii 400 kV Mikułowa – Świebodzice (PSE S.A.) Budowa linii 2 × 400 + 220 kV Byczyna-Podborze (PSE S.A.) Budowa stacji 400/220 kV Podborze wraz z wprowadzeniem linii 220 kV: Kopanina-Liskovec, Bujaków-Liskovec, Bieruń-Komorowice, Czeczott-Moszczenica oraz linii 400 kV Nosovice – Wielopole (PSE S.A.) Budowa linii 400 kV Czarna-Pasikowice wraz z budową/rozbudową stacji w tym ciągu liniowym (PSE S.A.) Budowa dwutorowej linii 400 kV Ostrołęka – Stanisławów (PSE S.A.)</p>

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
277	Fundacja na Rzecz Efektywnego Wykorzystania Energii	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.1	80 Potencjalni beneficjenci oraz grupy docelowe; W ramach priorytetu inwestycyjnego wsparcie przewidziane jest m.in. dla: jednostek samorządu terytorialnego oraz działających w ich imieniu jednostek, administracji rządowej oraz podległym jej organom, organizacji pozarządowych, spółdzielni oraz wspólnot mieszkaniowych, a także przedsiębiorców oraz podmiotów świadczącym usługi publiczne w ramach realizacji obowiązków własnych jednostek samorządu terytorialnego nie będących przedsiębiorcami	Poprawa kosmetyczna, należy rozważyć dodanie osób fizycznych (developerów) budujących mieszkania na wynajem, TBS-ów właścicieli wielu budynków np. odzyskiwanych w złym stanie w procesie reprivatyzacji oraz opisanych dyrektywie dostawców usług energetycznych działających jako koncentrator łączący, grupujący drobne projekty w jeden pakiet z rozproszonych podmiotów uprawnionych do wsparcia. Sprzyja to efektywniejszemu spożytkowaniu środków, ogranicza koszty transakcyjne.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Informacja na temat poszczególnych grup potencjalnych beneficjentów i grup docelowych będzie w uszczegółowieniu Programu.
278	Szymon Żóćciński Doradztwo Gospodarcze i Europejskie	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.1	Niejasne sformułowanie: Sprzyjającym realizacji celów priorytetów inwestycyjnych będzie realizacja działań wynikających z przygotowanych przez samorządy planów gospodarki niskoemisyjnej, (...) Dokumenty te określać będą lokalne uwarunkowania oraz kierunki planowanych interwencji.	Niejasne jest czy do dofinansowania kwalifikowały się będą tylko przedsięwzięcia wskazane w planach gospodarki niskoemisyjnej. Wydaje się że takie ograniczenie jest bezzasadne - o możliwości uzyskania dofinansowania powinna decydować jakość przedsięwzięcia mierzona stopniem przyczyniania się do osiągnięcia celu danego Priorytetu/Działania a nie fakt wpisania do dokumentu strategicznego. Szczególnie istotne jest to w kontekście przedsięwzięć realizowanych przez przedsiębiorców prywatnych którzy mają ograniczoną możliwość zainicjowania procedury wpisywania ich przedsięwzięcia do planu. Powyższa uwaga dotyczy całej I. OŚ PRIORYTETOWEJ Promocja odnawialnych źródeł energii i efektywności energetycznej	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Inwestycje z PI 4.1 nie bada musiały wynikać z planów gospodarki niskoemisyjnej.

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
279	T-Mobile Polska S.A.	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.4	W części Projektu POIŚ 2014-2020 „Terytorialny obszar realizacji” (str. 89) znajduje się stwierdzenie, że priorytet dotyczy głównie obszarów miejskich. Tymczasem, w naszej ocenie, również obszary wiejskie wymagają istotnych inwestycji.	Pragniemy zwrócić uwagę, iż długość przerw w dostawie energii na obszarach wiejskich jest znacznie większa niż w miastach. Co więcej, obszary wiejskie dają duże możliwości w zakresie wytwarzania energii z OZE (wiatraki, panele słoneczne itp.), przez co sieć elektroenergetyczna na obszarach wiejskich także może wymagać inwestycji w sieci dystrybucyjne.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Obecny zapis Programu nie wyklucza propozycji T-Mobile
280	T-Mobile Polska S.A.	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.4	Istotnym, mimo to nieporuszonym w Projekcie POIŚ 2014-2020 aspektem, jest także fakt sterowania przez prosumentów generacją energii elektrycznej w źródłach przydomowych.	Wymaga to specyficznych narzędzi umożliwiających monitorowanie i sterowanie wytwarzaniem rozproszonym, które także powinno być wsparte poprzez POIŚ 2014-2020.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Informacje te są zbyt szczegółowe do uwzględnienia na poziomie Programu.
281	T-Mobile Polska S.A.	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.4	Istotnym elementem, który powinien zostać uwzględniony w Projekcie POIŚ 2014-2020 jest kwestia położenia większego nacisku na „optymalizację i racjonalizację zużycia energii elektrycznej”, np. poprzez wykorzystanie możliwości, jakie daje inteligentne opomiarowanie (w szczególności np. poprzez HAN).	W tym celu proponujemy dodatkowo rozszerzyć tę kwestię w Programie o aspekty i narzędzia związane z generowaniem np. impulsów cenowych dla odbiorców, co powinno wpłynąć na ograniczenie zużycia energii elektrycznej.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Informacje te są zbyt szczegółowe do uwzględnienia na poziomie Programu.

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
282	T-Mobile Polska S.A.	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.4	Projekt POIŚ 2014-2020 koncentruje się na „kompleksowych pilotażowych i demonstracyjnych projektach wdrażających inteligentne rozwiązania”, natomiast wskaźnikiem typu output jest „Liczba dodatkowych użytkowników energii podłączonych do inteligentnych sieci”. W ocenie T-Mobile takie podejście może budzić wątpliwości.	Pragniemy bowiem zwrócić uwagę, iż środki mają być przeznaczone na projekty pilotażowe, natomiast miara efektywności przyłożona jest do całego rynku. Dodatkowo, wartość docelowa wskaźnika (tabela na str. 90) to 234286 w 2023 roku, co także może budzić zastrzeżenia, gdyż Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2009/72/WE z dnia 13 lipca 2009 r. dotycząca wspólnych zasad rynku wewnętrznego energii elektrycznej i uchylająca dyrektywę 2003/54/WE nakłada obowiązek instalacji 80% inteligentnych liczników do 2020 roku, co oznacza ponad 13 mln liczników.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> MG przygotowuje project pipeline dla inwestycji planowanych w PI 4.4. Wskaźnik jest wskaźnikiem typu common indicator, wskazanym przez KE i obligatoryjnym dla Programu. Wartość docelowa została oszacowana przez MG dla planowanych do wsparcia inwestycji w ramach PI 4.4.
283	Fundacja na Rzecz Efektywnego Wykorzystania Energii	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.3	Wykreślić „oraz Formule ESCO”	Brak prawnego zdefiniowania pojęcia „formuła ESCO”.	<b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> W Programie zapis dotyczących formuły ESCO został usunięty. Obecny zapis w Programie brzmi następująco: "Zarówno w przypadku budynków użyteczności publicznej, jak i mieszkaniowych nie wyklucza się zastosowania różnych form partnerstwa publiczno-prywatnego, przy realizacji takich projektów biorąc pod uwagę inne dostępne mechanizmy wsparcia tego sektora.
284	T-Mobile Polska S.A.	Oś priorytetowa V, priorytet inwestycyjny 7.5	Na stronach 184 oraz 194 POIŚ 2014-2020 jest zapisane: „7.4 Rozwój inteligentnych systemów dystrybucji, magazynowania i przesyłu energii...”	W naszej ocenie sformułowanie powinno brzmieć „7.5 Rozwój inteligentnych systemów dystrybuowania, magazynowania i przesyłu gazu i energii elektrycznej...”	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> 7.4 jest numerem warunku ex-ante dla PI 7.5

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
285	T-Mobile Polska S.A.	Oś priorytetowa V, priorytet inwestycyjny 7.5	Naszym zdaniem rozliczanie jedynie na podstawie przedstawionych Wskaźników typu output opartych na długości sieci może niekorzystnie wpłynąć na projekty modernizacyjne skupiające się na kwestiach związanych ze sterowaniem rozpyłkami energii w sieci.	Jak zostało wskazane przy okazji wcześniejszych uwag, modernizacja sieci dystrybucyjnej może wiązać się także z modernizacją infrastruktury odpowiedzialnej za sterowanie i automatykę.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Brak propozycji konkretnych zapisów.
286	T-Mobile Polska S.A.	Oś priorytetowa V, priorytet inwestycyjny 7.5	W ocenie T-Mobile aspekt sterowania i automatyki, szczególnie uzupełniony o odpowiednie systemy informatyczne pozwalające na prognozowanie i przewidywanie ewentualnych zagrożeń dla sieci dystrybucyjnej, wymaga większej uwagi w Programie POIŚ 2014-2020.	Istotnym elementem związanym z efektywnością sieci dystrybucji energii elektrycznej są rozwiązania nazywane smart grid, umożliwiające monitorowanie i sterowanie siecią. Smart grid wymaga zapewnienia komunikacji pomiędzy elementami sieci a Obszarowymi Dyspozycjami Mocy w spółkach dystrybucyjnych na bardzo wysokim poziomie niezawodności, aby móc niezwłocznie reagować na pojawiające się symptomy nieefektywności.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Informacje te są zbyt szczegółowe do uwzględnienia na poziomie Programu.
287	T-Mobile Polska S.A.	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	W ocenie T-Mobile S.A. inteligentne, efektywne energetycznie rozwiązania wsparte teleinformatyką, a służące do efektywnego zarządzania infrastrukturą oświetlenia, sieciami energetycznymi, ruchem drogowym, infrastrukturą wodno-kanalizacyjną i teleinformatyczną muszą stanowić istotne uzupełnienie działalności modernizacyjnej różnych infrastruktur sieciowych w celu osiągnięcia realizacji nadrzędnego priorytetu - zrównoważonego wzrostu. W związku z powyższym projekty tego typu powinny uzyskać odpowiednie wsparcie w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020. Inteligentne systemy monitorowania i zarządzania energią powinny wspierać oszczędności energii w budownictwie realizowane	Oszczędne wykorzystanie energii to przede wszystkim wykorzystanie inteligentne. Należy jednak pamiętać, iż celu takiego nie da się osiągnąć bez wykorzystania technologii informacyjno-komunikacyjnych. Ponadto, potencjał nowoczesnych technologii, w tym technologii informacyjno-komunikacyjnych, może również zostać wykorzystany do zarządzania i sterowania ruchem w poszczególnych gałęziach transportu (np. inteligentne miasta), przyczyniając się do wspierania zrównoważonego transportu.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Zbyt szczegółowe informacje, aby wpisywać je w części diagnostycznej Programu. Wynika to z faktu, że ta część Programu zgodnie z zaleceniami KE ma obostrzenia odnośnie ilości znaków. Na dalszym etapie prac nad Programem diagnoza będzie przeformułowana i skracana.



L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
			<p>poprzez inne działania, takie jak termomodernizacja budynków, wymiana oświetlenia na energooszczędne, modernizacja sieci dystrybucji ciepła itp. Także realizacja celu w zakresie gospodarki niskoemisyjnej nie powinna opierać się jedynie na działaniach podnoszących świadomość ekologiczną społeczeństwa, ale również na instrumentach ekonomicznych (ulgi, dotacje, bodźce cenowe) wspomagających proces ochrony powietrza i zużycia energii elektrycznej. Należy również odpowiednio wspierać projekty z zakresu badania i rozwoju technologii zarządzania i magazynowania energii. Jednocześnie pragniemy zwrócić uwagę, iż ze względu na fakt, iż jesteśmy świadkami niesłuchanie szybkiego postępu technologicznego w różnych obszarach i zmian w zachowaniach społecznych i konsumenckich szczególnie istotne jest, by POIŚ 2014-2020, który określa ramy programowania na następne 7 lat, pozostawał dokumentem na tyle elastycznym, by uwzględnić dokonujący się postęp i by umożliwiał odpowiednie dostosowanie się Polski do wzmocnienia konkurencyjności oraz do realizacji celu zrównoważonego wzrostu.</p>		

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
288	Telewizja Polska S.A.	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	Alizując rodzaj podmiotów, które potencjalnie uzyskiwałyby wsparcie finansowe zgodnie z aktualnymi zapisami projektu Programu to postulat do zgłoszenia na obecnym etapie konsultacji dokumentu mógłby dotyczyć rozszerzenia katalogu Beneficjentów o przedsiębiorców (nie tylko realizujących zadania własne samorządów) lub opcjonalnie media oraz wpisania możliwości zawierania partnerstw projektowych przez beneficjentów z poza zamkniętej listy wnioskodawców. Z kolei w ramach VI priorytetu i tzw. nowych technologii przekazu medialnego Można wskazać przykładowe projekty:- Streaming na urządzeniach mobilnych,-Kanały wirtualne dystrybucji treści dedykowane konkretnym wydarzeniom przekazywanych za pośrednictwem Internetu i telewizji hybrydowej w mobilnych urządzeniach-VOD (zarejestrowane audycje do odtwarzania na żądanie)-TV hybrydowa (multimedialny przekaz łączący elementy tradycyjnej telewizji i Internetu)	Zapis projektu Programu dotyczący „projektów uzupełniających inwestycje infrastrukturalne o elementy związane z wykorzystaniem nowych technologii w obszarze kultury” można by odnieść, na obecnym etapie ogólnych sformułowań zawartych w Programie, do zastosowania nowych technologii przekazu medialnego do upowszechniania dziedzictwa kulturowego dla ogółu społeczeństwa w tym dla grup społecznych na różnym poziomie wykluczenia.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Zbyt szczegółowe informacje, aby wpisywać je w części diagnostycznej Programu. Wynika to z faktu, że ta część Programu zgodnie z zalecaniami KE ma obostrzenia odnośnie ilości znaków. Na dalszym etapie prac nad Programem diagnoza będzie przeformułowana i skracana.

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
289	Fundacja na Rzecz Efektywnego Wykorzystania Energii	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.3	86 Potencjalni beneficjenci oraz grupy docelowe: „W ramach priorytetu inwestycyjnego wsparcie przewidziane jest m.in. dla: jednostek samorządu terytorialnego oraz działających w ich imieniu jednostek, administracji rządowej oraz podległym jej organom, organizacji pozarządowych, spółdzielni oraz wspólnot mieszkaniowych, a także przedsiębiorców oraz podmiotów świadczącym usługi publiczne w ramach realizacji obowiązków własnych jednostek samorządu terytorialnego nie będących przedsiębiorcami” dostawcy usług energetycznych, osoby fizyczne oraz partnerzy prywatni w projektach PPP	Poprawa gramatyczna dodanie osób fizycznych (developerów) budujących mieszkania na wynajem, TBS-ów właścicieli wielu budynków np. odzyskiwanych w złym stanie w procesie reprivatyzacji oraz opisanych dyrektywie dostawców usług energetycznych działających jako koncentrator łączący, grupujący drobne projekty w jeden pakiet z rozproszonych podmiotów uprawnionych do wsparcia realizuje pełniej cele dyrektywy 2012/27. Sprzyja to efektywniejszemu spożyciwaniu środków, ogranicza koszty transakcyjne	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Informacja na temat poszczególnych grup potencjalnych beneficjentów i grup docelowych będzie w uszczegółowieniu Programu.

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
290	ArcelorMittal Poland S.A.	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.2	Efektywność energetyczna: Odpowiednia wartość wsparcia powinna być asygnowana dla innych niż OZE inwestycji związanych z efektywnością energetyczną.	Efektywność energetyczna: Korzystanie z OZE jest zwykle związane ze znaczącymi nakładami inwestycyjnymi oraz dalece wydłużonym okresem zwrotu inwestycji, na co niewielu przedsiębiorców może obecnie sobie pozwolić, zwłaszcza wobec ryzyka kolejnej fali kryzysu gospodarczego. Możliwe jest jednak wdrażanie także innych działań inwestycyjnych umożliwiających poważne zwiększenie efektywności energetycznej przy mniejszych nakładach inwestycyjnych lub krótszym okresie zwrotu inwestycji (inwestycja będzie wtedy wciąż związana z wysokimi nakładami, ale jej skuteczność w zakresie oszczędności energii będzie większa) niż w przypadku inwestycji w OZE. Z tego też względu, część funduszy dostępnych w ramach priorytetu 4.2 powinna być przewidziana dla przedsiębiorców inwestujących w zwiększenie efektywności energetycznej w swoich zakładach produkcyjnych przy wykorzystaniu innych niż OZE metod zwiększenia efektywności energetycznej. Jeśli takie inne sposoby przyniosą porównywalne zwiększenie efektywności przy analogicznych lub mniejszych kosztach, pozwoli to zwiększyć ekonomiczne skutki wywierane przez pomoc publiczną i bardziej racjonalnie nią gospodarować. W przeciwnym bowiem wypadku, istnieje ryzyko, że wobec braku chętnych do inwestowania w OZE, środki priorytetu 4.2 nie zostaną spożytkowane lub zostaną wykorzystane do promowania działań generujących mniejszą efektywność energetyczną w przeliczeniu na jednostkę pomocy.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Zgodnie z zapisami w Programie wspierane będą działania mające na celu promowanie zagadnień związanych z efektywnym wykorzystaniem energii oraz OZE.

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
291	ArcelorMittal Poland S.A.	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.2	Wsparcie bezzwrotne: W odniesieniu do obszarów wsparcia w ramach priorytetu inwestycyjnego 4.2, pomoc powinna zdecydowanie przyjmować formę wsparcia bezzwrotnego.	Wsparcie bezzwrotne: Zakup i eksploatacja OZE wiąże się ze znaczącymi wydatkami, które zwracają się dopiero na przestrzeni wielu lat. Zakupione instalacje wymagają jednocześnie dodatkowych, nierzadko wysokich nakładów, związanych z ich utrzymaniem i eksploatacją. Z tego też względu, aby programy realizowane w ramach priorytetu 4.2 mogły realnie wpływać na zwiększenie wykorzystania OZE przez przedsiębiorstwa, wsparcie powinno być udzielane w sposób umożliwiający jak najszybszą realizację inwestycji oraz równoważący znaczące obciążenia związane z inwestowaniem OZE, a więc jako wsparcie bezzwrotne.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Doprecyzowanie informacji nt. formy wsparcia będzie w uszczegółowieniu Programu.
292	ArcelorMittal Poland S.A.	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.3	Wsparcie bezzwrotne: W odniesieniu do obszarów wsparcia w ramach priorytetu inwestycyjnego 4.3, pomoc powinna zdecydowanie przyjmować formę wsparcia bezzwrotnego. Efektywność energetyczna: Odpowiednia wartość wsparcia powinna być asygnowana dla inwestycji związanych z efektywnością energetyczną obiektów przemysłowych. Zakres wsparcia nie powinien być ograniczony do budynków publicznych i sektora mieszkaniowego.	Wsparcie bezzwrotne: Zakup i eksploatacja wyposażenia obiektów przemysłowych w urządzenia zapewniające wysoki poziom efektywności energetycznej wiąże się ze znaczącymi wydatkami, które zwracają się na przestrzeni wielu lat. Zakupione instalacje wymagają jednocześnie dodatkowych, nierzadko wysokich nakładów, związanych z ich utrzymaniem i eksploatacją. Z tego też względu, aby programy realizowane w ramach priorytetu 4.3. mogły realnie wpływać na zwiększenie poziomu efektywności energetycznej, wsparcie powinno być udzielane w sposób umożliwiający jak najszybszą realizację inwestycji oraz równoważący znaczące obciążenia związane z inwestowaniem, a więc jako wsparcie bezzwrotne. Efektywność energetyczna: Poprawa efektywności energetycznej w obiektach przemysłowych stanowi bez	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Doprecyzowanie informacji nt. formy wsparcia będzie w uszczegółowieniu Programu.

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
				<p>wątpienia formę optymalizacji procesów energochłonnych pod względem ochrony środowiska i zrównoważonego rozwoju. Tak jak wspomniano wcześniej, jest to jednak zwykle związane ze znaczącymi nakładami inwestycyjnymi, na które niewielu przedsiębiorców może obecnie sobie pozwolić, zwłaszcza wobec ryzyka kolejnej fali kryzysu gospodarczego. Z tego też względu, część funduszy dostępnych w ramach priorytetu 4.3 powinna być przewidziana dla przedsiębiorców inwestujących w zwiększenie efektywności energetycznej w swoich obiektach przemysłowych. W przeciwnym bowiem wypadku, istnieje ryzyko, że wobec braku chętnych do inwestowania wspierającego efektywność energetyczną w obiektach użyteczności publicznej oraz w sektorze mieszkaniowym, środki priorytetu 4.3 nie zostaną spożytkowane.</p>	

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
293	Fundacja na Rzecz Efektywnego Wykorzystania Energii	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.3	Dodać akapit Wspierane będą działania tak by instytucje publiczne podczas przeprowadzania przetargów na zamówienia na usługi energetyczne oceniały możliwość podpisywania długoterminowych umów o poprawę efektywności energetycznej zapewniających długoterminową oszczędność energii.	Dyrektywa 2012/27Art6.u3 Państwa członkowskie zachęcają instytucje publiczne, w tym na szczeblu regionalnym i lokalnym, z należyтым uwzględnieniem ich odpowiednich kompetencji i struktury administracyjnej, aby naśladowały wzorcowe postępowanie ich instytucji rządowych polegające na nabywaniu jedynie produktów, usług i budynków o bardzo dobrych właściwościach w zakresie efektywności energetycznej. Państwa członkowskie zachęcają instytucje publiczne, by podczas przeprowadzania przetargów na zamówienia na usługi o istotnym znaczeniu z punktu widzenia zużycia energii oceniały możliwość podpisywania długoterminowych umów o poprawę efektywności energetycznej zapewniających długoterminową oszczędność energii.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Zbyt szczegółowe zapisy na poziomie Programu.
294	TAURON Polska Energia S.A.	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.1	„Projekty dotyczące wytwarzania energii z OZE oceniane będą głównie poprzez pryzmat kryterium efektywności kosztowej. Czynnikiem istotnym dla wyboru takich inwestycji do wsparcia, będzie głównie koncepcja opłacalności, czyli najlepszego stosunku ilości energii w stosunku do wielkości środków unijnych przeznaczonych na uzyskanie 1 MW mocy zainstalowanej budowę danej instalacji. Poza tym o wsparciu takich projektów decydować będą także inne osiągnięte rezultaty w stosunku do planowanych nakładów finansowych (np. wielkość redukcji CO2)”	Konieczne jest uściślenie zapisu wyjaśniającego, w jaki będzie sposób obliczana wielkość redukcji CO2 (z uwzględnieniem gorącej rezerwy, czy nie?)	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Doprecyzowanie w uszczegółowieniu Programu.

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
295	TAURON Polska Energia S.A.	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.1	Konieczność dodania wskaźników: 1. Liczba/długość zmodernizowanych linii energetycznych pod kątem przyłączenia OZE. 2. Ilość źródeł wytwarzania energii z OZE, które zostaną przyłączone do sieci. 3. Liczba wybudowanych/zmodernizowanych stacji.	Zgodnie z zapisami projektu Programu istnieje możliwość dofinansowania inwestycji w zakresie budowy i modernizacji sieci pod kątem przyłączenia energii z OZE jednak brak jest wskaźników odnoszących się do tego rodzaju zadań.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Doprecyzowanie katalogu wskaźników uszczegółowieniu Programu.
296	Fundacja na Rzecz Efektywnego Wykorzystania Energii	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.3	86, Dodać akapit: O wsparcie będzie mógł wystąpić podmiot prywatny realizujący umowy o poprawę efektywności energetycznej na rzecz podmiotu publicznego w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego	Umożliwienie powielania projektów, obniżenie kosztów transakcyjnych lepsze wykorzystanie środków.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Doprecyzowanie informacji w uszczegółowieniu Programu.
297	TAURON Polska Energia S.A.	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.1	W ramach priorytetu inwestycyjnego przewiduje się również wsparcie w formie zwrotnej. Proponowane zapisy powinny określać zasady zastosowania instrumentów zwrotnych oraz szczegółowe warunki dotyczące wysokości dofinansowania oraz kosztów obsługi.	W projekcie dokumentu POIŚ opis możliwości wykorzystania instrumentów finansowych jest bardzo ogólnikowy, nie określa zasad i mechanizmu działania instrumentów oraz kosztów związanych z ich zastosowaniem.  Doprecyzowane powinny być również kwestie dotyczące objęcia priorytetu zasadami pomocy publicznej.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Doprecyzowanie informacji nt. formy wsparcia będzie w uszczegółowieniu Programu.



L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
298	TAURON Polska Energia S.A.	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.1	„Inwestycje w zakresie produkcji energii z OZE przyczynią się do wzrostu poziomu wytwarzania energii z OZE oraz aktywizacji gospodarczej regionów bogatych w odnawialne źródła energii. Tym samym wsparcie w tym obszarze przyczyni się do PROPONUJE SIĘ WYKREŚLENIE SŁOWA: przyspieszenia realizacji zobowiązań wynikających z dyrektywy 2009/28/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych zmieniającą i w następstwie uchylającą dyrektywy 2001/77/WE oraz 2003/30/WE.”	Celem jest wypełnienie nałożonego pakietem klimatycznymi obowiązku 15% OZE w terminie (tj. do 2020 roku), a nie zrobienie tego jak najszybciej.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Uwaga nie wpływa na treść zapisów w Programie.
299	TAURON Polska Energia S.A.	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.2	W ramach priorytetu inwestycyjnego przewiduje się również wsparcie w formie zwrotnej. Proponowane zapisy powinny określać zasady zastosowania instrumentów zwrotnych oraz szczegółowe warunki dotyczące wysokości dofinansowania oraz kosztów obsługi.	W projekcie dokumentu POIŚ opis możliwości wykorzystania instrumentów finansowych jest bardzo ogólnikowy, nie określa zasad i mechanizmu działania instrumentów oraz kosztów związanych z ich zastosowaniem.  Doprecyzowane powinny być również kwestie dotyczące objęcia priorytetu zasadami pomocy publicznej.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Doprecyzowanie informacji nt. formy wsparcia będzie w uszczegółowieniu Programu.
300	TAURON Polska Energia S.A.	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.4	Konieczna zmiana nazwy wskaźnika: Liczba użytkowników energii podłączonych do inteligentnych sieci Dodanie wskaźnika: Ilość wymienionych transformatorów.	Budowa, przebudowa, rozbudowa sieci pod kątem smart dotyczyć będzie przede wszystkim już podłączonych Użytkowników. Celem działania samym w sobie nie jest podłączanie dodatkowych odbiorców.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Doprecyzowanie katalogu wskaźników będzie w uszczegółowieniu Programu.

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
301	TAURON Polska Energia S.A.	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.4	<p>JEST: W odniesieniu do obszarów wsparcia w ramach priorytetu inwestycyjnego, poza wsparciem bezzwrotnym przewiduje się wsparcie również w formie zwrotnej. Ostateczne rozstrzygnięcie o zakresie i formie wsparcia zostanie podjęte po przeprowadzeniu analizy zgodnie z art. 32 projektu rozporządzenia ogólnego. Przewiduje się, że priorytet inwestycyjny może zostać objęty zasadami pomocy publicznej.</p> <p>WINNO BYĆ: W odniesieniu do obszarów wsparcia w ramach priorytetu inwestycyjnego, przewiduje się udzielanie wsparcia w formie bezzwrotnej. Przewiduje się, że priorytet inwestycyjny może zostać objęty zasadami pomocy publicznej.</p>	W przypadku inwestycji realizowanych przez Operatorów Systemów Dystrybucyjnych optymalną formą wsparcia są dotacje bezzwrotne w celu ograniczenia podnoszenia opłat przesyłowych i dystrybucyjnych uczestników rynku energii.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Doprecyzowanie informacji nt. formy wsparcia będzie w uszczegółowieniu Programu.
302	TAURON Polska Energia S.A.	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.4	Zastosowanie trybu pozakonkursowego, ze względu na specyfikę obszaru wsparcia, umożliwi precyzyjne skierowanie środków na zdiagnozowane potrzeby dotyczące sieci elektroenergetycznej (przyłączenia do KSE oraz <b>PROPONUJE SIĘ WYKREŚLENIE NASTĘPUJĄCYCH SŁÓW (W CUDZYSŁOWIE) :pilotażowe/ demonstracyjne sieci inteligentne).</b>	Konieczne uzyskanie wsparcia na projekty wdrożeniowe na szeroką skalę w zakresie sieci smart. Proces automatyzacji sieci jest procesem kosztownym i trudno będzie go zrealizować na szeroką skalę bez pozyskania odpowiedniego wsparcia.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Brak otoczenia formalno-prawnego dla wdrażania inteligentnych sieci dystrybucyjnych ze względu na brak przyjętego tzw. „dużego trójpaku”, który reguluje przedmiotową kwestię. Ponadto brak doświadczenia w zakresie wdrażania projektów dotyczących inteligentnych sieci dystrybucyjnych. W przypadku wprowadzenia ww. zmian legislacyjnych oraz przedstawienia przez MG konkretnych propozycji projektów (dojrzałych i realnych do wykonania w latach 2014-2020) w ramach tzw. project pipeline, możliwość rozważenia rozszerzenia zakresu wsparcia w ramach PI 4.4 POLIŚ.

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
303	TAURON Polska Energia S.A.	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.4	kompleksowe PROPONUJE SIĘ WYKREŚLENIE NASTĘPUJĄCYCH SŁÓW (W CUDZYSŁOWIE) pilotażowe i demonstracyjne projekty wdrażające inteligentne rozwiązania na danym obszarze mające na celu optymalizację wykorzystania energii wytworzonej z OZE i/lub racjonalizację zużycia energii, inteligentny system pomiarowy - (wyłącznie jako element budowy lub przebudowy w kierunku inteligentnych sieci elektroenergetycznych PROPONUJE SIĘ WYKREŚLENIE NASTĘPUJĄCYCH SŁÓW (W CUDZYSŁOWIE) dla rozwoju OZE i/lub ograniczenia zużycia energii).	Konieczne uzyskanie wsparcia na projekty wdrożeniowe na szeroką skalę w zakresie sieci smart. Proces automatyzacji sieci jest procesem kosztownym i trudno będzie go zrealizować na szeroką skalę bez pozyskania odpowiedniego wsparcia.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Brak otoczenia formalno-prawnego dla wdrażania inteligentnych sieci dystrybucyjnych ze względu na brak przyjętego tzw. „dużego trójpaku”, który reguluje przedmiotową kwestię. Ponadto brak doświadczenia w zakresie wdrażania projektów dotyczących inteligentnych sieci dystrybucyjnych. W przypadku wprowadzenia ww. zmian legislacyjnych oraz przedstawienia przez MG konkretnych propozycji projektów (dojrzałych i realnych do wykonania w latach 2014-2020) w ramach tzw. project pipeline, możliwość rozważenia rozszerzenia zakresu wsparcia w ramach PI 4.4 POLiŚ.
304	TAURON Polska Energia S.A.	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.4	PROPONUJE SIĘ WYKREŚLENIE NASTĘPUJĄCEGO STWIERDZENIA: Z uwagi na specyfikę takich projektów przewiduje się, że wsparcie będzie ograniczone do realizacji pilotażowych i demonstracyjnych projektów w tym zakresie, głównie na terenach miejskich.	Konieczne uzyskanie wsparcia na projekty wdrożeniowe na szeroką skalę w zakresie sieci smart. Proces automatyzacji sieci jest procesem kosztownym i trudno będzie go zrealizować na szeroką skalę bez pozyskania odpowiedniego wsparcia.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Brak otoczenia formalno-prawnego dla wdrażania inteligentnych sieci dystrybucyjnych ze względu na brak przyjętego tzw. „dużego trójpaku”, który reguluje przedmiotową kwestię. Ponadto brak doświadczenia w zakresie wdrażania projektów dotyczących inteligentnych sieci dystrybucyjnych. W przypadku wprowadzenia ww. zmian legislacyjnych oraz przedstawienia przez MG konkretnych propozycji projektów (dojrzałych i realnych do wykonania w latach 2014-2020) w ramach tzw. project pipeline, możliwość rozważenia rozszerzenia zakresu wsparcia w ramach PI 4.4 POLiŚ.

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
305	TAURON Polska Energia S.A.	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.4	Smart grid w ramach Priorytetu I to m.in. linie, stacje, rozdzielnie, transformatory, łączniki, automatyka i zabezpieczenia, systemy pomiarowe, systemy komunikacji i systemy IT. W ramach obszaru przewiduje się objąć wsparciem budowę inteligentnych sieci <b>PROPONUJE SIĘ WYKREŚLENIE NASTĘPUJĄCYCH SŁÓW (W CUDZYSŁOWIE)</b> :o charakterze pilotażowym i demonstracyjnym, poprzez modernizację i rozbudowę systemów dystrybucyjnych niskiego i średniego napięcia związanych z wdrożeniem technologii „smart” mającą na celu zwiększenie możliwości przyłączania OZE oraz ograniczenie strat sieciowych, w tym także zakup i montaż inteligentnych układów pomiarowych.Ponadto planuje się, że wsparcie skierowane będzie również na sfinansowanie <b>PROPONUJE SIĘ WYKREŚLENIE NASTĘPUJĄCYCH SŁÓW (W CUDZYSŁOWIE)</b> : pilotażowych i demonstracyjnych programów zarządzania popytem, aplikacji do monitorowania obciążeń poszczególnych elementów sieci dystrybucyjnej oraz działań informacyjno-szkoleniowych.	Konieczne uzyskanie wsparcia na projekty wdrożeniowe na szeroką skalę w zakresie sieci smart. Proces automatyzacji sieci jest procesem kosztownym i trudno będzie go zrealizować na szeroką skalę bez pozyskania odpowiedniego wsparcia.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Brak otoczenia formalno-prawnego dla wdrażania inteligentnych sieci dystrybucyjnych ze względu na brak przyjętego tzw. „dużego trójkąta”, który reguluje przedmiotową kwestię. Ponadto brak doświadczenia w zakresie wdrażania projektów dotyczących inteligentnych sieci dystrybucyjnych.W przypadku wprowadzenia ww. zmian legislacyjnych oraz przedstawienia przez MG konkretnych propozycji projektów (dojrzałych i realnych do wykonania w latach 2014-2020) w ramach tzw. project pipeline, możliwość rozważenia rozszerzenia zakresu wsparcia w ramach PI 4.4 POLiŚ.
306	TAURON Polska Energia S.A.	Oś priorytetowa I, priorytet inwestycyjny 4.7	W ramach działań związanych z efektywnością energetyczną i wykorzystaniem OZE w budynkach, podział na poziom krajowy i regionalny będzie oparty o kryterium kwotowe.	Należy wyjaśnić pojęcie "kryterium kwotowe".	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Doprecyzowanie w uszczegółowieniu Programu.

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Strona	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
1.	Państwowy Zespół Szkół Muzycznych im. Artura Rubinsteina w Bydgoszczy	Oś priorytetowa VI, priorytet inwestycyjny 6.3	Opinia	Wobec przedstawionych faktów w w/w projekcie mam przyjemność opiniować pozytywnie.	<p>Projekt powyższy jest dopełnieniem koniecznym wobec dzisiejszych potrzeb na rzecz dziedzictwa narodowego .</p> <p>Posiadamy w Polsce ponad 300 Szkół artystycznych. Jest to Nasza radość i potrzeba dla całego społeczeństwa.</p> <p>Bez zapewnienia minimalnych jak w projekcie środków na Szkolnictwo artystyczne wszystkich stopni mogłoby to szkolnictwo upadać.</p> <p>Potrzebne są środki finansowe na inwestycje, remonty i zakup sprzętu w tym nieodzownego – instrumenty.</p> <p>Projekt pomoże zrealizować zadanie – Nie istnieje Szkoła artystyczna bez sali koncertowej do koncertów, seminariów, prób, kursów i lekcji.</p> <p>Ta potrzeba równa się sali operacyjnej w szpitalu.</p> <p>Zatem projekt umocowany jest w realiach i potrzebach dnia dzisiejszego w trybie pilnym.</p> <p>Gratuluje pomysłodawcom i proszę o jego akceptację i przyjęcie do realizacji.</p> <p>Z wyrazami szacunku</p> <p>Dyrektor</p> <p>Państwowego Zespołu Szkół Muzycznych im. Artura Rubinsteina w Bydgoszczy</p> <p>Przewodnicząca Rady do spraw Szkolnictwa</p>	<b>Uwaga uwzględniona.</b>

					Artystycznego przy Ministrze Kultury i Dziedzictwa Narodowego w Warszawie	
--	--	--	--	--	--	--

Ewa Stąporek-Pospiech

2.	Instytut Sobieskiego, ekspert Janusz Kobeszko	Oś priorytetowa VI, priorytet inwestycyjny 6.3	13 i 31	<p>W nowym dokumencie programowym następuje wymieszanie pojęć innowacyjny i kreatywny bez konkretnych przykładów zastosowań w postaci mierników i wskaźników odnoszących się do tych pojęć, co po raz kolejny może narazić Polskę na deklaracyjny sposób traktowania innowacji i kreacji na poziomie projektu w latach 2014-2020. Owocem takiego traktowania w latach 2007-2013 był prosty zakup technologii nie starszej na świecie niż 3 lata, co kończyło się zakupem gotowej technologii, w większości nie opartej na polskiej pracy intelektualnej, patentach, wzorach przemysłowych i znakach towarowych. Nie przełożyło się to zatem na rozwój polskich przemysłów kreatywnych, a polegało zwykle na prostym imporcie dóbr spoza kraju.</p>	<p>Przykład: pojęcie kreacji i innowacji odnosi się w dokumencie głównie do dziedzictwa kulturowego i zabytków, chociaż polegają one przecież na konserwacji istniejącego majątku w postaci obiektów kultury i budynków zbudowanych przed wiekami i nie mających wiele wspólnego z nowoczesnością i wytworami pracy ludzi współcześnie żyjących. Innym razem mowa jest o przemysłach kreatywnych i kształceniu kadr tych przemysłów, czyli studentach kierunków artystycznych i designu. Natomiast nigdzie nie ma twardego miernika zastosowań pojęcia innowacji i kreacji na poziomie projektu. Jako przykład takiego potencjalnego miernika można wskazać np. 2 % wartości projektu powinno być przeznaczonych przez beneficjenta na zakup wartości niematerialnych i prawnych lub środków trwałych w postaci dzieła artystycznego lub designu. Powinno się takim inwestycjom w regulaminach konkursowych przydzielać więcej punktów w ocenie merytorycznej niż projektom, które nie przeznaczają środków na sztukę w budowanych obiektach użyteczności publicznej. Wtedy twórcy, malarze, rzeźbiarze, architekci i designerzy będą mieli konkretne wskazanie, że ich wzór, dzieło autorskie, designerski obiekt, meble, obrazy, rzeźby, instalacje artystyczne mogą być zakupione w projekcie i na trwałe znaleźć się w budowlu czy budynku. Inwestor dzięki wpisaniu tego w projekt uzyska zapewnienie dobrej punktacji w merytorycznej ocenie projektu, a odbiorcy i użytkownicy budynku czy budowli docenią jego innowacyjny i kreatywny wkład w poprawę atrakcyjności i funkcjonalności wybudowanej inwestycji. Przykłady takich zastosowań istnieją w kilku krajach europejskich na wzór niemieckiego Kunst am Bau (sztuka w budowlu). Miernik procentowy sztuki w budowlu można</p>	<p><b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> Przez nowoczesne rozwiązania w zakresie dostępu do kultury rozumie się przykładowo działania powiązane z digitalizacją dziedzictwa kulturowego - np. jako element projektu utworzenie wirtualnych instytucji kultury, ale także tworzeniem nowatorskich rozwiązań w zakresie udostępniania dziedzictwa kulturowego osobom w różnych aspektach wykluczonym np. niepełnosprawnym, mieszkańcom terenów peryferyjnych, obcokrajowcom, itd. W ramach inwestycji wybranych do wsparcia zakłada się także, że promowane będą m.in. nowoczesne technologie, materiały, sposoby prowadzenia prac, oparcie ich o wcześniejsze badania w zakresie ochrony i konserwacji zabytków.</p> <p>Kwestia natomiast dotycząca szczegółowych zasad i kryteriów oceny zostanie uregulowana na poziomie Kryteriów wyboru projektów.</p>
----	---	--	---------	--	--	--

					relatywizować w zależności od wartości projektu, natomiast powinien on być twardym miernikiem rezultatu zastosowanej innowacji (produktowej).	
3.	Naczelną Dyрекcja Archiwów Państwowych	Oś priorytetowa VI, priorytet inwestycyjny 6.3	135	Demarkacja z pozostałymi programamiW ramach poszczególnych Programów realizowane będą projekty o różnej skali oddziaływania, na różnym obszarze jak też różniące się zakresem wsparcia, co spowoduje iż będą się one uzupełniały co jednocześnie wpłynie pozytywnie na sektor kultury w Polsce, w tym na ochronę zachowania dziedzictwa kulturowego, dziedzictwa dokumentacyjnego oraz rozwój zasobów kultury.	konieczność uwzględnienia w tekście dziedzictwa dokumentacyjnego	<b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> Jednocześnie należy dodać, że dziedzictwo dokumentacyjne będzie wspierane w POIiŚ 2014-2020 poprzez planowane wsparcie archiwów państwowych. W takiej formie, jak proponuje NDAP, jest to zakres celu tematycznego nr 2. Zadania z zakresu archiwizacji zbiorów, w tym e-kultura są przewidziane w PO Polska Cyfrowa. Odpowienie fragmenty tekstu uwypuklające kwestię dziedzictwa dokumentacyjnego zostały wprowadzone do programu.



4.	Naczelną Dyрекcyję Archiwów Państwowych	Oś priorytetowa VI, priorytet inwestycyjny 6.3	<p>133</p> <p>Z uwagi na to, że interwencja będzie dotyczyła infrastruktury o znaczeniu ponadregionalnym oraz światowym (listy UNESCO - Światowe Dziedzictwo Kulturalne i Naturalne, Pamięć Świata, Pamięć Polski), grupami docelowymi wsparcia będą użytkownicy wspieranej infrastruktury, tj. mieszkańcy całej Polski oraz turyści (również zagraniczni).</p> <p>Projekty te będą dotyczyć zarówno ochrony dziedzictwa kulturowego, dziedzictwa dokumentacyjnego oraz rozwoju zasobów kultury jako miejsc prezentacji dziedzictwa kulturowego.</p> <p>Preferowane będą inwestycje o ponadregionalnym oddziaływaniu, wpływające na zwiększenie dostępu do kultury w znaczeniu terytorialnym oraz funkcjonalnym (np. udostępnienie zabytków dotychczas nie eksponowanych z uwagi na ich stan, udostępnienie nowej przestrzeni dla prezentacji dziedzictwa kulturowego, dziedzictwa dokumentacyjnego nowoczesne rozwiązania umożliwiające dostęp dla grup społecznych na różnym poziomie wykluczenia).</p>	konieczność uwzględnienia w tekście dziedzictwa dokumentacyjnego	<p><b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> Jednocześnie należy dodać, że dziedzictwo dokumentacyjne będzie wspierane w POIiŚ 2014-2020 poprzez planowane wsparcie archiwów państwowych. W takiej formie, jak proponuje NDAP, jest to zakres celu tematycznego nr 2. Żadania z zakresu archiwizacji zbiorów, w tym e-kultura są przewidziane w PO Polska Cyfrowa.</p>
----	---	--	---	--	---

5.	Naczelną Dyрекcyję Archiwów Państwowych	Oś priorytetowa VI, priorytet inwestycyjny 6.3	132 Efektem interwencji programu operacyjnego będzie poprawa warunków eksponowania i propagowania kluczowych elementów dziedzictwa kulturowego, dziedzictwa dokumentacyjnego Polski oraz zasobów kultury, co będzie miało pozytywny wpływ na rozpoznawalność i atrakcyjność polskiej przestrzeni. Dbłość o obiekty dziedzictwa kulturowego, dziedzictwa dokumentacyjnego będzie sprzyjać zachowaniu tradycji kulturowych mieszkańców, sprzyjać rozwojowi turystyki i wspomagać proces identyfikacji tożsamości kulturowej migrantów przyczyniając się do społeczno-gospodarczego rozwoju kraju.	konieczność uwzględnienia w tekście dziedzictwa dokumentacyjnego	<b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> Jednocześnie należy dodać, że dziedzictwo dokumentacyjne będzie wspierane w POIiŚ 2014-2020 poprzez planowane wsparcie archiwów państwowych. W takiej formie, jak proponuje NDAP, jest to zakres celu tematycznego nr 2. Żądania z zakresu archiwizacji zbiorów, w tym e-kultura są przewidziane w PO Polska Cyfrowa.
----	---	--	--	--	--

6.	Naczelną Dyрекcyję Archiwów Państwowych	Oś priorytetowa VI, priorytet inwestycyjny 6.3	<p>Przewiduje się również realizację projektów dotyczących rozwoju zasobów kultury jako miejsc prezentacji dziedzictwa kulturowego, dziedzictwa dokumentacyjnego (także archiwalnego), w tym poprzez poprawę standardów funkcjonowania instytucji kultury pełniących rolę kulturotwórczą i rolę ośrodków życia kulturalnego w wielu miastach Polski.</p> <p>... dotyczące renowacji zabytków nieruchomych wraz z otoczeniem, konserwacji zabytków ruchomych i/w tym archiwaliów i ich digitalizacji ... W ramach tego obszaru wsparcie uzyskują również szkoły i uczelnie artystyczne oraz archiwa państwowe, które ...</p> <p>W ramach przedsięwzięć odnoszących się do rozwoju zasobów kultury realizowane będą działania dotyczące zwiększenia dostępu do zasobów kultury, poprawy jakości funkcjonowania instytucji kultury, archiwów państwowych, w tym poprzez podnoszenie standardów infrastruktury oraz zakup trwałego wyposażenia do prowadzenia działalności kulturalnej i edukacyjnej.</p>	konieczność uwzględnienia w teście archiwów państwowych oraz dziedzictwa dokumentacyjnego	<b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> Jednocześnie należy dodać, że dziedzictwo dokumentacyjne będzie wspierane w POIiŚ 2014-2020 poprzez planowane wsparcie archiwów państwowych. W takiej formie, jak proponuje NDAP, jest to zakres celu tematycznego nr 2. Zadania z zakresu archiwizacji zbiorów, w tym e-kultura są przewidziane w PO Polska Cyfrowa.
----	---	--	---	---	--

7.	Naczelną Dyрекcyję Archiwów Państwowych	Oś priorytetow a VI, priorytet inwestycyjn y 6.3	64	Potwierdza to tym samym konieczność wsparcia inwestycyjnego w sferze kultury zarówno zabytków, jak również instytucji kultury oraz szkół i uczelni artystycznych, a także archiwów państwowych.	zaproponowana zmiana polega na dodaniu do tekstu archiwów państwowych	<b>Uwaga uwzględniona.</b> Tekst programu uwzględnia wsparcie dla archiwów państwowych.
8.	Naczelną Dyрекcyję Archiwów Państwowych	Oś priorytetow a VI, priorytet inwestycyjn y 6.3	63	W obszarze instytucji kultury w Polsce dominują podmioty publiczne biblioteki, teatry i instytucje muzyczne, muzea, domy i ośrodki kultury, kluby i świetlice, a także archiwa państwowe. Według danych GUS w Polsce działalność w obszarze kultury prowadzi ponad 15 tys. instytucji i placówek kulturalnych, w tym 45 narodowych (i 32 współprowadzonych przez Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego z samorządami) m.in. bibliotek, muzeów, galerii, teatrów i instytucji muzycznych, archiwów.	zaproponowana zmiana polega na uwzględnieniu w tekście archiwów państwowych, które są ważną częścią wśród jednostek dziedzictwa kulturowego	<b>Uwaga uwzględniona.</b> Tekst programu uwzględnia wsparcie dla archiwów państwowych.

9.	Naczelną Dyрекcyję Archiwów Państwowych	Oś priorytetowa VI, priorytet inwestycyjny 6.3	<p>Sektor kultury</p> <p>W wymiarze fizycznym dziedzictwo niematerialne prezentowane jest za pośrednictwem instytucji kultury, archiwów państwowych wykorzystujących jako instrumentarium zarówno zasoby zabytkowe, dziedzictwo dokumentacyjne (w tym archiwalne) jak również współczesne formy upowszechniania : infrastruktura kultury oraz nowoczesne technologie.</p> <p>Według danych na koniec 2012 roku w Polsce do rejestru zabytków wpisanych było ponad 66 tys. zabytków nieruchomych oraz ponad 234 tys. zabytków ruchomych w tym dzieła sztuk plastycznych rzemiosła artystyczne i sztuki użytkowej, numizmaty oraz pamiątki historyczne, wytwory techniki, a także materiały biblioteczne, archiwalne (do usunięcia słowo archiwalne – materiały archiwalne nie są zabytkami), instrumenty muzyczne i wytwory sztuki ludowej.</p> <p>i dodanie:</p> <p>Bardzo ważną część zasobu dziedzictwa kulturowego</p>	<p>propozycja zmian i wprowadzenia tekstu wynika z konieczności ujęcia w dokumencie większej ilości informacji o archiwach państwowych oraz podkreślenia, że wśród dziedzictwa narodowego ogromną część stanowi dziedzictwo archiwalne.</p>	<p><b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> Jednocześnie należy dodać, że dziedzictwo dokumentacyjne będzie wspierane w POIiŚ 2014-2020 poprzez planowane wsparcie archiwów państwowych. W takiej formie, jak proponuje NDAP, jest to zakres celu tematycznego nr 2. Zadania z zakresu archiwizacji zbiorów, w tym e-kultura są przewidziane w PO Polska Cyfrowa. Ponadto, w zapisach programu - w typach beneficjentów VI osi priorytetowej zostały ujęte "archiwa państwowe". Można również rozważyć odpowiednie zapisy doprecyzowujące w SZOP.</p>
----	---	--	---	---	---

			<p>stanowią materiały archiwalne zgromadzone i przechowywane w sieci archiwów państwowych oraz innych uprawnionych instytucji. W archiwach państwowych przechowywane jest ponad 40 mln jednostek archiwalnych (teczek archiwalnych, ksiąg, poszytów, fotografii, nagrań dźwiękowych i filmowych, map - dane za rok 2011). Archiwa realizują swoje zadania zarówno poprzez bezpośrednie udostępnianie użytkownikom jak i - w coraz większym zakresie z wykorzystaniem dostępu zdalnego przez internet. Największymi wyzwaniami stojącymi przed archiwami będzie w najbliższej przyszłości zapewnianie właściwych warunków przechowywania dla rosnącego wciąż zasobu oraz dalszy rozwój technologiczny w celu sprostania wyzwaniom związanym z rozwojem technik informatycznych w tym zjawiska propagowania się dokumentacji w postaci elektronicznej, która również stanowi część dziedzictwa kulturowego.</p>	
--	--	--	---	--

10.	Zespół Państwowych Szkół Muzycznych im. Artura Malaweskiego	Oś priorytetowa VI, priorytet inwestycyjny 6.3	Ochrona i rozwój dziedzictwa kulturowego str. 131,	umieścić zapis: trybie pozakonkursowym mogą być zgłaszane i realizowane inwestycje przez szkoły muzyczne dotyczące budowy sal koncertowych - jeśli będą oddziaływać na społeczność regionalną.	Ze zrealizowanej inwestycji będą korzystać:• Uczniowie – 597 osób, kadra szkoły – 128 osób, łącznie 725 osób, (oszacowano na podstawie rejestrów szkoły – 2012/2013),• Rodzina uczniów założonoże w skali roku przynajmniej 2 osoby z rodziny uczniów korzysta z obiektu szkoły (koncerty, przesłuchania, wywiadówki) co daje 1242 osoby,• Osoby biorące udział w Międzynarodowym Festiwalu Akordeonowym oraz innych imprezach muzycznych przyjęto, na podstawie danych organizatora że liczba osób wynosi: 1200 osóbskładających się z opiekunów, widzów, jury, obsługi, gości.Łącznie około 3191 osób przewija się w ciągu roku.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Tryb pozakonkursowy jest stosowany w wyjątkowych przypadkach. Regułą jest tryb konkursowy. Szczegółowy obszar wsparcia w zakresie szkolnictwa artystycznego w POliŚ 2014-2020 zostanie zawarty w Szczegółowym opisie priorytetów (SZOP).
11.	Zespół Szkół Muzycznych im. Ignacego Paderewskiego w Białymstoku	Oś priorytetowa VI, priorytet inwestycyjny 6.3	131	Zgłaszamy uwagę, aby w ramach VI priorytetu możliwa była realizacja zadań związanych z poprawą infrastruktury szkolnictwa artystycznego, związana nie tylko z tworzeniem przestrzeni dla działalności twórczej i wystawienniczej.	W ramach obecnej perspektywy finansowej utworzony był priorytet 11.3, w ramach którego możliwa była realizacja takich zadań. Beneficjenci zrealizowali, bądź realizują kilkadziesiąt inwestycji w ramach tego priorytetu. Inwestycje te zostały dobrze przygotowane, realizowane są bez opóźnień, przyczyniły się do znacznej poprawy stanu technicznego budynków, a tym samym - funkcjonowania szkół i uczelni artystycznych. Jednak potrzeby tej grupy beneficjentów w zakresie poprawy infrastruktury nie są jeszcze zaspokojone w wystarczającym stopniu. Możliwość realizacji inwestycji rozbudowy, przebudowy, bądź budowy nowych obiektów szkół i uczelni artystycznych, ale ograniczonych jedynie do przestrzeni dla działalności twórczej, wystawienniczej rozumiemy wprost, jako budowę np. sal koncertowych. W przypadku szkół i uczelni artystycznych jest to ważny element, ale każda taka przestrzeń artystyczna powinna być obudowana salami dydaktycznymi, salami do ćwiczeń, gdyż pozwoli to na lepsze wykorzystanie tychże sal. Powinna być też możliwość realizacji	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Zapisy Programu wymieniają jako przykład m.in. działalność wystawienniczą, twórczą i in. w przypadku działalności szkół i uczelni artystycznych. W przypadku szkolnictwa artystycznego działalność kulturalna jest często ściśle powiązana z działalnością edukacyjną i trudno jednoznacznie wyznaczyć granice tych funkcji. Stąd obecne zapisy Programu uwzględniają specyfikę funkcjonowania szkół artystycznych i umożliwiają, gdy to uzasadnione możliwość finansowania w ramach VI osi priorytetowej działań, które będą wpływać także na warunki pobierania nauki w szkołach i uczelniach artystycznych. Ponadto, możliwość wsparcia takich projektów będzie istniała w ramach RPO. Szczegółowy obszar wsparcia w zakresie szkolnictwa artystycznego w POliŚ 2014-2020 zostanie zawarty w Szczegółowym opisie priorytetów (SZOP)..

					projektów związanych z poprawą infrastruktury szkolnictwa artystycznego niekonicznie związanych z budową sal koncertowych bądź wystawienniczych.	
12.	Zespół Państwowych Szkół Muzycznych im. Ludomira Różyckiego w Kielcach	Oś priorytetowa VI, priorytet inwestycyjny 6.3	131	Realizacja mniejszych projektów polegających na rozbudowie i modernizacji istniejącej infrastruktury szkół artystycznych.	Brzmienie takiego zapisu umożliwi beneficjentom jasne i konkretne zdefiniowanie zakresu przygotowanych projektów.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Uzasadnienie jak wyżej.
13.	Centralny Ośrodek Szkolenia Straży Granicznej w Koszalinie	Oś priorytetowa VI, priorytet inwestycyjny 6.3	133	rozszerzenie grupy beneficjentów o administrację rządową oraz podległe jej organy i jednostki organizacyjne	Wiele budynków o wartości historycznej i zabytkowej zostało oddanych w trwały zarządek jednostkom realizującym zadania administracji rządowej. COS SG w Koszalinie zlokalizowany jest w kompleksie dawnej Szkoły Kadetów z 1890 roku. Kompleks został wpisany do wojewódzkiej ewidencji zabytków województwa zachodniopomorskiego.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Katalog beneficjentów został precyzyjnie zdefiniowany i jest zgodny z celami realizacji priorytetu. Z uwagi na ograniczoną alokację należy dążyć do koncentracji planowanego wsparcia.



14.	Komenda Wojewódzka Policji	Oś priorytetowa VI, priorytet inwestycyjny 6.3	131-134	Brak jednoznacznego uwzględnienia Policji, jako potencjalnego Beneficjenta, potencjalnie wyłączający możliwość aplikowania o środki mimo wpisywania się działań Policji w typy planowanych projektów.	W posiadaniu Policji znajduje się wiele zabytkowych obiektów stanowiących dziedzictwo kulturowe. Celem umożliwienia aplikowania o środki wskazuje się uwzględnić Policję jako potencjalnego Beneficjenta. Dbłość o obiekty zabytkowe będzie sprzyjać zachowaniu tradycji kulturowej mieszkańców, sprzyjać rozwojowi turystyki co przyczyni się do rozwoju społeczno-gospodarczego kraju. Jako Beneficjent policja może zaproponować realizację ciekawych programów edukacyjnych związanych z bezpieczeństwem, które wyróżniają możliwość dostępu wszystkim grupom społecznym.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Katalog beneficjentów został precyzyjnie zdefiniowany i jest zgodny z celami realizacji priorytetu. Z uwagi na ograniczoną alokację należy dążyć do koncentracji planowanego wsparcia.
15.	Gmina Wrocław	Oś priorytetowa VI, priorytet inwestycyjny 6.3	131	brak możliwości współfinansowania budowy infrastruktury kulturalnej. Zakłada się wyłącznie renowację zabytków nieruchomości wraz z otoczeniem.	Istnieje konieczność uwzględnienia możliwości budowy infrastruktury kulturalnej, która jest niezbędna do rozwoju zasobów kultury dla obecnych i przyszłych pokoleń	<b>Uwaga uwzględniona.</b> Obecne zapisy Programu umożliwiają taki zakres wsparcia w ramach działania dotyczącego rozwoju zasobów kultury
16.	Gmina Miasta Toruń	Oś priorytetowa VI, priorytet inwestycyjny 6.3	131-134	Zadania objęte wsparciem w ramach osi priorytetowej powinny zostać opisane w sposób jednoznacznie wskazujący na możliwe do podjęcia typy działań i im powinny być podporządkowane zdefiniowane kryteria oceny. W opisie zakresu interwencji osi priorytetowej widnieje m.in. zapis mówiący, iż „w sposób priorytetowy będą traktowane projekty o ponadregionalnym oddziaływaniu, wpływające na zwiększenie dostępu do wysokiej jakości oferty kulturalnej”. W związku z tym wnoszę o doprecyzowanie kryteriów oceny tak, aby były one precyzyjne, mierzalne i obiektywne	Z przytoczonego fragmentu wynika, że przy ocenie projektów pod uwagę brana będzie jakość oferty kulturalnej. Jednocześnie zapewnia się, że kryteria oceny projektów będą precyzyjne, mierzalne i obiektywne, co trudno osiągnąć przy kryteriach jakościowych.	<b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> Kryteria oceny zostaną opracowane w odrębnym dokumencie i zatwierdzone zostaną przez Komitet Monitorujący. W związku z tym nie jest zasadne, aby w szczegółowy sposób odnosić się do tego zagadnienia w samym Programie. Do ew. uwzględnienia w SZOP.

17.	Gmina Miasta Toruń	Oś priorytetowa VI, priorytet inwestycyjny 6.3	131	Wnoszę o rozszerzenie katalogu wskaźników rezultatu o wskaźnik odwołujący się bezpośrednio do podjętych działań infrastrukturalnych.	Wątpliwość budzi dobór wskaźnika rezultatu dla osi priorytetowej. Jako wskaźnik rezultatu dla osi priorytetowej wskazano „Odsetek Polaków uczęszczających w wybranych obszarach kultury” – wskaźnik ten odnosi się w głównej mierze do działań związanych z promocją czy wzbogaceniem oferty kulturalnej, nie zaś działań skierowanych na ochronę i rozwój dziedzictwa kulturowego rozumianych jako renowację zabytków nieruchomych, konserwację zabytków ruchomych, rozwój zasobów kultury jako miejsc prezentacji dziedzictwa kulturowego czy poprawa standardów funkcjonowania instytucji kultury. Działania o charakterze infrastrukturalnym, na które będzie można uzyskać dofinansowanie w ramach wskazanej osi priorytetowej, automatycznie nie przyczyniają się do poprawy jakości oferty i tym samym do zwiększenia udziału społeczeństwa w różnych obszarach kultury.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Biorąc pod uwagę dostępność wskaźników na poziomie statystyki publicznej w zakresie sektora kultury, wskaźnik jaki znajduje się w Programie jest najlepszym DOSTĘPNYM wskaźnikiem na poziomie priorytetu. Ponadto bezpośrednio efekty projektu wyrażane są za pośrednictwem wskaźników produktu (liczba obiektów objętych wsparciem), celem działania jest ochrona i zachowanie dziedzictwa kulturowego oraz rozwój zasobów kultury, zatem oczekiwanymi efektami powinny być wzrost atrakcyjności dziedzictwa kulturowego oraz zwiększenie dostępu do kultury. Cele te są odwzorowane przez wskaźniki rezultatu oraz rezultatu strategicznego.
18.	Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego	Oś priorytetowa VI, priorytet inwestycyjny 6.3	131	Jaka będzie procedura wyboru oraz jakie kryteria powinien spełnić projekt, aby znaleźć się na liście rekomendowanych przez ministra właściwego ds. kultury i ochrony dziedzictwa narodowego projektów o charakterze strategicznym? (str.133).Proponuje się także dopisanie do typów beneficjentów duże przedsiębiorstwa.	Warunek aby szkoły i uczelnie artystyczne spełniały rolę aktywnych instytucji kultury może w znacznym stopniu ograniczyć możliwości tych instytucji w ubieganiu się o dofinansowanie.	<b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> O wskazaniu projektu do realizacji w trybie pozakonkursowym decyduje jego strategiczne znaczenie dla rozwoju kultury w Polsce oraz ponadregionalne oddziaływanie. Ponadto, na obecnym etapie prac nad Programem PO IIŚ 2014-2020 nie zostały ustalone szczegółowe warunki wyłaniania projektów poza trybem konkursowym. Prace nad ostatecznym określeniem zasad i trybu wyboru projektów są w toku, przyjęte rozwiązania będą horyzontalnie uwzględnione w POIIŚ w miarę postępów tych prac.W zakresie wsparcia przedsiębiorstw, uzasadnienie jak w dalszej części zestawienia.

19.	Urząd Miasta Lublin	Oś priorytetowa VI, priorytet inwestycyjny 6.3	134	W opisie programu został zawarty nieprecyzyjny zapis odnośnie wydzielenia specjalnej puli środków dla woj. mazowieckiego. Czy zapis ten należy rozumieć jako dodatkowe pieniądze dla woj. mazowieckiego dostępne niezależnie od środków przeznaczonych w ramach PO IŚ, czy raczej jako środki dostępne dla woj. mazowieckiego wynikające z osiągnięcia przez ten region wysokiego poziomu PKB na mieszkańca.	-	<b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> Wydzielona alokacja oznacza środki dostępne dla województwa mazowieckiego w ramach alokacji podstawowej.
20.	Województwo Lubuskie	Oś priorytetowa VI, priorytet inwestycyjny 6.3	134	„Wsparcie ma charakter horyzontalny i dotyczy całego kraju, ze szczególnym uwzględnieniem miast wojewódzkich i ich obszarów funkcjonalnych.”	Uzasadnienie: OSI są miasta wojewódzkie a nie wszystkie miasta.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Uwaga niejasna.
21.	Województwo Lubuskie	Oś priorytetowa VI, priorytet inwestycyjny 6.3	133	Wnosimy o rozpatrzenie możliwości rozszerzenia potencjalnej listy beneficjentów o następujące podmioty: przedsiębiorcy oraz podmioty świadczące usługi publiczne w ramach realizacji obowiązków własnych jednostek samorządu terytorialnego nie będących przedsiębiorcami.	Uzasadnienie: Możliwość rozszerzenia potencjalnej listy beneficjentów o ww. podmioty stworzy sposobność do realizacji projektów partnerskich z przedsiębiorcami oraz jednostkami samorządowymi, stworzy to również możliwość do zawierania Partnerstw Publiczno-Prywatnych celem realizacji projektu	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Katalog beneficjentów został precyzyjnie zdefiniowany i jest zgodny z celami realizacji priorytetu. Ponadto w katalogu beneficjentów wskazano jako uprawnione do wsparcia - podmioty zarządzające obiektami indywidualnie wpisanymi na Listę Dziedzictwa UNESCO. Zapis ten umożliwia wsparcie przedsiębiorcom we wskazanym zakresie.
22.	Miasto Łódź - Urząd Miasta Łodzi	Oś priorytetowa VI, priorytet inwestycyjny 6.3	134	Przy horyzontalnym wsparciu dla całego kraju ze szczególnym uwzględnieniem miast i ich obszarów funkcjonalnych będzie oddziaływać między innymi na ożywienie przestrzeni miejskich poprzez różne formy ich zagospodarowania poczynając od renowacji i nierzadko nadania nowych funkcji	Przy założeniu renowacji i rewitalizacji zabytków i obiektów kultury, bądź budowy nowych obiektów kultury zasadne wydaje się zwiększenie alokacji na powyższe działania. Renowacja, rewitalizacja czy modernizacja wiążą się z zaangażowaniem dużych środków finansowych.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Przy ograniczonej alokacji konieczne jest dokonanie wyboru co do zakresu wsparcia. W tym wypadku przewidywane wsparcie zakłada jako jedno z możliwych działań adaptację obiektów na cele kulturalne, w tym jako element działań rewitalizacyjnych. Kompleksowe działania rewitalizacyjne będą prowadzone na poziomie regionalnym.

				zabytkom po zagospodarowanie współczesnych obiektów kultury.		
23.	Miasto Nowy Sącz	Oś priorytetowa VI, priorytet inwestycyjny 6.3	131	Należy enumeratywnie wymienić katalog w zakresie, w jakim zabytki mogą być udostępniane. Należy przewidzieć udostępnienie zabytków na cele związane z administracją lokalną, opieką społeczną, pośrednictwem pracy itp.	W trakcie realizacji projektów w obiektach zabytkowych istnieje wiele niejasności związanych z przeznaczeniem obiektów po zakończonej renowacji (remoncie). Wydaje się zasadne jednoznaczne uregulowanie (zapisanie w programie operacyjnym) tej kwestii, czy np. można zachować dotychczasowe funkcje w zabytkach objętych wsparciem.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Brak zgody na udostępnianie obiektów na cele administracji publicznej. Byłoby to niezgodne z założeniami priorytetu. W przypadku wsparcia dotyczącego ochrony dziedzictwa kulturowego wspierane będą projekty z zakresu ochrony, zachowania i udostępnienia zabytkowych obiektów o znaczeniu ponadregionalnym, dotyczące renowacji zabytków nieruchomości wraz z otoczeniem, konserwacji zabytków ruchomych i ich digitalizacji (w przypadkach kiedy została ujęta jako element projektu). Projekty te realizować będą cel szczegółowy określony dla całej osi priorytetowej i tym samym ich efektem będzie eksponowanie dziedzictwa kulturowego.
24.	Samorząd Województwa Małopolskiego	Oś priorytetowa VI, priorytet inwestycyjny 6.3	204	Brak ujęcia sektora kultury w wykazie dużych projektów.	Biorąc pod uwagę fakt, że w ramach 6 osi POIŚ, planuje się realizację dużych projektów, które w znaczący sposób przyczynią się do osiągnięcia celów szczegółowych tego priorytetu, rekomenduje się uzupełnienie powyższej listy (obejmującej obecnie wyłącznie projekty w sektorze transportu i energetyki) o projekty w obszarze kultury i dziedzictwa kulturowego o ponadregionalnym oddziaływaniu, w tym o projekt pn. Budowa Centrum Muzyki w Krakowie (uwzględniony w ramach Kontraktu Terytorialnego dla Małopolski - wstępnej listy przedsięwzięć rekomendowanych do objęcia Kontraktem terytorialnym 2014-2020 (z dnia	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista przedsięwzięć strategicznych, w tym dużych jest na obecnym etapie przedmiotem diagnozy i identyfikacji.

					6 sierpnia 2013 r.).	
25.	Samorząd Województwa Małopolskiego	Oś priorytetowa VI, priorytet inwestycyjny 6.3	132	Rekomenduje się ponowną weryfikację wartości wskaźników typu output (produkt/rezultat bezpośredni).	Biorąc pod uwagę przyjęte wartości (dla roku 2023) dla wskaźnika pn. liczba zabytków nieruchomych objętych wsparciem – 17 obiektów oraz wskaźnika pn. liczba obiektów zasobów kultury objętych wsparciem – 12 sztuk, niepokojące wydają się niskie założone wartości. W ramach Kontraktu Terytorialnego dla Małopolski - wstępnej listy przedsięwzięć rekomendowanych do objęcia Kontraktem terytorialnym 2014-2020 (z dnia 6 sierpnia 2013 r.) tylko województwo małopolskie zarekomendowało do wsparcia z poziomu krajowego 17 projektów dotyczących wspierania obiektów zabytkowych oraz związanych z rozwojem zasobów kultury. Docelowa liczba obiektów objętych wsparciem wydaje się być zbyt niska, zwłaszcza biorąc pod uwagę alokację oraz przewidywany konkursowy tryb wyboru projektów.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Wskaźniki zostały oszacowane w oparciu o dane dotyczące projektów realizowanych w perspektywie finansowej 2007-2013 oraz z uwzględnieniem dostępnej alokacji dla priorytetu VI.

26.	Samorząd Województwa Małopolskiego	Oś priorytetowa VI, priorytet inwestycyjny 6.3	132	<p>Rekomenduje się poszerzenie katalogu przykładowych projektów wpływających na zwiększenie dostępu do wysokiej jakości oferty kulturalnej o projekty dotyczące terenów przemysłowych i powojсковych (poprzez zmianę zapisu: W sposób priorytetowy traktowane będą projekty o ponadregionalnym oddziaływaniu, wpływające na zwiększenie dostępu do wysokiej jakości oferty kulturalnej (w tym dotyczące obiektów przemysłowych, którym nadane zostaną nowe funkcje kulturalne) na: W sposób priorytetowy traktowane będą projekty o ponadregionalnym oddziaływaniu, wpływające na zwiększenie dostępu do wysokiej jakości oferty kulturalnej (w tym dotyczące obiektów i terenów przemysłowych i powojсковych, którym nadane zostaną nowe funkcje kulturalne).</p>	<p>Tereny postindustrialne i powojсковe, bywa, że położone w centralnych dzielnicach miast, to często tereny zdegradowane, nie związane z żywą tkanką miasta. Założeniem jest umożliwienie wsparcia w ramach POiŚ dużych, kompleksowych projektów mających na celu sanację tych obszarów i ich transformację w nową przestrzeń służącą aktywności społecznej, poprzez lokalizację na tych obszarach funkcji kulturalnych.</p> <p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Szczegółowe zapisy dotyczące typów projektów zostaną zawarte w Szczegółowym opisie priorytetów Programu (SZOP). Przewidywane wsparcie zakłada jako jedno z możliwych działań adaptację obiektów na cele kulturalne, jednakże nie jest przewidziane współfinansowanie programów rewitalizacyjnych (podejście obszarowe)</p>
-----	------------------------------------	--	-----	--	---

27.	Samorząd Województwa Małopolskiego	Oś priorytetowa VI, priorytet inwestycyjny 6.3	131	<p>W odniesieniu do zapisów dotyczących rozwoju zasobów kultury, rekomenduje się doprecyzowanie zapisów wskazujących, że możliwa jest także budowa nowych obiektów</p>	<p>Obecne zapisy osi priorytetowej 6. nie pozwalają na jednoznaczną interpretację, co należy rozumieć pod sformułowaniem rozwój zasobów kultury, czy w ramach zaplanowanej interwencji dopuszczona będzie możliwość budowy nowych obiektów? Biorąc pod uwagę Wspólną Listę Wskaźników Kluczowych 2014-2020 (materiał z sierpnia br.), zgodnie z którą zarówno na poziomie krajowym jak i regionalnym wskazuje się na wskaźnik pn. liczba instytucji kultury objętych wsparciem tzn. które otrzymały wsparcie na budowę, rozbudowę, modernizację obiektów lub zakup wyposażenia, można domniemywać, że tego typu wsparcie będzie możliwe w ramach POiŚ.</p>	<p><b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> Kwestia dotycząca możliwych typów projektów zostanie zawarta w uszczegółowieniu Programu. Ponadto, zgodnie z zapisami Programu istnieje możliwość budowy, rozbudowy czy też modernizacji instytucji kultury.</p>
28.	Urząd Miasta Krakowa	Oś priorytetowa VI, priorytet inwestycyjny 6.3	131	<p>Proponuje się wprowadzenie bardziej szczegółowych zapisów, odnoszących się do rodzajów projektów mogących ubiegać się o dofinansowanie w ramach tego priorytetu:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– projekty polegające na przebudowie fortów wraz z zagospodarowaniem terenu otaczającego,</li> <li>– projekty polegające na zagospodarowaniu obszarów byłych obozów koncentracyjnych (miejsc o znaczeniu historycznym),</li> <li>– projekty dotyczące rewitalizacji miejsc o znaczeniu kulturowym, takich jak np. parki, bulwary rzek, itp</li> </ul>	<p>Uszczegółowienie zapisów dotyczących rodzajów projektów mogących ubiegać się o dofinansowanie w ramach Priorytetu 6.3 zostało zaproponowane ze względu na istniejące w obecnej chwili potrzeby związane z inwestycjami w zakresie ochrony dziedzictwa kulturowego Krakowa, które związane są nie tylko z zabytkowymi budynkami, lecz także z rewitalizacją zabytkowych miejsc, takich jak np. park, czy bulwary Wiślane.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Szczegółowe zapisy dotyczące typów projektów zostaną zawarte w Szczegółowym opisie priorytetów Programu (SZOP). Przewidywane wsparcie zakłada jako jedno z możliwych działań adaptację obiektów na cele kulturalne, w tym jako elementu programów rewitalizacyjnych. Kompleksowe działania rewitalizacyjne będą prowadzone na poziomie regionalnym.</p>

29.	Urząd Miasta Krakowa	Oś priorytetowa VI, priorytet inwestycyjny 6.3	132	Dopisane do listy, których dotyczy program, obiektów postmilitarnych (np. Fortów) oraz technicznych	Ograniczenie grupy zabytkowych nieruchomości – obiektów, których dotyczy ma przyszłe dofinansowanie, do obiektów przemysłowych ogranicza listę przez pominięcie znaczącej grupy zabytków, co wydaje się być niesłuszne w kontekście pracy nad ochroną i wpisem na listę UNESCO twierdz Austro-Węgier. Duże znaczenie posiada również ochrona pozostałości dawnej myśli technicznej użytkowej (np. infrastruktury kolejowej).	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Uzasadnienie jak wyżej.
30.	Urząd Miasta Krakowa	Oś priorytetowa VI, priorytet inwestycyjny 6.3	131	Zamiast:  renowacji zabytków nieruchomych wraz z otoczeniem  Proponuje się:  renowacji zabytków nieruchomych wraz z otoczeniem i obszarem oddziaływania	Pojęcie „otoczenia obiektu zabytkowego” jest nieprecyzyjne i w praktyce interpretowane jest w ograniczeniu do nieruchomości, na której zabytek jest położony. Tymczasem, szczególnie w odniesieniu do obiektów wysokiej rangi, kompleksów i założeń przestrzennych i urbanistycznych (np. rewitalizacja zabytkowych centrów miast) powoduje to istotne ograniczenie możliwości koniecznych do zrealizowania prac. Wprowadzenie kategorii „obszaru oddziaływania zabytku” umożliwiłoby dochowanie odpowiednio wysokich standardów konserwatorskich, przestrzennych i technicznych ochrony i udostępniania oraz warunków eksponowania i propagowania elementów dziedzictwa narodowego.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Uzasadnienie jak wyżej.
31.	Gmina Miasto Płock	Oś priorytetowa VI, priorytet inwestycyjny 6.3	131	Skierowanie wsparcia na ochronę i udostępnianie zabytków znajdujących się na liście Światowego Dziedzictwa UNESCO oraz liście Pomników Historii zdecydowanie ograniczy możliwość zachowania i rozwoju dziedzictwa kulturowego obiektów nie wpisanych na w/w listy.	Skierowanie znaczącego strumienia pieniędzy na ochronę zabytków znajdujących na w/w listach istotnie ograniczy możliwość dofinansowania obiektów zabytkowych cennych ze względów historycznych i kulturowych, które z różnych przyczyn nie znajdują się na w/w listach. Na przestrzeni ostatnich lat przedsięwzięcia dot. obiektów będących Światowym Dziedzictwem UNESCO bądź Pomnikiem Historii były dodatkowo punktowane co zwiększało szanse na uzyskanie dofinansowania.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Listy UNESCO i Pomników Historii należy traktować jako przykładowe. Tym samym nie zawężają one katalogu obiektów zabytkowych, które będą mogły uzyskać wsparcie.



32.	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego Wydział Rozwoju Regionalnego	Oś priorytetowa VI, priorytet inwestycyjny 6.3	131;204	<p>Osi priorytetowej VI: Ochrona i rozwój dziedzictwa kulturowego postuluje się o wpisanie do wykazu dużych projektów następujących przedsięwzięć:</p> <p>ü „Zagłębiowski Park Linearny – rewitalizacja obszaru funkcjonalnego doliny rzek Przemszy i Brynicy”. Beneficjent projektu: Miasto Dąbrowa Górnicza.</p> <p>ü „Opera Śląska w Bytomiu – pomost pomiędzy klasyczną sztuką operową, a współczesnymi odbiorcami w Unii Europejskiej”. Beneficjent projektu: Opera Śląska w Bytomiu.</p> <p>ü Jasna Góra elementem europejskiego dziedzictwa kulturowego”. Beneficjent projektu: Klasztor Ojców Paulinów Jasna Góra.</p>	<p>Projekty proponowane do uwzględnienia w 'wykazie dużych projektów' projektu POIŚ 2014-2020, ze względu na ich wyszczególnienie w projekcie Mandatu Negocjacyjnego Województwa Śląskiego. W kierunku negocjacyjnego systemu programowania działań rozwojowych ukierunkowanych terytorialnie na lata 2014-2020.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Lista przedsięwzięć strategicznych, w tym dużych jest na obecnym etapie przedmiotem diagnozy i identyfikacji. Uzasadnienie jak wyżej.</p>
33.	GEOPARK KIELCE	Oś priorytetowa VI, priorytet inwestycyjny 6.3	132	TABELA RAMY WYKONANIA	WIERSZ 3 ZMIANA NA: LICZBA OBIEKTÓW ZASOBÓW KULTURY I DZIEDZICTWA NATURALNEGO OBJĘTYCH WSPARCIEM.	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> W ramach VI osi priorytetowej PO IiŚ przewidziane wsparcie odnosi się przede wszystkim do dziedzictwa kulturowego. Tym samym, wskaźniki obejmować powinny dziedzictwo kulturowe oraz zasoby kultury.</p>

34.	GEPARK KIELCE	Oś priorytetow a VI, priorytet inwestycyjn y 6.3	132	TERYTORIALNY OBSZAR REALIZACJI.	JAK WYŻEJ WIĘKSZY UDZIAŁ OBIEKTÓW ZWIĄZANYCH Z DZIEDZICTWEM POPZREMYSŁOWYM I NATURALNYM NP. OŻYWIENIE PRZESTRZENI MIEJSKICH POPZREZ RÓŻNE FORMY ICH ZAGOSPODAROWANIA - W TYM REWITALIZACJA OBIEKTÓW POPZREMYSŁOWYCH WRAZ Z NADANIEMIM NOWYCH FUNKCJI.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> W ramach VI osi przewidziane zostały inwestycje dotyczące adaptacji i udostępnienia obiektów dla prezentacji dziedzictwa kulturowego. Przewidywane wsparcie zakłada jako jedno z możliwych działań adaptację obiektów na cele kulturalne, w tym jako element działań rewitalizacyjnych. Kompleksowe działania rewitalizacyjne będą prowadzone na poziomie regionalnym. Ponadto, w ramach VI osi nie przewiduje się wsparcia obiektów dziedzictwa naturalnego (z PI 6.3 będzie realizowana tylko część dot. dziedzictwa kulturowego).
35.	GEPARK KIELCE	Oś priorytetow a VI, priorytet inwestycyjn y 6.3	132	ZASADY WYBORU PROJEKTÓW DO FINANSOWANIA .	PODOBNY PROBLEM JAK POPZREDNIO, ZBYT MAŁE UWYPUKLENIE DZIEDZICTWA NATURALNEGO - JEGO OCHRONY I WYKORZYSTANIA. MOŻNA TU RÓWNIEŻ UJAĆ OBIEKTY ŁĄCZĄCE ASPEKTY DZIEDZICTWA PRZEMYSŁOWEGO (OBIEKTY PRZEMYSŁOWE) I NATURALNEGO O ZNACZENIU PONADREGIONALNYM.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Uzasadnienie jak wyżej.
36.	GEPARK KIELCE	Oś priorytetow a VI, priorytet inwestycyjn y 6.3	132	WSKAŹNIKI TYPU OUTPUT (PRODUKT/REZULAT BEZPOŚREDNI) WIERSZ 5 TABELI - PROPONUJĘ ZMIANĘ NAZWY WSKAŹNIKA NA: LICZBA OSÓB KORZYSTAJĄCYCH Z OBIEKTÓW ZASOBÓW KULTURY ORAZ DZIEDZICTWA NATURALNEGO, OBJĘTYCH WSPARCIEM	WIERSZ 2 TABELI - ZMIANA NA: LICZBA OBIEKTÓW ZASOBÓW KULTURY I DZIEDZICTWA NATURALNEGO OBJĘTYCH WSPARCIEM:.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> W ramach VI osi priorytetowej PO liŚ przewidziane wsparcie odnosi się przede wszystkim do dziedzictwa kulturowego. Tym samym, wskaźniki obejmować powinny dziedzictwo kulturowe oraz zasoby kultury.
37.	GEPARK KIELCE	Oś priorytetow a VI, priorytet inwestycyjn y 6.3	132	SFORMUŁOWANIE EFEKTU INTERWENCJI PROGRAMU OPERACYJNEGO POWINNO ODNOSIĆ SIĘ TEŻ DO DZIEDZICTWA NATURALNEGO	W PRZECIMYNYM WYPADKU MAMY MAMY PEWNA NIESPÓJNOŚĆ Z PRIORYTETEM INWESTYCYJNYM	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> W POLiŚ nie przewiduje się wsparcia obiektów dziedzictwa naturalnego (z PI 6.3 będzie realizowana tylko część dot. dziedzictwa kulturowego).

38.	GEOPARK KIELCE	Oś priorytetow a VI, priorytet inwestycyjn y 6.3	131	WSKAŹNIK REZULTATU - POWINNO BYĆ RÓWNIEŻ UJĘTE DZIEDZICTWO NATURALNE,	PRIORYTET NIE ODNOŚ SIĘ WYŁĄCZNIE DO OBSZARU ZWIĄZANEGO DZIEDZICTWEM KULTUROWYM, ALE TAKŻE NATURALNYM	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Uzasadnienie jak wyżej.
39.	GEOPARK KIELCE	Oś priorytetow a VI, priorytet inwestycyjn y 6.3	131	1. MAŁO UWYPUKLONE DZIEDZICTWO NATURALNE- KWESTIA JEGO OCHRONY I WYKORZYSTANIA NP.OCHRONA,ZACHOWANIE I UDOSTĘPNIENIE TURYSTYCZNE OBIEKTÓW O ZNACZENIU PONADREGIONALNYM ZWIĄZANYCH Z DZIEDZICTWEM NATURALNYM(W TYM GEOLOGICZNYM).	OPIS PRIORYTETU POWINIEN BYĆ BARDZIEJ SPÓJNY MERYTORYCZNIE I ŚCIŚLEJ NAWIĄZYWAĆ DO NAZWY CEU I PRIORYTETU, KTÓRY ZAKŁADA RÓWNIEŻ OCHRONĘ, PROMOCJĘ I ROZWÓJ DZIEDZICTWA NATURALNEGO.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Uzasadnienie jak wyżej.
40.	Kopalnia Soli Wieliczka S.A.	Oś priorytetow a VI, priorytet inwestycyjn y 6.3	133	Beneficjentami w ramach priorytetu inwestycyjnego będą instytucje kultury, archiwa państwowe, jednostki samorządu terytorialnego, szkoły i uczelnie artystyczne prowadzone i nadzorowane przez Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego kościół i związki wyznaniowe, organizacje pozarządowe, podmioty zarządzające obiektami indywidualnie wpisanymi na Listę Dziedzictwa UNESCO w tym duże przedsiębiorstwa zarządzające obiektami wpisanymi na listę UNESCO i uznanymi za Pomnik Historii. Wsparcie będą mogły uzyskać również partnerstwa projektowe zawiązane przez uprawnionych beneficjentów.	Dodana treść: w tym duże przedsiębiorstwa zarządzające obiektami wpisanymi na listę UNESCO i uznanymi za Pomnik Historii. Biorąc pod uwagę charakter prowadzonej działalności Kopalni Soli „Wieliczka” S.A. pragniemy zaznaczyć, iż wpisuje się ona w pełnym zakresie w cele i obszary działania osi priorytetowej VI: Ochrona, promocja i rozwój dziedzictwa kulturowego, Priorytet inwestycyjny 6.3. Ochrona, promocja i rozwój dziedzictwa kulturowego i naturalnego i jest zgodna z art. 3 i 5 projektu rozporządzenia ws. EFRR na lata 2014 - 2020. Ograniczenie formy prawnej Beneficjentów do jednostek sektora finansów publicznych oraz przedsiębiorstw w szczególności uzdrowiskowych bądź właścicieli nieruchomości na obszarze rewitalizacji lub występujących w partnerstwie z jednostkami samorządu terytorialnego jest znaczącym ograniczeniem możliwości aplikowania o środki przez Kopalnię Soli „Wieliczka” S.A., która zarządza obiektem UNESCO oraz Pomnikiem Historii i prowadzi działalność	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> W ramach wyszczególnionych typów beneficjentów znajduje się grupa: "podmioty zarządzające obiektami indywidualnie wpisanymi na Listę Dziedzictwa UNESCO". Z przedsiębiorstw - Kopalnia Soli Wieliczka S.A. wpisuje się w tę grupę.

				<p>uzdrowiskową. Rozszerzenie kategorii Beneficjentów o proponowany zapis tj. podmioty zarządzające obiektami indywidualnie wpisanymi na Listę Dziedzictwa UNESCO w tym duże przedsiębiorstwa zarządzające obiektami wpisanymi na listę UNESCO i uznanymi za Pomnik Historii nie ograniczy Kopalni możliwości aplikowania o środki europejskie. Forma prawna Kopalni Soli „Wieliczka” S.A. będącej dużym przedsiębiorcą nie wyklucza jej bowiem z kategorii podmiotów ubiegających się o środki z EFRR zgodnie z art. 3 i 5 projektu rozporządzenia ws. EFRR na lata 2014 - 2020, gdyż ograniczenie to dotyczy inwestycji produkcyjnych dużych przedsiębiorstw. Działalność i charakter Kopalni Soli „Wieliczka” S.A. związana jest z zabezpieczeniem i zachowaniem dla przyszłych pokoleń oraz udostępnieniem zabytkowego obiektu, a więc nie ma charakteru inwestycji produkcyjnej, która podlegałaby ograniczeniu. Stanowisko to potwierdziło Ministerstwo Rozwoju Regionalnego pismem z dnia 8 sierpnia 2013 r. (sygnatura akt: DKS-I-804-65-AZa/13).</p>	
--	--	--	--	---	--

41.	Kopalnia Soli Wieliczka S.A.	Oś priorytetowa VI, priorytet inwestycyjny 6.3	131 W ramach inwestycji odnoszących się do ochrony dziedzictwa kulturowego wspierane będą projekty z zakresu ochrony, zachowania i udostępnienia, w tym turystycznego, zabytkowych obiektów o znaczeniu ponadregionalnym, dotyczące renowacji zabytków nieruchomych wraz z otoczeniem, konserwacji zabytków ruchomych i ich digitalizacji (w przypadkach kiedy została ujęta jako element projektu) oraz robót budowlanych, prac zabezpieczających i robót górniczych. W ramach przedsięwzięć odnoszących się do rozwoju zasobów kultury realizowane będą działania dotyczące zwiększenia dostępu do zasobów kultury, poprawy jakości funkcjonowania instytucji kultury, w tym poprzez podnoszenie standardów infrastruktury oraz zakup trwałego wyposażenia do prowadzenia działalności kulturalnej i edukacyjnej. W ramach tego obszaru wsparcie uzyskają również szkoły i uczelnie artystyczne, które oferując m.in. przestrzeń dla działalności twórczej, wystawienniczej i in. spełniają rolę aktywnych instytucji kultury. Wspierane będą także projekty uzupełniające inwestycje infrastrukturalne o elementy związane z wykorzystaniem nowych	Dodana treść: oraz robót budowlanych, prac zabezpieczających i robót górniczych. Ze względu na górniczy charakter obiektu UNESCO jakim jest Kopalnia Soli „Wieliczka” większość przedsięwzięć w nim realizowanych obejmuje prace zabezpieczające i roboty górnicze, których wykonanie jest regulowane ustawą Prawo geologiczne i górnicze oraz roboty budowlane. Brak uwzględnienia proponowanych zapisów może ograniczyć zakres kosztów kwalifikowanych zawartych w projektach Kopalni.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Zakres wsparcia projektów będzie wynikać z zapisów SZOP.
-----	------------------------------	--	--	--	--

				technologii w obszarze kultury.		
--	--	--	--	---------------------------------	--	--

42.	Akademia Muzyczna im. F. NOWOWIEJSKIEGO w Bydgoszczy	Oś priorytetowa VI, priorytet inwestycyjny 6.3	151	Zwiększenie dostępności dotacji dla uczelni artystycznych	Dla przykładu każda z uczelni muzycznych organizuje ponad 100 koncertów i spektakli rocznie, najczęściej nie pobierając za to opłat. Dzięki tej działalności znaczna część społeczeństwa ma możliwość obcowania ze sztuką (brak opłat powoduje, że nawet mniej zamożni mieszkańcy mogą pozwolić sobie na wyjście na koncert). Dlatego też uczelnie artystyczne odgrywają znaczącą rolę w kreowaniu i kultywowaniu kultury. Istotnym problemem uczelni artystycznych jest fakt, że ciężko odróżnić dydaktykę od działalności artystycznej - zwieńczeniem procesu dydaktycznego (prób, szkolenia itp.) jest wydarzenie artystyczne. To samo wydarzenie stanowi także element procesu dydaktycznego... W związku z powyższym nawet budowa powierzchni dydaktycznych (sal zajęć indywidualnych, sal baletowych i innych) stanowi w przypadku uczelni rozbudowę infrastruktury kultury i jako taka powinna być dopuszczona w omawianym priorytecie	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Kwota alokacji przeznaczona na VI oś priorytetową uzależniona jest od całościowej kwoty EFRR przeznaczonej na Program. Zapisy Programu wymieniają jako przykład m.in. działalność wystawienniczą, twórczą i in. w przypadku działalności szkół i uczelni artystycznych. W przypadku szkolnictwa artystycznego działalność kulturalna jest często ściśle powiązana z działalnością edukacyjną i trudno jednoznacznie wyznaczyć granice tych funkcji. Stąd obecne zapisy Programu uwzględniają specyfikę funkcjonowania szkół artystycznych i umożliwiają, gdy to uzasadnione, możliwość finansowania w ramach VI osi priorytetowej działań, które będą wpływać także na warunki pobierania nauki w szkołach i uczelniach artystycznych. Zasady i zakres korzystania ze wspartej infrastruktury zostaną określone w Szczegółowym opisie priorytetów (SZOP).
-----	--	--	-----	---	---	---

43.	Akademia Muzyczna im. Karola Szymanowskiego w Katowicach	Oś priorytetowa VI, priorytet inwestycyjny 6.3	131-135	<p>"Zakres interwencji osi priorytetowej" - Brak wyraźnej specyfikacji typów projektów, kwalifikowalnych w ich ramach działań i beneficjentów powoduje, że tekst w obecnym kształcie wydaje się niejasny. Przykładowo, nie zdefiniowano „projektów o ponadregionalnym oddziaływaniu” i nie wskazano, jakie instytucje spełniają kryterium „ponadregionalności”. Pozostaje także niejasnym, czy „zastosowanie różnej gamy rozwiązań technicznych/technologicznych” będzie wymagane w przypadku obiektów zabytkowych.</p>	<p>W związku z powyższym, proponujemy uszczegółowienie pkt. 3.2.6 i wyspecyfikowanie typów projektów, kwalifikowalnych w ich ramach działań i potencjalnych beneficjentów. Ponadto, mając na uwadze, że uczelnie artystyczne nie mogą ubiegać się o środki z Programu Ministra KiD Dziedzictwo kulturowe – priorytet 1 – Ochrona Zabytków na 2014 rok oraz nieuwzględnienie propozycji Akademii zgłoszonej do „Projektu Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego 2014-2020” (Uczelnia jako „jednostka zaliczana do sektora finansów publicznych posiadająca osobowość prawną” mieści się na liście beneficjentów priorytetu V „Ochrona środowiska naturalnego i efektywne wykorzystanie zasobów”, jednak zaproponowano uszczegółowienie i wyodrębnienie na ww. liście publicznych uczelni artystycznych; w odpowiedzi wskazano, że państwowe szkoły artystyczne prowadzone przez Ministra KiD będą mogły ubiegać się o dofinansowanie w ramach „Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020” i w związku z tym nie przewiduje się rozszerzenia katalogu beneficjentów w programie regionalnym), proponujemy uwzględnienie w grupie zabytkowych obiektów o znaczeniu ponadregionalnym zabytkowych obiektów pozostających w dyspozycji uczelni artystycznych. Powyższy zapis stwarza także mechanizm umożliwiający pełne podejście do zdiagnozowanych problemów, wyzwań, potrzeb i zagrożeń. Jak stwierdzono w analizie obecnej sytuacji (str. 61), aż 42% zabytków w Polsce wymaga remontów i napraw.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Doprecyzowanie zapisów będzie możliwe na etapie przygotowania SZOP.</p>
-----	--	--	---------	---	--	--



44.	Śląski Związek Gmin i Powiatów	Oś priorytetowa VI, priorytet inwestycyjny 6.3	131	Potencjalnymi beneficjentami mają być uczelnie i szkoły artystyczne prowadzone i nadzorowane przez MKiDN	<p>Proponujemy wprowadzenie sformułowania, iż wsparciem w ramach powyższej osi priorytetowej objęte będą wszystkie szkoły i uczelnie artystyczne, a nie tylko te prowadzone i nadzorowane przez Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego. Brak takiego zapisu nie stwarza równych szans gminom i powiatom, posiadającym takie placówki na swoim terenie. Sformułowanie w obecnym brzmieniu wyklucza gminy i powiaty z grona beneficjentów, mogących aplikować o środki z POLiŚ. Ponadto w projekcie programu zawarte jest stwierdzenie, że demarkacja z regionalnymi programami operacyjnymi ustalona zostanie w oparciu o kryterium kwotowe lub listę projektów kluczowych, natomiast z zapisów w projekcie Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego (RPO WSL) na lata 2014-2020, jak i w projekcie Szczegółowego Opisu Priorytetów (SZOP) do RPO WSL 2014-2020 wynika, że nie będzie możliwości sfinansowania tego typu projektu w ramach RPO WSL, co wynika z opisu przykładowych typów projektów w SZOP RPO WSL 2014 - 2020, jak i z projektu RPO WSL 2014-2020 - priorytet 5 Ochrona środowiska i efektywne wykorzystywanie zasobów. Takie wskazania w POLiŚ 2014-2020 uniemożliwiają wsparcie ze środków programu wielu przedsięwzięć, które mogłyby być realizowane przez szkoły artystyczne nie podlegające nadzorowi MKiDN, zwłaszcza o charakterze wystawienniczym i edukacyjnym.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b>  Nie przewiduje się rozszerzenia listy beneficjentów w ramach VI osi priorytetowej. Zgodnie z istniejącymi zapisami beneficjentem wsparcia w ramach VI osi priorytetowej mogą być jst, tym samym nie ma przeciwwskazań, aby gmina czy powiat, który jest organizatorem szkoły artystycznej (współprowadzonej z MKiDN) mógł ubiegać się o wsparcie.</p>
-----	--------------------------------	--	-----	--	--	---

45.	Naczelnia Dyrekcja Archiwów Państwowych	Plan finansowy programu	149	Planowany przydział środków na województwo mazowieckie w ramach osi VI jest zbyt niski w stosunku do potrzeb (wkład unijny: 38 478 951 euro) i przewiduje finansowanie jedynie z EFRR. Należałoby rozważyć wzmocnienie wsparcia osi VI, w tym również Funduszem Spójności. Jest to - ze względu na zakres planowanego wsparcia w osi VI - jak najbardziej uzasadnione.	przydział środków na województwo mazowieckie w ramach osi VI jest zbyt niski w stosunku do potrzeb	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Taka skala wsparcia woj. mazowieckiego wynika z faktu, że w nowej perspektywie finansowej region ten opuści kategorię regionów najsłabiej rozwiniętych, co spowoduje zmianę w zakresie interwencji i poziomie dofinansowania ze środków Polityki Spójności realizowanej na tym obszarze, w tym także POIiŚ 2014-2020. Na podstawie rozporządzeń nie ma możliwości finansowania obszaru kultury z Funduszu Spójności.
46.	Gmina Miasta Toruń	Plan finansowy programu	148-150	Proponuje się zwiększenie alokacji na oś priorytetową VI: Ochrona i rozwój dziedzictwa kulturowego	Alokacja w wysokości 400 mln euro jest za niska w stosunku do potrzeb i kosztów działań związanych z ochroną i rozwojem dziedzictwa kulturowego. Kompleksowe projekty z zakresu ochrony i udostępniania zabytków wymagają dużych nakładów finansowych, w związku z czym istnieje obawa, że przewidziane środki unijne wystarczą jedynie na niewielką liczbę projektów.	<b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> Alokacja dla osi priorytetowej VI została powiększona o dodatkowe środki. Jednak z uwagi na ograniczoną alokację z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, przewidzianą na cały Program, należy dążyć do koncentracji planowanego wsparcia.

47.	Miasto Bydgoszcz	Plan finansowy programu	151: Alokacja przewidziana na wkład unijny dla osi priorytetowej VI. Ochrona i rozwój dziedzictwa kulturowego	Tabela podziału na osie priorytetowe, fundusze, kategorie regionów oraz cele tematyczne - postulujemy o zwiększenie przewidzianej alokacji o 50%	400 mln euro jest naszym zdaniem kwotą niewystarczającą w stosunku do potrzeb w skali całego kraju biorąc pod uwagę kosztocłoną specyfikę realizowanych zadań (zabytki o znaczeniu ponadregionalnym – Pomniki Historii i obiekty wpisane na listę UNESCO). Ponadto, z dotychczasowych doświadczeń wynika, iż konkursy organizowane w ramach tej osi w obecnym okresie programowania cieszyły się bardzo dużym zainteresowaniem.	<b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> Alokacja dla osi priorytetowej VI została powiększona o dodatkowe środki. Jedną z uwagi na ograniczoną alokację z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, przewidzianą na cały Program, należy dążyć do koncentracji planowanego wsparcia.
48.	Akademia Muzyczna im. Karola Szymanowskiego w Katowicach	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcia spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	64	Do wymienionych dużych ośrodków akademickich proponujemy dodać Katowice.	W Katowicach jest zlokalizowanych wiele uczelni państwowych oraz prywatnych, w tym między innymi Akademia Sztuk Pięknych, Akademia Muzyczna, Uniwersytet Śląski, Uniwersytet Ekonomiczny, Uniwersytet Medyczny, Politechnika Śląska.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Ze względu na oczekiwania KE odnośnie do syntetycznego opisu części diagnostycznej, nie jest uzasadnione dalsze uszczegółowienie i uzupełnienia tej części dokumentu.

49.	Akademia Muzyczna im. Karola Szymanowskiego w Katowicach	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięci e spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	64	Ograniczenie znaczenia kulturotwórczych funkcji uczelni artystycznych wyłącznie do środowiska lokalnego wydaje się bezzasadne.	Uczelnie artystyczne to instytucje tworzące prężne ośrodki kulturalne i naukowo-dydaktyczne, które aktywnie uczestniczą w życiu artystycznym i społecznym regionu oraz kraju, działają na rzecz tworzenia otwartego na kulturę i wszechstronnie wykształconego społeczeństwa, przez co przyczyniają się do rozwoju kapitału ludzkiego. Rolą uczelni posiadających w dyspozycji obiekty zabytkowe jest także podtrzymywanie tradycji i wartości kulturowych i historycznych. Uczelnie artystyczne, w których odbywają się różnego typu i rangi wydarzenia (m.in. koncerty, festiwale, imprezy cykliczne, konkursy, konferencje, sympozja, wystawy, prezentacje dorobku uznanych twórców z udziałem gości z Polski i zagranicznych etc.), posiadają silną markę, rozpoznawalną w kraju oraz poza granicami.	<b>Uwaga nieuwzględniona</b> Ze względu na oczekiwania KE odnośnie do syntetycznego opisu części diagnostycznej, nie jest uzasadnione dalsze uszczegóławianie i uzupełnienia tej części dokumentu. Tym niemniej wsparcie szkół i uczelni artystycznych nie będzie ograniczało się wyłącznie do środowiska lokalnego.
-----	--	---	----	--	---	--

50.

Telewizja Polska S.A.	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięci e spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	dot. osi priorytetowej I, II i VI	Alizując rodzaj podmiotów, które potencjalnie uzyskiwałyby wsparcie finansowe zgodnie z aktualnymi zapisami projektu Programu to postulat do zgłoszenia na obecnym etapie konsultacji dokumentu mógłby dotyczyć rozszerzenia katalogu Beneficjentów o przedsiębiorców (nie tylko realizujących zadania własne samorządów) lub opcjonalnie media oraz wpisania możliwości zawierania partnerstw projektowych przez beneficjentów z poza zamkniętej listy wnioskodawców.Z kolei w ramach VI priorytetu i tzw.nowych technologii przekazu medialnego Można wskazać przykładowe projekty:- Streaming na urządzeniach mobilnych,-Kanały wirtualne dystrybucji treści dedykowane konkretnym wydarzeniom przekazywanych za pośrednictwem Internetu i telewizji hybrydowej w mobilnych urządzeniach-VOD (zarejestrowane audycje do odtwarzania na żądanie)-TV hybrydowa (multimedialny przekaz	Zapis projektu Programu dotyczący „projektów uzupełniających inwestycje infrastrukturalne o elementy związane z wykorzystaniem nowych technologii w obszarze kultury” można by odnieść, na obecnym etapie ogólnych sformułowań zawartych w Programie, do zastosowania nowych technologii przekazu medialnego do upowszechniania dziedzictwa kulturowego dla ogółu społeczeństwa w tym dla grup społecznych na różnym poziomie wykluczenia.	<b>Uwaga nieuwzględniona</b> POIiŚ nie wprowadza ograniczeń odnośnie do tworzenia partnerstw publiczno-prywatnych, jest to dopuszczalne.
-----------------------	---	-----------------------------------	--	--	--

			łączy elementy tradycyjnej telewizji i Internetu)		
--	--	--	--	--	--

51.	Samorząd Województwa Małopolskiego	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcia spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	61	Rekomenduje się aktualizację listy UNESCO tj. wskazanej w dokumencie liczby obiektów.	Biorąc pod uwagę decyzje Komitetu Światowego Dziedzictwa UNESCO, które zapadły w czerwcu br. dotyczące rozszerzenia wpisu m.in. o Kopalnię Soli w Bochni i Zamek Żupny w Wieliczce czy drewniane cerkwie w polskim i ukraińskim regionie Karpat konieczna jest aktualizacja liczby obiektów UNESCO.	<b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> MRR zaproponowało rezygnację z podawania aktualnej liczby obiektów, co pozwoli uniknąć zmiany programu przy każdorazowych zmianach na liście UNESCO.
-----	------------------------------------	--	----	---	---	--

52.

Naczelnia Dyrekcja Archiwów Państwowych	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcia spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	14 zmiana fragmentu „Działania dotyczące rozwoju zasobów kultury realizują cele tworzenia warunków dla wzmocnienia tożsamości i uczestnictwa w kulturze na poziomie lokalnym, regionalnym i krajowym w zakresie zwiększenia dostępu do dziedzictwa kulturowego, dokumentacyjnego (w tym archiwalnego), do oferty kulturalnej, tworzenia nowych form i możliwości uczestnictwa w kulturze, przeciwdziałania wykluczeniu z kultury, rozwijania współpracy między instytucjami kultury, oświaty, nauki, archiwami państwowymi i organizacjami społecznymi oraz podmiotami prywatnymi, zwiększenia efektywności działania i rozwoju infrastruktury kultury i zwiększenia efektywności działania instytucji kultury, państwowych jednostek budżetowych, archiwów państwowych działających w obszarze kultury oraz rozwoju kształcenia artystycznego i systemu wspierania talentów w zakresie wsparcia rozwoju i mobilności kadr oraz studentów, jak również	zapropozowana zmiana wyniku z konieczności ujęcia archiwów państwowych oraz podkreślenia, że dziedzictwo kulturowe to oprócz zabytków także materiały archiwalne	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Szczegółowy zakres wsparcia oraz rodzaje projektów przewidziane do realizacji zostaną określone w uszczegółowieniu POIiŚ (SzOP POIiŚ).
---	--	--	--	--



		inwestycji w infrastrukturę i rozbudowę oferty programowej uczelni artystycznych.”		
--	--	---	--	--

L.p.	Nazwa instytucji	Część dokumentu	Strona	Uwaga	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
1.	4 Wojskowy Szpital Kliniczny z Polikliniką Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej we Wrocławiu, z siedzibą 50-981 Wrocław, ul. Weigla 5	Oś priorytetowa VII, priorytet inwestycyjny 9.1	136	<p>W dokumencie zapisano że działania, podejmowane w ramach programu , mają kluczowe znaczenie dla zapewnienia odpowiedniej liczby osób aktywnych zawodowo w związku z dynamicznie narastającym zjawiskiem starzenia się społeczeństwa i zmniejszaniem się odsetka osób w wieku produkcyjnym (zarówno w kontekście czynników produkcji, jak i m.in. obciążeń dla systemu zabezpieczeń społecznych).</p> <p>Brak jest odniesienia się do wsparcia dla dziedzin medycyny związanych z przeciwdziałaniem niesprawności osób starszych które również w dużym stopniu rozwijane są w szpitalach ponadregionalnych.</p>	<p>W dokumencie zaznaczono, że w kontekście zmian demograficznych, program ukierunkowany jest na utrzymanie dobrego stanu zdrowia przyszłych zasobów pracy, ale nie zaznaczono że w konsekwencji starzenia się społeczeństwa i konieczności pozostawania osób starszych w większej aktywności (zawodowej i fizycznej) celem zmniejszenia nakładów na opiekę długoterminową, wsparciem będą objęte np. ośrodki zabiegowe przyczyniające się do tworzenie warunków do zdrowego i aktywnego życia osób starszych. W konsekwencji nastąpi zwiększenie liczby lat wolnych od niepełnosprawności (współczynnik HALE Światowej Organizacji Zdrowia) (np. medycyna zabiegowa z zakresu endoprotezoplastyki stawów).</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b></p> <p>Biorąc pod uwagę fakt, iż opieka długoterminowa dotyczy osób przewlekłe i obłożnie chorych, których stan zdrowia nie wymaga leczenia w warunkach ostrego oddziału szpitalnego, natomiast powoduje występowanie poważnych deficytów w samoopiece, wsparcie przedmiotowego obszaru powinno być realizowane na poziomie regionalnym, tak aby zapewnić pacjentom dostęp do ww. świadczeń jak najbliżej miejsca zamieszkania. Kwestia geograficznej dostępności do świadczeń opieki długoterminowej jest również niezwykle istotna dla rodzin osób wymagających przedmiotowej opieki. W ramach POIŚ 2014-2020 przewiduje się także działania związane z dostosowaniem obiektów szpitali ponadregionalnych do potrzeb osób starszych, niepełnosprawnych i niesamodzielnych (jako element projektów). Ponadto wsparcie dla dziedzin medycyny związanych z przeciwdziałaniem niesprawności osób starszych uwzględnione jest w PO Wiedza Edukacja Rozwój.</p>

2.	4 Wojskowy Szpital Kliniczny z Polikliniką Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej we Wrocławiu, z siedzibą 50-981 Wrocław, ul. Weigla 5	Oś priorytetowa VII, priorytet inwestycyjny 9.1	136	<p>Wsparcie rozpowszechniania innowacyjnych technik medycznych w praktyce klinicznej.</p> <p>Zaznaczenie istotnej roli szpitali o wysokim stopniu referencyjności w których pomoc na wysokim poziomie udzielana jest kompleksowo, jako kierunek rozwoju nowoczesnej medycyny.</p> <p>Wsparcie szpitali ponadregionalnych w rozwoju takich dziedzin medycyny jak; telemedycyna, transplantologia, dziedziny medycyny związane z wykonywaniem unikatowych w skali kraju zabiegów chirurgii naczyniowej, chirurgii szczękowo-twarzowej, zabiegów ortopedycznych, przeszczepów.</p>	<p>Na jednostkach o wysokim stopniu referencyjności spoczywa obowiązek upowszechniania nowoczesnej wiedzy medycznej oraz wdrażania nowych metod zabiegowych. Z jakich ośrodków do szpitali o niższych stopniach referencyjności ma docierać postęp medycyny jak nie z kluczowych w skali kraju szpitali o znaczeniu ponadregionalnych w których odbywa się większość staży i kursów specjalizacyjnych dla lekarzy. Nie jest to w tradycyjnym rozumieniu działalność B+R. W znacznym stopniu wiąże się to z przenoszeniem już wypracowanych dobrych praktyk i metod klinicznych stosowanych na świecie od wielu lat na grunt krajowy. Jednym z istotnych trendów rozwoju medycyny zabiegowej jest wykorzystywanie technologii ICT (wykorzystanie nanotechnologii, robotów zabiegowych, zdalne konsultacje oraz uczestnictwo członków zespołu poprzez łącza telekomunikacyjne w zabiegach a także prowadzenie szkoleń specjalistycznych i ). Dodatkowo działanie to jest komplementarne do wytyczonego projektu przewodniego: „Europejska agenda cyfrowa”. W cytowanym (w konsultowanym projekcie Programu Infrastruktura i Środowisko 2014-2020) dokumencie Europa 2020 istotny nacisk położony jest na utrzymanie społeczeństwa w zdrowiu i aktywności przez dłuższy czas (wpływ na wydajność i konkurencyjność). Cytując powołany dokument: „Innowacje w opiece zdrowotnej pomagają podjąć wyzwanie, jakim jest zapewnienie zrównoważonego rozwoju tego sektora w kontekście zmian demograficznych, a działania dążące do zmniejszenia</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b></p> <p>W ramach PO LiS nie będą realizowane działania ukierunkowane na rozwój telemedycyny ponieważ e-zdrowie (oraz inne szeroko pojęte e-usługi publiczne wykorzystujące ICT) objęte są zakresem interwencji PO Polska Cyfrowa 2014-2020 oraz RPO, w ramach interwencji dotyczących rozwoju e-usług.</p> <p>Ponadto, pomimo że w projekcie nie wskazuje się wprost wsparcia dla szpitali ponadregionalnych w rozwoju takich dziedzin medycyny jak: transplantologia, dziedziny medycyny związane z wykonywaniem unikatowych w skali kraju zabiegów ortopedycznych, przeszczepów, to działania te mieszczą się w katalogu 5 głównych grup chorobowych stanowiących główne przyczyny niezdolności do pracy i umieralności wśród mieszkańców Polski (transplantologia- choroby układu krążenia, układu oddechowego -przeszczep serca, płuco-serca).</p> <p>Dodatkowo planowane jest, wzorem obecnej perspektywy, promowanie rozwiązań innowacyjnych, co jednakże będzie szczegółowo uregulowane na etapie określania kryteriów wyboru projektów.</p>
----	---	---	-----	---	---	---

					<p>nierówności w zakresie zdrowia są istotne dla osiągnięcia wzrostu gospodarczego sprzyjającego włączeniu społecznemu.” W tym kontekście zasadnym wydaje się wsparcie -rozprzestrzeniania się innowacyjnych technik medycznych w praktyce klinicznej ( jako naturalna droga rozwoju technologii wytworzonych w ramach PO Inteligentny Rozwój).</p>	
--	--	--	--	--	---	--

3.	4 Wojskowy Szpital Kliniczny z Polikliniką Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej we Wrocławiu, z siedzibą 50-981 Wrocław, ul. Weigla 5	Oś priorytetowa VII, priorytet inwestycyjny 9.1	136	<p>Dodatkowo w ramach osi priorytetowej wsparte zostaną oddziały szpitalne w podmiotach leczniczych o znaczeniu ponadregionalnym, dedykowane chorobom, które stanowią najistotniejsze problemy zdrowotne osób dorosłych - wzmożona zachorowalność i umieralność z powodu chorób układu krążenia, nowotworowych, układu kostno – stawowo – mięśniowego, układu oddechowego, psychicznych. W dokumencie inaczej niż w poprzedniej perspektywie pominięto jako rozwijane dziedziny medycyny (równie istotne dla populacji dorosłej) związane z neurologią i neurochirurgią (przeciwdziałanie niepełnosprawności fizycznej wynikającej z uszkodzenia centralnego i obwodowego układu nerwowego jako realizacja celów 1 i 3 Narodowego Programu Zdrowia na lata 2007 - 2015 Cel strategiczny 1. Zmniejszenie zachorowalności i przedwczesnej umieralności z powodu chorób naczyniowo-sercowych, w tym udarów mózgu , Cel strategiczny 3.Zmniejszenie częstości urazów powstałych w wyniku wypadków i ograniczenie ich skutków).</p>	<p>W zakresie inwestycji realizowanych w szpitalach ponadregionalnych jednymi z istotniejszych rozwijanych dziedzin medycyny winny być: neurologia, neurochirurgia w powiązaniu z leczeniem udarów (np. nowe metody minimalizacji skutków udaru mózgu z wykorzystaniem metod zabiegowych). W krajach wysokorozwiniętych udary mózgu stanowią trzecią co do częstości przyczynę zgonu. W perspektywie zmian demograficznych i wzrostu w liczebności populacji osób starszych, u których ryzyko wystąpienia udaru gwałtownie wzrasta, niezbędnym wydaje się rozwój dziedzin medycyny związanych z przeciwdziałaniem udarom mózgu.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> W ramach osi priorytetowej przewidziane jest wsparcie oddziałów szpitalnych w podmiotach leczniczych o znaczeniu ponadregionalnym zajmujących się m.in. diagnostyką i leczeniem chorób układu krążenia, w tym również chorób naczyń mózgowych, np. udaru mózgu. Zgodnie z Międzynarodową Klasyfikacją Chorób i Problemów Zdrowotnych ICD-10 choroby naczyń mózgowych sklasyfikowane zostały w sekcji I00-I99 Choroby układu krążenia.</p>
----	---	---	-----	--	---	---

4.	Wojskowa Specjalistyczna Przychodnia Lekarska SP ZOZ w Grudziądzu	Oś priorytetowa VII, priorytet inwestycyjny 9.1	1	<p>Proponujemy do projektów związanych z infrastrukturą ratownictwa medycznego oraz z infrastrukturą ponadregionalnych podmiotów leczniczych dołączyć mniejsze, lokalne podmioty lecznicze. Szczególnie należałoby w projekcie uwzględnić podmioty realizujące świadczenia z zakresu podstawowej opieki zdrowotnej, ambulatoryjnej opieki specjalistycznej, rehabilitacji, stomatologii.</p>	<p>Koncentracja przyznawanych środków dla projektów dotyczących dużych podmiotów, w dużych aglomeracjach, bez zaplecza znajdującego się bliżej pacjenta, może okazać się nie do końca słuszną. Pacjent, który musi pokonywać duże odległości, ponosić duże koszty dojazdu, często rezygnuje ze świadczeń co skutkuje dłuższą absencją w pracy. Odpowiednio szybka diagnostyka, na nowoczesnym sprzęcie, daje możliwość działań profilaktycznych oraz wdrażania szybkiego leczenia (np. choroby układu krążenia). Należałoby zadbać w związku z tym o lokalne, małe podmioty, dać im szansę rozwoju, inwestycji i zakupu odpowiedniego sprzętu. Dużą rolę powinny również odgrywać lokalne zakłady rehabilitacji. W obliczu rosnącej ilości chorób układu kostno-stawowego oraz mięśniowego, rosnącej ilości urazów, pacjenci powinni mieć szansę na szybką rehabilitację i powrót do aktywności zawodowej. Po działaniach w ramach SOR, oddziałów urazowych, pacjent nie jest w stanie kontynuować rehabilitacji ambulatoryjnej. Duże odległości, dojazdy i związane z tym koszty, często są powodem rezygnacji z usług tego typu. Dodatkowe środki dla takich podmiotów pozwolą na przeprowadzenie inwestycji remontowo-budowlanych, zakup nowoczesnego sprzętu, a co za tym idzie dobrą i skuteczną dostępność dla pacjentów.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> Zgodnie z założeniami na poziomie krajowym wspierana będzie infrastruktura ratownictwa medycznego (bez względu na typ organu założycielskiego) oraz ponadregionalnych podmiotów leczniczych, dla których organem założycielskim jest minister lub centralny organ administracji rządowej, publiczna uczelnia medyczna lub publiczna uczelnia prowadząca działalność dydaktyczną i badawczą w dziedzinie nauk medycznych oraz instytuty badawcze prowadzące badania naukowe i prace rozwojowe w dziedzinie nauk medycznych oraz podmioty powstałe z ich przekształcenia. W ramach 16 RPO wspierana będzie infrastruktura podmiotów leczniczych, dla których organem założycielskim są jednostki samorządu terytorialnego z wyłączeniem ratownictwa medycznego. Powyższe, będące kontynuacją rozwiązania z obecnej perspektywy finansowej, pozwala z jednej strony na uwzględnienie niewątpliwej specyfiki podmiotów „centralnych”, jak i wprowadzenie jednoznacznej i klarownej linii demarkacyjnej. Ponadto, ze względu na regionalny oraz lokalny charakter świadczeń zdrowotnych udzielanych w ramach podstawowej opieki zdrowotnej i opieki ambulatoryjnej (usługi skierowane do lokalnej społeczności), tego typu infrastruktura wspierana była z poziomu regionalnych programów operacyjnych.</p>
----	---	---	---	--	---	--

5.	Samodzielny Publiczny Zespół Zakładów Opieki Zdrowotnej w Gryficach	Oś priorytetowa VII, priorytet inwestycyjny 9.1	strona 140; wiersz 24 - 26 od góry	<p>Jest :Oдноśnie inwestycji dotyczących wzmocnienia ponadregionalnej infrastruktury ochrony zdrowia należy podkreślić, iż ze względu na swój charakter będą one realizowane TYLKO na obszarze dużych ośrodków miejskich.</p> <p>Powinno być: Oдноśnie inwestycji dotyczących wzmocnienia ponadregionalnej infrastruktury ochrony zdrowia należy podkreślić, iż ze względu na swój charakter będą one realizowane GŁÓWNIE na obszarze dużych ośrodków miejskich.</p>	<p>Ograniczenie wsparcia tylko do miast wojewódzkich, wykluczy znaczącą populację województwa zachodniopomorskiego. Szczecin znajdują się na peryferiach województwa i lokowanie tam centrum urazów wielonarządowych spowoduje niemożność dotarcia pacjenta w założonym przez ustawę czasie. Budowanie drugiego centrum w subregionie koszalińskim będzie złamaniem zasady efektywności i racjonalnego korzystania z zasobów, ponieważ województwo zachodniopomorskie zamieszkuje mała liczba mieszkańców 1,7 mln. Lokowanie centrum w Gryficach umożliwi zachowanie czasów dotarcia pacjentów z całego województwa i będzie racjonalnym wykorzystaniem zasobów szpitala w Gryficach, m.in. znajdującego się tu Centrum Leczenia Ciężkich Oparzeń, zabezpieczającego całą północną Polskę. Takie rozwiązanie wzmacnia spójność terytorialną województwa zachodniopomorskiego i zrównoważy jego rozwój w wymiarze przestrzennym. Użycie kwantyfikatora głównie umożliwi takie skonstruowanie kryteriów konkursowych, które pozwoli na rozwój strategicznej infrastruktury ochrony zdrowia znajdującej się poza wielkimi miastami.</p> <p>Jacek Pietryka jacek.pietryka@medicam.pl</p>	<p><b>Uwaga uwzględniona.</b> Oдноśnie do inwestycji dotyczących wzmocnienia ponadregionalnej infrastruktury ochrony zdrowia należy podkreślić, iż ze względu na swój charakter będą one realizowane głównie na obszarze dużych ośrodków miejskich.</p>
----	---	---	------------------------------------	--	--	---

6.	Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko- Pomorskiego	Oś priorytetowa VII, priorytet inwestycyjny 9.1	137	Proponuje się rozszerzenie typów projektów o wsparcie ratownictwa medycznego poprzez zakup specjalistycznych środków transportu sanitarnego (ambulansów) oraz sprzętu medycznego.	Zakup specjalistycznych środków transportu sanitarnego oraz sprzętu medycznego pozwoli na szerszy dostęp do nich społeczeństwu.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Nie przewiduje się kontynuowania wsparcia dla zespołów ratownictwa medycznego w zakresie zakupu ambulansów. W ramach interwencji funduszy unijnych w perspektywie finansowej 2007-13 zakupiono 322 ambulanse ratownicze na potrzeby podstawowych i specjalistycznych zespołów ratownictwa medycznego, co pozwoliło na wyposażenie 22% zespołów. Dzięki realizacji tego zadania mediana czasu dotarcia na miejsce zdarzenia od chwili wezwania zespołu jest na bardzo wysokim poziomie i w 2012 r. wynosiła 5,9 minut w mieście powyżej 100 tys. mieszkańców i 13 minut poza miastem powyżej 100 tys. mieszkańców, przy zakładanych docelowych wartościach odpowiednio 10 i 15 minut. Zrealizowane projekty pozwoliły na wypełnienie luki na mapie dostępności do świadczeń medycznych w ramach ratownictwa medycznego, poprawiając jakość i pozwalając wyróżnić szanse w dostępie do jak najszybciej udzielonej pomocy medycznej dla wszystkich obywateli. Należy jednakże zaznaczyć, że przeznaczenie oraz sposób wykorzystywania ambulansów ratunkowych powoduje, że ambulanse są intensywnie eksploatowane oraz podlegają szybkiemu technicznemu zużyciu. Częste wyjazdy do interwencji medycznych, ciężkie warunki eksploatacji oraz większe ryzyko uszkodzenia podczas pełnienia służby ograniczają możliwość ich używania z takim samym natężeniem przez cały okres trwałości projektu (obecnie 5 lat). Z punktu widzenia eksploatacji bardziej efektywne są zatem inwestycje polegające na modernizacji budynków, budowie lądowisk czy zakupie specjalistycznej aparatury medycznej, które nie są narażone w tak wysokim stopniu na techniczną degradację. Ponadto, w przypadku beneficjentów projektów dotyczących zakupu ambulansów istnieje znacznie większe ryzyko nie zachowania trwałości projektu z powodu braku ciągłości w kontraktowaniu świadczeń z odpowiednim wojewódzkim oddziałem Narodowego Funduszu Zdrowia, gdyż wymogi stawiane przez płatnika są relatywnie łatwe do spełnienia przez świadczeniodawców, przez co zwiększa się konkurencja podmiotów leczniczych zainteresowanych świadczeniem przedmiotowych usług.
----	--	---	-----	---	---	---



7.	Województwo Lubuskie	Oś priorytetowa VII, priorytet inwestycyjny 9.1	141	Zapisy dotyczące „Komplementarności i demarkacji osi priorytetowej z przedsięwzięciami współfinansowanymi z 16 RPO” powinny zostać rozszerzone na poziomie krajowym również o podmioty, dla których organem założycielskim są województwa.	Uzasadnienie: Brak takiego zapisu spowoduje wyłączenie tych podmiotów z możliwości ubiegania się o dofinansowanie projektów ponadregionalnych np. w ramach Strategii Rozwoju Polski Zachodniej	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b></p> <p>Zgodnie z założeniami na poziomie krajowym wspierana będzie infrastruktura ratownictwa medycznego (bez względu na typ organu założycielskiego) oraz ponadregionalnych podmiotów leczniczych, dla których organem założycielskim jest minister lub centralny organ administracji rządowej, publiczna uczelnia medyczna lub publiczna uczelnia prowadząca działalność dydaktyczną i badawczą w dziedzinie nauk medycznych oraz instytuty badawcze prowadzące badania naukowe i prace rozwojowe w dziedzinie nauk medycznych oraz podmioty powstałe z ich przekształcenia. W ramach 16 RPO wspierana będzie infrastruktura podmiotów leczniczych, dla których organem założycielskim są jednostki samorządu terytorialnego z wyłączeniem ratownictwa medycznego. Powyższe, będące kontynuacją rozwiązania z obecnej perspektywy finansowej, pozwala z jednej strony na uwzględnienie niewątpliwej specyfiki podmiotów „centralnych” jak i wprowadzenie jednoznacznej i klarownej linii demarkacyjnej. Ponadto obecne zapisy dotyczące komplementarności i demarkacji nie będą przedmiotem tekstu POliŚ, co ma odzwierciedlać opracowany przez KE wzór programu operacyjnego.</p>
----	----------------------	---	-----	--	--	---

8.	Województwo Lubuskie	Oś priorytetowa VII, priorytet inwestycyjny 9.1	140	„Odnosnie inwestycji dotyczących wzmocnienia ponadregionalnej infrastruktury ochrony zdrowia należy podkreślić, iż ze względu na swój charakter będą one realizowane tylko na obszarze dużych ośrodków miejskich (w szczególności miast wojewódzkich)”.	Uzasadnienie: określenie „dużych ośrodków miejskich jest nieprecyzyjne i nie ma odniesienia w OSI.	<p><b>Uwaga uwzględniona.</b></p> <p>Beneficjentami działań w zakresie wzmocnienia ponadregionalnej infrastruktury ochrony zdrowia będą ponadregionalne podmioty lecznicze, dla których organem założycielskim jest minister lub centralny organ administracji rządowej, publiczna uczelnia medyczna lub publiczna uczelnia prowadząca działalność dydaktyczną i badawczą w dziedzinie nauk medycznych oraz instytuty badawcze prowadzące badania naukowe i prace rozwojowe w dziedzinie nauk medycznych. Są to jednostki, które w głównej mierze zlokalizowane są na obszarze dużych ośrodków miejskich.</p> <p>Z uwagi jednakże na fakt, iż nie wszystkie ponadregionalne podmioty lecznicze zlokalizowane są na terenie dużych ośrodków miejskich, skorygowane brzmienie zapisu to:</p> <p>„Odnosnie inwestycji dotyczących wzmocnienia ponadregionalnej infrastruktury ochrony zdrowia należy podkreślić, iż ze względu na swój charakter będą one realizowane głównie na obszarze dużych ośrodków miejskich”.</p>
----	----------------------	---	-----	---	--	--

9.	Województwo Lubuskie	Oś priorytetowa VII, priorytet inwestycyjny 9.1	137-138	<p>Typy projektów i zasady wyboru projektów do dofinansowania oraz za każdym razem, gdzie pojawia się wzmianka o „wspieraniu baz lotniczego pogotowia ratunkowego” proponujemy, żeby posługiwać się taką formułą, jak w przypadku centrów urazowych i wskazywać: „modernizację istniejących oraz utworzenie nowych baz lotniczego pogotowia ratunkowego”.</p> <p>„Infrastruktura ponadregionalnych podmiotów leczniczych”</p> <p>„wsparcie oddziałów oraz innych jednostek organizacyjnych szpitali ponadregionalnych udzielających świadczeń zdrowotnych stacjonarnych i całonocnych na rzecz osób dorosłych, dedykowanych chorobom układu krążenia, nowotworowym, układu kostno - stawowo - mięśniowego, układu oddechowego, psychicznym (roboty budowlane, doposażenie)” – nie wskazano, czy wsparciem zostaną objęte wszystkie typy oddziałów (np.: psychiatrycznych: zamknięte, otwarte, psychiatryczne ogólne, rehabilitacji psychiatrycznej, leczenia uzależnień, opiekuńczo-lecznicze) czy tylko jednostki z wybranymi klasyfikacjami chorób?</p>	<p>Doprecyzowanie zapisów.</p> <p>Konieczne jest zdefiniowanie „ponadregionalnego podmiotu leczniczego” tak, aby na etapie składania dokumentacji konkursowej nie było problemów z interpretacją zapisów.</p>	<p><b>Uwaga częściowo uwzględniona</b></p> <p>W części dotyczącej doprecyzowania zapisów definiujących potencjalnych beneficjentów uwaga ta jest zbieżna z uwagą zgłoszoną do PO IIŚ przez Ministerstwo Zdrowia. Proponuje się następujące uszczegółowienie zapisu:</p> <p><i>„Głównymi beneficjentami realizowanych w ramach osi priorytetowej projektów będą podmioty lecznicze udzielające świadczeń zdrowotnych w zakresie ratownictwa medycznego oraz podmioty lecznicze (a także przedsiębiorcy powstałe z ich przekształcenia) utworzone przez ministra lub centralny organ administracji rządowej, publiczną uczelnię medyczną lub publiczną uczelnię prowadzącą działalność dydaktyczną i badawczą w dziedzinie nauk medycznych, instytuty badawcze prowadzące badania naukowe i prace rozwojowe w dziedzinie nauk medycznych, uczestniczące w systemie ochrony zdrowia”</i></p> <p><i>Uwzględnić należy także uwagę dot. baz lotniczego pogotowia ratunkowego. Proponujemy następującą redakcję PO: - wsparcie istniejących oraz utworzenie nowych baz lotniczego pogotowia ratunkowego (roboty budowlane, doposażenie) oraz wyposażenie śmigłowców ratowniczych w sprzęt umożliwiający loty w trudnych warunkach atmosferycznych i w nocy.</i></p> <p>Natomiast typy oddziałów szpitalnych objętych wsparciem doprecyzowane zostaną na etapie formułowania SZOP, kryteriów wyboru projektów oraz dokumentacji konkursowej. Program operacyjny z natury zawiera postanowienia o charakterze ogólnym.</p>
----	----------------------	---	---------	---	---	--

10.	Miasto Łódź - Urząd Miasta Łodzi	Oś priorytetowa VII, priorytet inwestycyjny 9.1	136	<p>włączenie projektów dotyczących osób starszych (60+) –</p> <p>w szczególności przeciwdziałających skutkom tzw. wielkich zespołów geriatrycznych – depresja, otępienie, upadki, zapewniających długotrwałą, kompleksową opiekę oraz nowoczesną rehabilitację.</p>	<p>Prognozy demograficzne wskazują, iż populacja osób starszych zyskiwać będzie na znaczeniu, co oznacza, że problemy zdrowotne osób starszych i działania zmierzające do utrzymania zdrowia i aktywności seniorów będą miały nie tylko czysto zdrowotne znaczenie lecz również przekładać się będą, w coraz większym stopniu, na potencjał gospodarczy kraju.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> Wsparcie działań związanych z opieką nad osobami starszymi powinno być realizowane na poziomie regionalnym, tak aby zapewnić pacjentom dostęp do ww. świadczeń jak najbliżej miejsca zamieszkania. Kwestia geograficznej dostępności do świadczeń opieki długoterminowej jest również niezwykle istotna dla rodzin osób wymagających przedmiotowej opieki. Niemniej jednak, w ramach POIS 2014-2020 przewiduje się także działania związane z dostosowaniem obiektów szpitali ponadregionalnych do potrzeb osób starszych, niepełnosprawnych i niesamodzielnych (jako element projektów). Ponadto, projekty adresowane do osób starszych uwzględnione są w PO Wiedza Edukacja Rozwój.</p>
11.	Miasto Łódź - Urząd Miasta Łodzi	Oś priorytetowa VII, priorytet inwestycyjny 9.1	136	<p>wsparcie budowy lądowisk/lotnisk dla już istniejących SOR.</p>	<p>Budowa lądowisk dla istniejących dobrze wyposażonych i posiadających odpowiednie zaplecze kadrowo – aparaturowe SOR-ów może w sposób znaczący wzmocnić system ratownictwa medycznego oraz skrócić czas udzielenia pomocy medycznej.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> Planowany w VII osi zakres interwencji obejmuje także wsparcie dla budowy lądowisk przy nowotworzonych SORach. W sytuacji realizacji projektu polegającego na utworzeniu SOR, wyłączenie możliwości uzyskania wsparcia na budowę lądowiska dla tego SOR doprowadzi do utraty statusu SOR. Wsparciem w tym zakresie objęte zostaną także jednostki organizacyjne szpitali wyspecjalizowane w zakresie udzielania świadczeń zdrowotnych niezbędnych dla ratownictwa medycznego z uwagi na strategiczny charakter udzielanych przez nie świadczeń, gdzie kluczowy jest czas dotarcia.</p>

12.	Powiat Nowosądecki	Oś priorytetowa VII, priorytet inwestycyjny 9.1	137	<p>Wprowadzenie dodatkowych typów projektów:</p> <p>-infrastruktura ratownictwa medycznego</p> <p>Zakup specjalistycznych środków transportu sanitarnego (ambulansów) wraz z wyposażeniem na potrzeby specjalistycznych i podstawowych zespołów ratownictwa medycznego</p> <p>Zakup aparatury medycznej niezbędnej w dziedzinie medycyny ratunkowej</p> <p>Przebudowa, rozbudowa i remont obiektów związanych z infrastrukturą ochrony zdrowia w zakresie ratownictwa medycznego</p> <p>Zakup urządzeń teleinformatycznych używanych przez ZRM</p> <p>-infrastruktura ponadregionalnych lub regionalnych podmiotów leczniczych</p> <p>wsparcie oddziałów oraz innych jednostek organizacyjnych szpitali ponadregionalnych i regionalnych udzielających świadczeń zdrowotnych stacjonarnych i całodobowych na rzecz osób dorosłych (...)</p>	<p>Jak czytamy w uzasadnieniu do POiŚ 2007-2013 „Poprawa zdrowia społeczeństwa ma służyć zaktywizowaniu i lepszemu wykorzystaniu jego podstawowych możliwości, co przyczyni się do wzrostu liczby osób aktywnych zawodowo na rynku pracy. Istotnym elementem zwiększenia bezpieczeństwa zdrowotnego zasobów pracy w Polsce jest poprawa infrastruktury ochrony zdrowia, standardu wyposażenia w sprzęt medyczny oraz skuteczności działań w stanach zagrożenia zdrowotnego. Rozwój zintegrowanego systemu ratownictwa medycznego będzie jednym z kluczowych czynników obniżenia poziomu śmiertelności oraz niepełnosprawności, co przyczyni się do wsparcia dobrego poziomu zdrowia osób w wieku produkcyjnym ... Przedmiotowe uzasadnienie powinno mieć dalszą kontynuację w perspektywie 2014-2020, gdzie z proponowanych typów przedsięwzięć usunięto zakup specjalistycznych środków transportu sanitarnego oraz zawężono grupę beneficjentów do szpitalnych oddziałów ratunkowych zapominając o jednostkach państwowego ratownictwa medycznego.</p> <p>Ponadto zawężenie wsparcia tylko dla ponadregionalnych podmiotów leczniczych jest nieuzasadnione z uwagi na rolę i wagę pozostałych szpitali, które pełnią funkcje zarówno regionalne jak i ponadregionalne z uwagi na ilość obsługiwanych pacjentów. Biorąc pod uwagę powiatowy szpital w Krynicy- Zdroju, który obsługuje pacjentów nie tylko z Polski ale i z zagranicy nie ma możliwości zredukowania jego działań tylko do</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b></p> <p>Nie przewiduje kontynuowania wsparcia dla zespołów ratownictwa medycznego w zakresie zakupu ambulansów. W ramach interwencji funduszy unijnych w perspektywie finansowej 2007-13 zakupiono 322 ambulanse ratownicze na potrzeby podstawowych i specjalistycznych zespołów ratownictwa medycznego, co pozwoliło na wyposażenie 22% zespołów. Dzięki realizacji tego zadania mediana czasu dotarcia na miejsce zdarzenia od chwili wezwania zespołu jest na bardzo wysokim poziomie i w 2012 r. wynosiła 5,9 minut w mieście powyżej 100 tys. mieszkańców i 13 minut poza miastem powyżej 100 tys. mieszkańców, przy zakładanych docelowych wartościach odpowiedni 10 i 15 minut.</p> <p>Zrealizowane projekty pozwoliły na wypełnienie luki na mapie dostępności do świadczeń medycznych w ramach ratownictwa medycznego, poprawiając jakość i pozwalając wyrównać szanse w dostępie do jak najszybciej udzielonej pomocy medycznej dla wszystkich obywateli.</p> <p>Należy jednakże zaznaczyć, że przeznaczenie oraz sposób wykorzystywania ambulansów ratunkowych powoduje, że ambulanse są intensywnie eksploatowane oraz podlegają szybkiemu technicznemu zużyciu. Częste wyjazdy do interwencji medycznych, ciężkie warunki eksploatacji oraz większe ryzyko uszkodzenia podczas pełnienia służby ograniczają możliwość ich używania z takim samym natężeniem przez cały okres trwałości projektu. Z punktu widzenia eksploatacji bardziej efektywne są zatem inwestycje polegające na modernizacji budynków, budowie lądowisk czy zakupie specjalistycznej aparatury medycznej, które nie są narażone w tak wysokim stopniu na techniczną degradację.</p> <p>Ponadto, w przypadku beneficjentów projektów dotyczących zakupu ambulansów istnieje znacznie większe ryzyko nie zachowania trwałości projektu z powodu braku ciągłości w kontraktowaniu świadczeń z odpowiednim wojewódzkim oddziałem Narodowego Funduszu Zdrowia, gdyż wymogi stawiane przez płatnika są relatywnie łatwe do spełnienia przez świadczeniodawców, przez co zwiększa się konkurencja podmiotów leczniczych zainteresowanych świadczeniem przedmiotowych usług.</p> <p>Nieuwzględnienie szpitali podległych jednostkom samorządu terytorialnego w PO liŚ 2014-2020 nie oznacza, że szpitale te pozbawione zostaną możliwości aplikowania o środki z funduszy unijnych. Kwestię tę precyzują założenia linii demarkacyjnej zgodnie, z którą infrastruktura podmiotów leczniczych, dla których organem założycielskim są właściwe jednostki samorządu terytorialnego (z wyłączeniem ratownictwa medycznego) wspierane będą w ramach regionalnych programów operacyjnych. Nie jest możliwe ubieganie się podmiotu leczniczego o środki na ten sam zakres rzeczowy w</p>
-----	--------------------	---	-----	---	---	---

				<p>obszaru danego regionu z uwagi na specyfikę położenia i liczbę obsługiwanych pacjentów. W związku z powyższym proszę o wprowadzenie w/w zmian do projektu POIŚ 2014-2020.</p>	<p>ramach różnych programów operacyjnych. Ponadto, zgodnie z założeniami linii demarkacyjnej na poziomie krajowym wspierana będzie infrastruktura ratownictwa medycznego (bez względu na typ organu założycielskiego) oraz ponadregionalnych podmiotów leczniczych, dla których organem założycielskim jest minister lub centralny organ administracji rządowej, publiczna uczelnia medyczna lub publiczna uczelnia prowadząca działalność dydaktyczną i badawczą w dziedzinie nauk medycznych oraz instytuty badawcze prowadzące badania naukowe i prace rozwojowe w dziedzinie nauk medycznych oraz podmioty powstałe z ich przekształcenia. W ramach 16 RPO wspierana będzie infrastruktura podmiotów leczniczych, dla których organem założycielskim są jednostki samorządu terytorialnego z wyłączeniem ratownictwa medycznego. Powyższe, będące kontynuacją rozwiązania z obecnej perspektywy finansowej, pozwala z jednej strony na uwzględnienie niewątpliwej specyfiki podmiotów „centralnych”, jak i wprowadzenie jednoznacznej i klarownej linii demarkacyjnej.</p>
--	--	--	--	--	--

13.	Urząd Miasta Krakowa	Oś priorytetowa VII, priorytet inwestycyjny 9.1	137	<p>W akapicie dotyczącym przewidywanych typów projektów (str. 137) proponuje się dodanie:</p> <p>Infrastruktura systemu pomocy społecznej:</p> <p>- modernizacja istniejących oraz utworzenie nowych jednostek pomocy społecznej działających na rzecz osób starszych i niepełnosprawnych, w tym Domów Pomocy Społecznej, Rodzinnych Domów Pomocy Społecznej, Ośrodków Wsparcia, Środowiskowych Domów Samopomocy (budowa, przebudowa, remonty, doposażenie)</p> <p>- modernizacja istniejących oraz utworzenie nowych jednostek pomocy społecznej oraz pieczy zastępczej działających na rzecz zapewnienia opieki dzieciom jej pozbawionym oraz na rzecz dzieci niepełnosprawnych (budowa, przebudowa, remonty, doposażenie)</p>	<p>Uwaga odnosi się do zakresu proponowanego wsparcia i jest zgodna z założonym celem tematycznym. Proponowane zmiany wpisują się bezpośrednio we wspieranie włączenia społecznego oraz walkę z ubóstwem.</p> <p>Bez wprowadzenia proponowanej zmiany, dotychczasowe zapisy projektu Programu Operacyjnego nie stanowią odpowiedzi na Priorytet inwestycyjny 9.1 w zakresie inwestycji w infrastrukturę społeczną.</p> <p>Proponowane uwagi odpowiadają na podane w projekcie Programu uzasadnienie obejmujące konieczność podjęcia działań na rzecz osób starszych oraz dzieci.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b></p> <p>Oś priorytetowa VII dedykowana została infrastrukturze ochrony zdrowia. Jednocześnie, mając na uwadze założenia w zakresie linii demarkacyjnej, wsparcie inwestycji realizowanych przez jednostki, dla których organem tworzącym są jst przewidziane zostało w 16 RPO.</p> <p>Proponowane działania są także częściowo uzgłędnione w projekcie PO Wiedza, Edukacja, Rozwój.</p>
-----	----------------------	---	-----	--	--	--

14.	Urząd Miasta Krakowa	Oś priorytetowa VII, priorytet inwestycyjny 9.1	136-142	<p>1. Potencjalni beneficjenci oraz grupy docelowe:</p> <p>w miejsce szpitale ponadregionalne wpisać:</p> <p>„podmioty lecznicze działające w publicznym systemie ochrony zdrowia” str. 138,</p> <p>2. Rozszerzenie katalogu działań nakierowanych na reorganizację zasobów opieki geriatrycznej podmiotów leczniczych działających w publicznym systemie ochrony zdrowia, str. 139.</p>	<p>1. w ramach Osi VII, wskazuje się m. in. na realizację działań (roboty budowlane wraz z zakupem wyposażenia) w podmiotach leczniczych o znaczeniu ponadregionalnym nakierowanych na dostosowanie systemu ochrony zdrowia do zmian demograficznych. Wybór priorytetów uwzględni działania nakierowane na narastające zjawisko starzenia się społeczeństwa, w tym zmniejszający się odsetek osób w wieku produkcyjnym, nie uwzględniono jednak możliwości realizacji działań z zakresu rozbudowy geriatrycznej opieki zdrowotnej.</p> <p>2. założono ograniczenia co do zakresów rzeczowych jedynie do działań „wynikających z wymogów określonych w przepisach i przez płatnika świadczeń zdrowotnych w ramach publicznego systemu ubezpieczeń zdrowotnych”.</p> <p>3. miejskie podmioty lecznicze – nie będące jednostkami ponadregionalnymi, dla których Gmina Miejska Kraków stanowi podmiot tworzący, nie będą brane pod uwagę do dofinansowania w ramach ww. działań;</p> <p>4. w projektach dokumentów dotyczących Regionalnego Programu Operacyjnego dla województwa małopolskiego na lata 2014-2020, udział miejskich podmiotów leczniczych jest marginalizowany. Dodatkowo ww. projekty regionalne nie zakładają finansowania działań w podmiotach leczniczych wynikających z obowiązku dostosowania w terminie i zakresie określonym w stosownych przepisach. Pozyskanie środków Unii</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b></p> <p>Rozszerzenie katalogu potencjalnych Beneficjentów jest niecelowe. Wybór podmiotów leczniczych o charakterze ponadregionalnym jako potencjalnych Beneficjentów POIiŚ 2014-2020 wynika z ich wysokiego poziomu referencyjności, charakteru udzielanych świadczeń medycznych oraz dużego potencjału naukowo – badawczego. W szpitalach o znaczeniu ponadregionalnym udzielane są wysokospecjalistyczne świadczenia medyczne oraz przyjmowani są pacjenci z najtrudniejszymi i najcięższymi jednostkami chorobowymi. Ponadto wsparcie działań nakierowanych na reorganizację zasobów opieki geriatrycznej podmiotów leczniczych powinno być realizowane na poziomie regionalnym, tak aby zapewnić pacjentom dostęp do ww. świadczeń jak najbliżej miejsca zamieszkania. Kwestia geograficznej dostępności do świadczeń opieki długoterminowej jest również niezwykle istotna dla rodzin osób wymagających przedmiotowej opieki. Niemniej jednak, w ramach POIiŚ 2014-2020 przewiduje się także działania związane z dostosowaniem obiektów szpitali ponadregionalnych do potrzeb osób starszych, niepełnosprawnych i niesamodzielnych (jako element projektów).</p> <p>Jednocześnie, zgodnie z założeniami linii demarkacyjnej na poziomie krajowym wspierana będzie infrastruktura ratownictwa medycznego (bez względu na typ organu założycielskiego) oraz ponadregionalnych podmiotów leczniczych, dla których organem założycielskim jest minister lub centralny organ administracji rządowej, publiczna uczelnia medyczna lub publiczna uczelnia prowadząca działalność dydaktyczną i badawczą w dziedzinie nauk medycznych oraz instytuty badawcze prowadzące badania naukowe i prace rozwojowe w dziedzinie nauk medycznych oraz podmioty powstałe z ich przekształcenia. W ramach 16 RPO wspierana będzie infrastruktura podmiotów leczniczych, dla których organem założycielskim są jednostki samorządu terytorialnego z wyłączeniem ratownictwa medycznego. Powyższe, będące kontynuacją rozwiązania z obecnej perspektywy finansowej, pozwala z jednej strony na uwzględnienie niewątpliwej specyfiki podmiotów „centralnych”, jak i wprowadzenie jednoznacznej i klarownej linii demarkacyjnej.</p>
-----	----------------------	---	---------	--	---	---



Europejskiej w ramach nowej perspektywy finansowej jest jedyną szansą poprawy jakości funkcjonowania szpitali i innych publicznych placówek ochrony zdrowia, w szczególności w zakresie dostosowania infrastruktury szpitali do ustawowych wymogów sanitarnych.

Mając powyższe na uwadze wnioskuję się o rozszerzenie kategorii beneficjentów o „podmioty lecznicze działające w publicznym systemie ochrony zdrowia” oraz o rozszerzenie katalogu działań nakierowanych na reorganizację zasobów podmiotów leczniczych w zakresie geriatry.

15.	Miasto Stołeczne Warszawa (Biuro Funduszy Europejskich i Rozwoju Gospodarczego, Urząd m.st. Warszawy)	Oś priorytetowa VII, priorytet inwestycyjny 9.1	138	Wnioskuje się o literalne wpisanie możliwości realizacji projektów przez szpitale dla których podmiotem tworzącym jest miasto na prawach powiatu.	Doprecyzowanie zapisów celem ujednoznacznienia treści Programu Operacyjnego.	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b></p> <p>Zgodnie z założeniami linii demarkacyjnej na poziomie krajowym wspierana będzie infrastruktura ratownictwa medycznego (bez względu na typ organu założycielskiego) oraz ponadregionalnych podmiotów leczniczych, dla których organem założycielskim jest minister lub centralny organ administracji rządowej, publiczna uczelnia medyczna lub publiczna uczelnia prowadząca działalność dydaktyczną i badawczą w dziedzinie nauk medycznych oraz instytuty badawcze prowadzące badania naukowe i prace rozwojowe w dziedzinie nauk medycznych oraz podmioty powstałe z ich przekształcenia. W ramach 16 RPO wspierana będzie infrastruktura podmiotów leczniczych, dla których organem założycielskim są jednostki samorządu terytorialnego z wyłączeniem ratownictwa medycznego. Powyższe, będące kontynuacją rozwiązania z obecnej perspektywy finansowej, pozwala z jednej strony na uwzględnienie niewątpliwej specyfiki podmiotów „centralnych” jak i wprowadzenie jednoznacznej i klarownej linii demarkacyjnej.</p>
-----	---	---	-----	---	--	---

16.	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego Wydział Rozwoju Regionalnego	Oś priorytetowa VII, priorytet inwestycyjny 9.1	135	<p>Rekomenduje się uwzględnienie projektu pn.: Wdrożenie w wybranych szpitalach wielospecjalistycznych, dla których podmiotem tworzącym jest Województwo Śląskie, systemu unit dose, czyli aptecznego systemu przygotowania indywidualnej dawki leku dla pacjenta.</p>	<p>Zgodnie z projektem Mandatu Negocyjacyjnego Samorządu ww. przedsięwzięcie będzie rekomendowane przez Województwo Śląskie do objęcia go wsparciem ze środków krajowych.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> Zgodnie z założeniami linii demarkacyjnej na poziomie krajowym wspierana będzie infrastruktura ratownictwa medycznego (bez względu na typ organu założycielskiego) oraz ponadregionalnych podmiotów leczniczych, dla których organem założycielskim jest minister lub centralny organ administracji rządowej, publiczna uczelnia medyczna lub publiczna uczelnia prowadząca działalność dydaktyczną i badawczą w dziedzinie nauk medycznych oraz instytuty badawcze prowadzące badania naukowe i prace rozwojowe w dziedzinie nauk medycznych oraz podmioty powstałe z ich przekształcenia. W ramach 16 RPO wspierana będzie infrastruktura podmiotów leczniczych, dla których organem założycielskim są jednostki samorządu terytorialnego z wyłączeniem ratownictwa medycznego. Powyższe, będące kontynuacją rozwiązania z obecnej perspektywy finansowej, pozwala z jednej strony na uwzględnienie niewątpliwej specyfiki podmiotów „centralnych”, jak i wprowadzenie jednoznacznej i klarownej linii demarkacyjnej.</p>
-----	--	---	-----	--	---	---

17.	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego Wydział Rozwoju Regionalnego	Oś priorytetowa VII, priorytet inwestycyjny 9.1	135	Rekomenduje się uwzględnienie projektu pn.: Przebudowa i rozbudowa bloku operacyjnego, Izby Przyjęć i Oddziału Rehabilitacji Specjalistycznego Szpitala Wieloprofilowego dla Samodzielnego Publicznego Szpitala Klinicznego nr 7 Śląskiego Uniwersytetu Medycznego w Katowicach Górnośląskiego Centrum Medycznego im. prof. Leszka Gieca, na liście projektów kluczowych.	Zgodnie z projektem Mandatu Negocyjacyjnego Samorządu ww. przedsięwzięcie będzie rekomendowane przez Województwo Śląskie do objęcia go wsparciem ze środków krajowych. Beneficjentem projektu jest Śląski Uniwersytet Medyczny, który od lat pozostaje liczącym się w kraju ośrodkiem dydaktycznym, naukowym i klinicznym.	<b>Uwaga nieuwzględniona</b> Zgłoszone inwestycje podlegać będą ocenie, podczas której zastosowane zostaną kryteria umożliwiające wyłonienie przedsięwzięć najistotniejszych z punktu widzenia wyników diagnozy epidemiologiczno-demograficznej i uwarunkowań specyficznych Polski, a także w największym stopniu przyczyniających się do podniesienia jakości i dostępności do świadczeń dla większej populacji mieszkańców Polski.
-----	--	---	-----	---	--	---

18.	Urząd Miasta Częstochowy	Oś priorytetowa VII, priorytet inwestycyjny 9.1	136-139	Brak wsparcia dla pogotowia ratunkowego	<p>Przedstawiony dokument uniemożliwia złożenie wniosków o dofinansowanie w ramach projektu Infrastruktura i Środowisko.</p> <p>Wymieniono jedynie lotnicze pogotowie ratunkowe oraz SOR-y, natomiast nie uwzględniono pogotowia ratunkowego jako podmiotu mogącego ubiegać się o dofinansowanie. Stacje pogotowia ratunkowego dysponują przestarzałymi ambulansami sanitarnymi, wyeksploatowanymi i awaryjnymi. Jedynie ich wymiana pozwala na utrzymanie się na rynku usług medycznych jak również pozwoli na prawidłowe zabezpieczenie świadczeń zdrowotnych ratujących zdrowie i życie mieszkańców regionu i pozwoli na zwiększenie skuteczności udzielania świadczeń ratowniczych. Zapisy przedłożonego dokumentu w tej formie uniemożliwiają pogotowiu ratunkowemu ubieganie się o dofinansowanie również na remonty i inwestycje.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b></p> <p>Nie przewiduje kontynuowania wsparcia dla zespołów ratownictwa medycznego w zakresie zakupu ambulansów. W ramach interwencji funduszy unijnych w perspektywie finansowej 2007-13 zakupiono 322 ambulanse ratownicze na potrzeby podstawowych i specjalistycznych zespołów ratownictwa medycznego, co pozwoliło na wyposażenie 22% zespołów. Dzięki realizacji tego zadania mediana czasu dotarcia na miejsce zdarzenia od chwili wezwania zespołu jest na bardzo wysokim poziomie i w 2012 r. wynosiła 5,9 minut w mieście powyżej 100 tys. mieszkańców i 13 minut poza miastem powyżej 100 tys. mieszkańców, przy zakładanych docelowych wartościach odpowiedni 10 i 15 minut.</p> <p>Zrealizowane projekty pozwoliły na wypełnienie luki na mapie dostępności do świadczeń medycznych w ramach ratownictwa medycznego, poprawiając jakość i pozwalając wyrównać szanse w dostępie do jak najszybciej udzielonej pomocy medycznej dla wszystkich obywateli.</p> <p>Należy jednakże zaznaczyć, że przeznaczenie oraz sposób wykorzystywania ambulansów ratunkowych powoduje, że ambulanse są intensywnie eksploatowane oraz podlegają szybkiemu technicznemu zużyciu. Częste wyjazdy do interwencji medycznych, ciężkie warunki eksploatacji oraz większe ryzyko uszkodzenia podczas pełnienia służby ograniczają możliwość ich używania z takim samym natężeniem przez cały okres trwałości projektu. Z punktu widzenia eksploatacji bardziej efektywne są zatem inwestycje polegające na modernizacji budynków, budowie lądowisk czy zakupie specjalistycznej aparatury medycznej, które nie są narażone w tak wysokim stopniu na techniczną degradację. Ponadto, w przypadku beneficjentów projektów dotyczących zakupu ambulansów istnieje znacznie większe ryzyko nie zachowania trwałości projektu z powodu braku ciągłości w kontraktowaniu świadczeń z odpowiednim wojewódzkim oddziałem Narodowego Funduszu Zdrowia, gdyż wymogi stawiane przez płatnika są relatywnie łatwe do spełnienia przez świadczeniodawców, przez co zwiększa się konkurencja podmiotów leczniczych zainteresowanych świadczeniem przedmiotowych usług.</p> <p>Dodatkowo należy zauważyć, iż podstawową jednostką systemu ratownictwa medycznego udzielającą świadczeń opieki zdrowotnej osobom w stanie nagłego zagrożenia zdrowotnego jest szpitalny oddział ratunkowy. Wsparcie remontu i inwestycji w zakresie infrastruktury technicznej pogotowia ratunkowego nie wpłynie bezpośrednio na jakość oraz dostępność specjalistycznych i wysokospecjalistycznych usług medycznych.</p>
-----	--------------------------	---	---------	---	--	--

19.	Urząd Miasta Częstochowy	Oś priorytetowa VII, priorytet inwestycyjny 9.1	136-139	<p>Przy realizacji projektów w trybie konkursowym POIiŚ przewiduje wsparcie przyszpitalnych całodobowych lotnisk i lądowisk dla śmigłowców. Zakres ten powinien zostać poszerzony o utworzenie nowych obiektów.</p>	<p>W chwili obecnej w niektórych województwach funkcjonuje zaledwie kilka lądowisk. Ich wsparcie nie wpłynie na zwiększenie ilości w regionie. Brak możliwości sfinansowania nowych lądowisk zmusi niektóre szpitale do zamykania SOR-ów, a w efekcie doprowadzi do ograniczenia ilości świadczeń w zakresie ratownictwa medycznego.</p>	<p><b>Uwaga uwzględniona</b> Proponujemy następującą redakcję fragmentu PO poświęconego typom projektów:- wsparcie istniejących oraz utworzenie nowych przyszpitalnych całodobowych lotnisk lub lądowisk dla śmigłowców – przy SOR oraz jednostkach organizacyjnych szpitali wyspecjalizowanych w zakresie udzielania świadczeń zdrowotnych niezbędnych dla ratownictwa medycznego (roboty budowlane, wyposażenie);- wsparcie istniejących oraz utworzenie nowych baz lotniczego pogotowia ratunkowego (roboty budowlane, wyposażenie) oraz wyposażenie śmigłowców ratowniczych w sprzęt umożliwiający loty w trudnych warunkach atmosferycznych i w nocy;</p>
-----	--------------------------	---	---------	---	--	--

20.	Urząd Miasta Częstochowy	Oś priorytetowa VII, priorytet inwestycyjny 9.1	136-139	<p>Zarówno w zakresie interwencji, typach projektów oraz potencjalnych beneficjentach wskazane są szpitale ponadregionalne jako dominujący adresat osi priorytetowej. Naszym zdaniem wsparcie w ramach POLiS powinno zostać w największym stopniu adresowane również do mniejszych szpitali w ośrodkach miejskich i powiatowych, oraz tych o mniejszym stopniu referencyjności.</p>	<p>Wyraźnie wskazane w treści programu szpitale ponadregionalne bardzo często konkurują z mniejszymi placówkami miejskimi i powiatowymi w konkursach Narodowego Funduszu Zdrowia o te same zakresy leczenia. Większe szanse na dostosowanie do obowiązujących wymogów oraz nowocześniejszy sprzęt umocnią pozycję szpitali ponadregionalnych w konkursach o podział środków publicznych. Takie podejście zawarte w programie powiększy różnicę w jakości świadczonych usług pomiędzy szpitalami. Na terenach gdzie szpitale ponadregionalne nie występują przyczyni się do ograniczenia dostępności do świadczeń realizowanych w nowoczesnych placówkach wyposażonych w najwyższej jakości sprzęt medyczny. Dodatkowo ośrodki ponadregionalne ze względu na swoje specjalizacje często nie realizują świadczeń we wszystkich zakresach. Przykładem jest geriatryka, która najczęściej znajduje się w mniejszych szpitalach, a której zakres świadczeń zdrowotnych wpisuje się w Strategię Rozwoju Kapitału ludzkiego, cel 2 Wudłużenie okresu aktywności zawodowej i zapewnienie efektywnego funkcjonowania osób starszych. Strategia ta wspólnie z Krajową Strategią Rozwoju Regionalnego wśród kierunków interwencji wskazuje zwiększenie dostępności do wysokiej jakości świadczeń zdrowotnych w zakresie opieki nad matką i dzieckiem. W przedmiotowym dokumencie przewidziano wsparcie tych oddziałów zarówno w postaci robót budowlanych jak i doposażenia, ale ponownie tylko dla</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> Jak w punkcie 16.</p>
-----	--------------------------	---	---------	---	--	---

					<p>ponadregionalnych podmiotów leczniczych. Natomiast oddziały ginekologiczno-położnicze, neonatologiczne oraz pediatryczne znajdują się również w większości ośrodków miejskich zapewniając opiekę na tym terenie.</p>	
--	--	--	--	--	---	--



21.	Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego w Poznaniu	Oś priorytetowa VII, priorytet inwestycyjny 9.1	135-142	<p>Uwaga dotyczy potencjalnych beneficjentów, mogących ubiegać się o dofinansowanie ze środków krajowych, realizujących projekty typu „Infrastruktura ponadregionalnych podmiotów leczniczych”.</p> <p>Na stronie 141 w punkcie „Demarkacja z pozostałymi programami – Komplementarność i demarkacja osi priorytetowej z przedsięwzięciami współfinansowanymi z 16 Regionalnymi Programami Operacyjnymi” wsparcie na poziomie krajowym zostało ograniczone do ponadregionalnych podmiotów leczniczych, dla których organem założycielskim jest minister lub centralny organ administracji rządowej, publiczna uczelnia medyczna lub publiczna uczelnia prowadząca działalność dydaktyczną i badawczą w dziedzinie nauk medycznych oraz instytuty prowadzące badania naukowe i prace rozwojowe w dziedzinie nauk medycznych.</p> <p>Naszym zdaniem, potencjalnym beneficjentem powinny być także inne podmioty lecznicze, w tym również te, dla których organem założycielskim są jednostki samorządu terytorialnego (np. szpitale wojewódzkie) w zakresie działalności, która spełnia następujące warunki:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ma ponadregionalny charakter,</li> </ul> <p>oraz w danym zakresie podmiot prowadzi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• kształcenie kadr medycznych,</li> <li>• badania naukowe, tj. podmiot współtworzy nowe procedury i</li> </ul>	<p>Niektóre podmioty lecznicze, dla których organem założycielskim są jednostki samorządu terytorialnego, również prowadzą działalność scharakteryzowaną jako ponadregionalną, której dodatkowymi wyznacznikami są: kształcenie kadr medycznych oraz prowadzenie badań naukowych.</p> <p>Przykładem mogą być dwie jednostki, dla których organem założycielskim jest Województwo Wlkp.:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1.WCO,</li> <li>2.WCPiT.</li> </ol> <p>WCO należy do grupy 10 ośrodków referencyjnych na terenie kraju, gdzie udzielane są wysokospecjalistyczne świadczenia z zakresu chirurgii onkologicznej, radioterapii, chemioterapii, otorynolaryngologii, anestezjologii i intensywnej terapii, medycyny nuklearnej, hormonoterapii, immunoterapii oraz diagnostyki. W Szpitalu działają Katedra Biotechnologii oraz Katedra Onkologii. Podmiot posiada akredytację na prowadzenie specjalizacji kierunkowych. Pracownicy naukowcy Centrum od 1974r. dokonali blisko 3,5 tys. publikacji. Od 2010r. przeprowadzono 32 badania własne z dziedziny onkologii.</p> <p>W WCPiT, z uwagi na wysokospecjalistyczne procedury, przyjmowani są chorzy z całej Polski. W szpitalu działa Klinika Torakochirurgii, która wchodzi w skład Katedry Kardio-Torakochirurgii Uniwersytetu Medycznego w Poznaniu. Podmiot posiada akredytację na</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> Jak w punkcie 16.</p>
-----	--	---	---------	---	---	---

			<p>terapię stosowane w leczeniu.</p> <p>Realizacja inwestycji w zakresie danej działalności w ramach określonych powyżej podmiotów leczniczych, zgodnie z opisem na str. 138, przyczyni się do podniesienia jakości i dostępności ww. świadczeń dla większej populacji mieszkańców Polski.</p>	<p>prowadzenie specjalizacji i staży kierunkowych. W Klinice prowadzone są liczne badania naukowo-kliniczne.</p> <p>Oba podmioty uczestniczą w międzynarodowych programach badawczych.</p> <p>Wymienione podmioty spełniają przedmiotowo założenia odnośnie szpitali ponadregionalnych. Jednakże z uwagi na organ założycielski nie mają możliwości ubiegania się o dofinansowanie infrastruktury związanej z udzielaniem wyskospecjalistycznych świadczeń, których udzielanie wchodzi w zakres ich działalności. Taka sytuacja powoduje nierówne traktowanie podmiotów o podobnych ramach działania przy dostępie do środków unijnych w ramach POIS.</p>	
--	--	--	--	---	--

22.	Ministerstwo Zdrowia	Oś priorytetowa VII, priorytet inwestycyjny 9.1	142	<p>W poniższym zdaniu należy dodać spójnik „i” oraz zamienić literę S na Ś.</p> <p>W ramach POiŚ upowszechnione zostaną nowoczesne technologie medyczne poprzez zakup wysokospecjalistycznej aparatury medycznej o wysokim potencjale innowacyjnym</p>	Uwaga redakcyjna	<b>Uwaga uwzględniona</b>
-----	----------------------	---	-----	--	------------------	---------------------------

23.	Ministerstwo Zdrowia	Oś priorytetowa VII, priorytet inwestycyjny 9.1	141	<p>W poniższym zdaniu, po wyrazie projektów należy dodać wyraz „programów” tak, aby punkt otrzymał następujące brzmienie:</p> <p>- opracowanie i wdrożenie projektów programów profilaktycznych dot. chorób będących istotnym problemem zdrowotnym regionu;</p>	Uwaga redakcyjna	<b>Uwaga uwzględniona</b>
-----	----------------------	---	-----	---	------------------	---------------------------

24.	Ministerstwo Zdrowia	Oś priorytetowa VII, priorytet inwestycyjny 9.1	140	Prośba o następującą redakcję zdania (dodanie wyrazu na po słowie pozwoli): „Utworzenie dodatkowych Szpitalnych Oddziałów Ratunkowych pozwoli na zbliżenie się do wypełnienia kryterium...”	Uwaga redakcyjna	Uwaga uwzględniona
-----	----------------------	---	-----	---	------------------	--------------------

25.	Ministerstwo Zdrowia	Oś priorytetowa VII, priorytet inwestycyjny 9.1	139	<p>W akapicie dotyczącym „Zakresu wykorzystania instrumentów inżynierii finansowej” należy zdanie Nie przewiduje się występowania pomocy publicznej usunąć i zastąpić zdaniem: Wstępnie planuje się objęcie wybranych rodzajów wsparcia programem pomocowym.</p> <p>Redakcji wymaga także przypis nr 205, który powinien otrzymać następujące brzmienie:</p> <p>205 Trwają robocze uzgodnienia z UOKiK w powyższej kwestii.</p>	<p>W rezultacie konsultacji prowadzonych z Urzędem Ochrony Konkurencji i Konsumentów oraz Ministerstwem Rozwoju Regionalnego zakłada się wystąpienie pomocy publicznej w odniesieniu do niektórych typów projektów w priorytecie inwestycyjnym.</p>	<b>Uwga uwzględniona</b>
-----	----------------------	---	-----	---	---	--------------------------

26.	Ministerstwo Zdrowia	Oś priorytetowa VII, priorytet inwestycyjny 9.1	139	<p>Podpunkt rozpoczynający się od sformułowania „- posiadanie przez beneficjenta na etapie składania wniosku...” należy zredagować w następujący sposób:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• posiadanie przez beneficjenta na etapie składania wniosku o dofinansowanie opinii wojewody (po uzyskaniu stanowiska płatnika) o zasadności realizacji inwestycji (w szczególności w przypadku budowy nowych obiektów, rozbudowy placówek, zwiększania liczby łóżek, zakupu dodatkowych urządzeń medycznych) w przypadku wyboru wariantu I opisanego na stronie 171 oraz umowy na świadczenie usług opieki zdrowotnej finansowanych w ramach publicznego systemu ubezpieczeń zdrowotnych (w zakresie zbieżnym z zakresem projektu). W przypadku poszerzania działalności podmiotu leczniczego, wymagane będzie zobowiązanie się do posiadania umowy na świadczenie usług opieki zdrowotnej finansowanych w ramach publicznego systemu ubezpieczeń zdrowotnych najpóźniej w kolejnym okresie kontraktowania świadczeń po zakończeniu realizacji projektu oraz przedłożenie opinii płatnika o zasadności ww. planów inwestycyjnych w kontekście sytuacji epidemiologicznej, wielkości już występującej podaży itp. w przypadku wyboru wariantu II opisanego na str. 171.</li> </ul>	<p>W związku z uwagą Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego do projektu Umowy Partnerstwa Ministerstwo Zdrowia zaproponowało zmianę brzemienia mechanizmu koordynacji poprzez wprowadzenie wariantu II na wypadek opóźnienia w przyjęciu ustawy o instytucjach systemu ubezpieczenia zdrowotnego.</p>	<p><b>Uwga uwzględniona</b></p>
-----	----------------------	---	-----	--	--	---------------------------------

27.	Ministerstwo Zdrowia	Oś priorytetowa VII, priorytet inwestycyjny 9.1	138	<p>Należy uszczegółowić zdanie dotyczące potencjalnych beneficjentów w następującej formie (akapit powinien otrzymać następujące brzmienie:</p> <p>„Głównymi beneficjentami realizowanych w ramach osi priorytetowej projektów będą podmioty lecznicze udzielające świadczeń zdrowotnych w zakresie ratownictwa medycznego oraz podmioty lecznicze (a także przedsiębiorcy powstałe z ich przekształcenia) utworzone przez ministra lub centralny organ administracji rządowej, publiczną uczelnię medyczną lub publiczną uczelnię prowadzącą działalność dydaktyczną i badawczą w dziedzinie nauk medycznych, instytuty badawcze prowadzące badania naukowe i prace rozwojowe w dziedzinie nauk medycznych, uczestniczące w systemie ochrony zdrowia.</p>	<p>Należy uszczegółowić zapis dotyczący potencjalnych beneficjentów tak, aby nie powodował nadinterpretacji, ponieważ marszałkowie uważają, że szpitale wojewódzkie również mają charakter ponadregionalny. Pozostawienie ogólnego zapisu mogłoby w przyszłości powodować trudności w utrzymaniu linii demarkacyjnej.</p>	<p><b>Uwga uwzględniona</b></p>
-----	----------------------	---	-----	--	---	---------------------------------



28.	Ministerstwo Zdrowia	Oś priorytetowa VII, priorytet inwestycyjny 9.1	137	W punkcie dotyczącym modernizacji istniejących oraz nowych centrów urazowych należy zastąpić słowo remont sformułowaniem roboty budowlane	Uwaga ogólna, doprecyzowująca.	<b>Uwaga uwzględniona</b>
-----	----------------------	---	-----	---	--------------------------------	---------------------------

29.		Oś priorytetowa VII, priorytet inwestycyjny 9.1	s.137	<p>W priorytecie VII „Wzmocnienie strategicznej infrastruktury ochrony zdrowia” Priorytet inwestycyjny 9.1: Inwestycje w infrastrukturę zdrowotną i społeczną, które przyczyniają się do rozwoju krajowego, regionalnego i lokalnego, zmniejszania nierówności w zakresie stanu zdrowia oraz przejścia z usług instytucjonalnych do usług na poziomie społeczności lokalnych należy wpisać: infrastrukturę zakładów pielęgnacyjno-opiekuńczych, opiekuńczo-leczniczych, opieki paliatywnej, hospicjów, dziennych domów pomocy dla osób starszych.</p>	<p>W aktualnym brzmieniu priorytet VII wyklucza całkowicie powstanie nowych mikro i małych firm w obszarze zdrowia. W POiŚ-u nie dokonano chyba analizy potrzeb społeczeństwa w zakresie zdrowia. Rozszerzenie wsparcia z POiŚ-u o wskazane w punkcie poprzednim typy projektów, beneficjentów i użytkowników. Wiadomo powszechnie, że społeczeństwo polskie starzeje się; ogólnie dostępne statystyki i raporty GUS, analizy prowadzone przez naukowców i zamieszczone w internecie, założenia strategiczne UE np. Europa 2020, doniesienia prasowe i telewizyjne. W ciągu kilkunastu lat liczba osób, które będą miały powyżej 65 lat zwiększy się znacząco. Starzejące się społeczeństwo to wyzwanie dla polityki zdrowotnej na najbliższe lata. Polska na tle pozostałych krajów Unii Europejskiej wygląda pod tym względem wyjątkowo niekorzystnie. Za kilkadziesiąt lat będziemy najstarszym narodem na kontynencie. Dzietność w Polsce jest na jednym z najniższych poziomów na Świecie. Wg. danych ONZ w 2050 roku będzie nas o 20 procent mniej niż w chwili obecnej. Biorąc powyższe pod uwagę, w niedługiej perspektywie czasowej liczba ludności wymagającej opieki może przekroczyć liczbę osób zdolnych do pracy. Problem ten jest także rozpoznawany przez rządy państw członkowskich UE. W krajach UE nie ma już w zasadzie sporu co do diagnozy sytuacji.</p> <p><b>POTRZEBA DOTYCZĄCA INFRASTRUKTURY PRZEZNACZONEJ DLA OSÓB STARSZYCH MUSI BYĆ PRIORYTETOWA.</b> Niestety w Polsce przeznaczymy miliony na kursy, szkolenia, konferencje, a</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b></p> <p>Biorąc pod uwagę fakt, iż opieka długoterminowa dotyczy osób przewlekle i obłożnie chorych, których stan zdrowia nie wymaga leczenia w warunkach ostrego oddziału szpitalnego, natomiast powoduje występowanie poważnych deficytów w samoopiece, wsparcie przedmiotowego obszaru powinno być realizowane na poziomie regionalnym, tak aby zapewnić pacjentom dostęp do ww. świadczeń jak najbliżej miejsca zamieszkania. Kwestia geograficznej dostępności do świadczeń opieki długoterminowej jest również niezwykle istotna dla rodzin osób wymagających przedmiotowej opieki. Niemniej jednak, w ramach POiŚ 2014-2020 przewiduje się także działania związane z dostosowaniem obiektów szpitali ponadregionalnych do potrzeb osób starszych, niepełnosprawnych i niesamodzielnych (jako element projektów). Co więcej, zgodnie z założeniami oś priorytetowa VII dedykowana została infrastrukturze ochrony zdrowia. Kwestie rozwoju przedsiębiorczości objęte są wsparciem w ramach PO Inteligentny Rozwój 2014-2020 oraz regionalnych programów operacyjnych. Proponowany zakres interwencji nakierowany na osoby starsze objęty jest PO Wiedza, Edukacja, Rozwój.</p>
-----	--	---	-------	---	---	---

					<p>problem starzejącego się społeczeństwa pozostanie nierozwiązany. Obecnie jest na to duża szansa i trzeba niewiele wyobraźni, a przede wszystkim dobrej woli aby rozpocząć działanie na rzecz jego rozwiązania.</p>	
--	--	--	--	--	---	--

30.	Konfederacja Lewiatan	Oś priorytetowa VII, priorytet inwestycyjny 9.1	141	Demarkacja z pozostałymi programami Opis demarkacji w ramach EFRR, pomiędzy PO liŚ i 16 RPO nie może ograniczać się tylko do poziomu organów założycielskich. W PO liŚ należy wskazać planowany zakres interwencji EFRR w obszarze ochrony zdrowia na poziomie regionalnym, analogicznie do opisu zakresu komplementarności w przypadku EFS w RPO oraz PO WER.	Kwestia komplementarności odnosi się do przedmiotu wsparcia i zakresu interwencji, a nie podmiotów zarządzających i w taki sposób powinna zostać opisana w PO liŚ.	<b>Uwaga nieuwzględniona</b> Proponowana demarkacja w ramach VII osi priorytetowej będzie również uwzględniać, że wsparcie infrastruktury o charakterze ponadregionalnym dedykowane będzie 5 głównym grupom chorobowym stanowiącym główne przyczyny niezdolności do pracy i umieralności wśród mieszkańców Polski (choroby układu krążenia, nowotworowe, układu kostno-stawowo-mięśniowego, układu oddechowego, psychiczne) oraz opiece nad matką i dzieckiem.
-----	-----------------------	---	-----	--	--	--

31.	Konfederacja Lewiatan	Oś priorytetowa VII, priorytet inwestycyjny 9.1	136-142	<p>2. W ramach systemu strategicznej infrastruktury ochrony zdrowia należy uwzględnić podstawową opiekę zdrowotną i opiekę ambulatoryjną oraz zaplanować działania w tym obszarze, tym bardziej, że priorytet zakłada przejście z usług instytucjonalnych do usług na poziomie społeczności lokalnych. Zasadne jest zwłaszcza poprawienie dostępu do wysokospecjalistycznej pomocy lekarskiej poprzez zastosowanie w poradniach POZ oraz AOS urządzeń telemedycznych oraz integracja środowiska medycznego w celu optymalnego wykorzystania doświadczenia i wiedzy personelu medycznego. Wsparcie eksperckie w szczególnie trudnych lub bardziej skomplikowanych przypadkach mogłoby wyeliminować niepotrzebny transport pacjenta do szpitala dzięki przekazaniu w formie cyfrowej niezbędnych informacji na temat pacjenta wraz z wynikami badań obrazowych. Takie działanie w znaczny sposób zwiększyłoby efektywność, w tym kosztową, działania systemu opieki zdrowotnej.</p>	<p>Polska ma bardzo wysokie wskaźniki dotyczące liczby hospitalizowanych na populację. Natomiast sektor pozaszpitalny jest zdecydowanie zbyt mało rozwinięty. Zamiast efektywnej opieki i wyleczenia finansujemy więc ludziom pobyty w środowisku stosunkowo mało komfortowym i niebezpiecznym (możliwość zakażeń). Inwestowanie w kompleksowe pozaszpitalne formy opieki jest koniecznością. Rozwiązania technologiczne znacząco ułatwiają takie działanie - w szczególności systemy telemedyczne: telekonsultacje, telemonitoring. Gdyby lekarz miał dostęp online do historii choroby i wyników badań, to mógłby przyspieszyć postawienie diagnozy oraz szybciej podjąć wybór skutecznego sposobu leczenia.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b>  Ze względu na regionalny oraz lokalny charakter świadczeń zdrowotnych udzielanych w ramach podstawowej opieki zdrowotnej i opieki ambulatoryjnej (usługi skierowane do lokalnej społeczności), tego typu infrastruktura powinna być wspierana z poziomu regionalnych programów operacyjnych. Tego typu usługi powinny zostać zlokalizowane możliwie najbliżej miejsc zamieszkania oraz realizowane przez władze regionalne. Podstawowa opieka zdrowotna stanowi pierwsze ogniwo w dotarciu pacjenta do systemu zdrowia. Natomiast, w celu zapewnienia dostępności diagnostyki do jak najszerzej grupy osób, inwestycje w tym zakresie powinny być realizowane na poziomie regionalnym. Usługi z zakresu telemedycyny objęte będą zakresem interwencji PO Polska Cyfrowa 2014-2020 oraz regionalnych programów operacyjnych w ramach działań dotyczących rozwoju e-usług.</p>
-----	-----------------------	---	---------	---	--	---

32.	Konfederacja Lewiatan	Oś priorytetowa VII, priorytet inwestycyjny 9.1	136-142	<p>Zaplanowane w ramach osi działania mają na celu wzmocnienie wyłącznie publicznej infrastruktury ochrony zdrowia. Podmioty przystępujące do konkursu są nierówno traktowane - podmioty publiczne mają uprzywilejowaną pozycję. Należy zagwarantować równe traktowanie podmiotów publicznych i niepublicznych w ramach konkursów PO LiS</p>	<p><b>ZALECENIE RADY</b> w sprawie KPR Polski z 2013 r. oraz zawierające opinię Rady na temat przedstawionego przez Polskę programu konwergencji na lata 2012–2016</p> <p>Bruksela, dnia 29.5.2013</p> <p>„Problemem sektora opieki zdrowotnej w Polsce są ograniczenia</p> <p>w dostępie do opieki, a także brak oszczędności kosztowej, przy czym wydatki na opiekę zdrowotną mają znacząco wzrosnąć w perspektywie średnio- i długoterminowej z powodu starzenia się społeczeństwa, co zwiększy ciężar spoczywający na finansach publicznych.</p> <p>Na str. 139 projektu Programu Operacyjnego INFRASTRUKTURA I ŚRODOWISKO 2014 – 2020 jest zapis, że beneficjent „musi posiadać na etapie składania wniosku o dofinansowanie opinię wojewody (po uzyskaniu stanowiska płatnika) o zasadności realizacji inwestycji (w szczególności w przypadku budowy nowych obiektów, rozbudowy placówek, zwiększania liczby łóżek, zakupu dodatkowych urządzeń medycznych) oraz umowę na świadczenie usług opieki zdrowotnej finansowanych w ramach publicznego systemu ubezpieczeń zdrowotnych (w zakresie zbieżnym z zakresem projektu). W przypadku poszerzenia działalności podmiotu leczniczego, wymagane będzie zobowiązanie się do posiadania umowy na świadczenie usług opieki zdrowotnej finansowanych w ramach publicznego systemu</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b></p> <p>W przypadku działań adresowanych do infrastruktury ratownictwa medycznego o wsparcie mogą aplikować zarówno publiczne jak i niepubliczne podmioty lecznicze udzielające świadczeń zdrowotnych w zakresie ratownictwa medycznego pod warunkiem posiadania umowy o udzielanie świadczeń opieki zdrowotnej zawartej z oddziałem wojewódzkim Narodowego Funduszu Zdrowia albo udzielające świadczeń zdrowotnych finansowanych ze środków publicznych na podstawie innych tytułów. Niepubliczne podmioty lecznicze mogą być także beneficjentami regionalnych programów operacyjnych, w szczególności w ramach działań skierowanych do rozwoju przedsiębiorczości.</p>
-----	-----------------------	---	---------	--	--	--

				<p>ubezpieczeń zdrowotnych najpóźniej w kolejnym okresie kontraktowania świadczeń po zakończeniu realizacji projektu.</p> <p>Taki wymóg oznacza de facto ograniczenie wsparcia do podmiotów publicznych. Dodatkowo, jeśli płatnik, czyli NFZ wyda decyzję pozytywną to oznacza, że ten podmiot otrzyma zapewne kontrakt w kolejnym okresie.</p> <p>Jest to niezgodne z zaleceniami Rady w sprawie krajowego programu reform Polski z 2013 r. (29.05.2013), która wskazuje na „wzmocnienie opieki podstawowej i systemów skierowań oraz wykorzystanie możliwości zwiększenia oszczędności kosztowej w ramach opieki szpitalnej”</p>	
--	--	--	--	--	--

33.	Park Przemysłowy Łomża	Oś priorytetowa VII, priorytet inwestycyjny 9.1	136-140	<p>Wnioskuje o uwzględnienie w priorytecie VII „ Wzmocnienie strategicznej infrastruktury ochrony zdrowia” wsparcia na tworzenie infrastruktury zakładów opiekuńczo leczniczych dla osób starszych, dziennych i stacjonarnych domów pomocy dla osób starszych, hospicjów. Rozszerzenie grupy beneficjentów o grupę przedsiębiorców MŚP, priorytet nie przewiduje możliwości aplikowania po środki z grupy prywatnych małych firm działających w obszarze opieki i zdrowia.</p>	<p>Polska znajduje się w trzydziestce najstarszych krajów świata, przewiduje się, że do roku 2025 ludność Polski spadnie o około 4%, zmniejszone społeczeństwo będzie oczywiście o wiele starsze. Ważnym problemem będzie zapewnienie godnego życia ludziom starszym, oraz brak fizycznej możliwości sprawowania nad nimi opieki przez mniejszą od nich grupę pracujących ludzi. Konieczne jest zapewnienie opieki, poprzez stworzenie i świadczenie usług opiekuńczych dla osób starszych , nie tylko ze strony publicznych instytucji, ale również prywatnych przedsiębiorców. Ostatnio wzrosło zainteresowanie ze strony Niemców usługami typu domy spokojnej starości, co trzeci Niemiec deklaruje chęć korzystania z tych usług w Polsce z racji na wysokie standardy i niskie ceny usług . Jest to szansa by stało się to również narzędziem rozwoju lokalnych przedsiębiorców prowadzących tego typu działalność, ale żeby mogli się rozwijać potrzebne jest wsparcie finansowe ze strony państwa i instytucji UE.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b>  Biorąc pod uwagę fakt, iż opieka długoterminowa dotyczy osób przewlekle i obłożnie chorych, których stan zdrowia nie wymaga leczenia w warunkach ostrego oddziału szpitalnego, natomiast powoduje występowanie poważnych deficytów w samoopiece, wsparcie przedmiotowego obszaru powinno być realizowane na poziomie regionalnym, tak aby zapewnić pacjentom dostęp do ww. świadczeń jak najbliżej miejsca zamieszkania. Kwestia geograficznej dostępności do świadczeń opieki długoterminowej jest również niezwykle istotna dla rodzin osób wymagających przedmiotowej opieki. Niemniej w ramach POIS 2014-2020 przewiduje się także działania związane z dostosowaniem obiektów szpitali ponadregionalnych do potrzeb osób starszych, niepełnosprawnych i niesamodzielnych (jako element projektów). Zgodnie z założeniami oś priorytetowa VII dedykowana została infrastrukturze ochrony zdrowia. Uwaga powinna zatem zostać skierowana do Ministerstwa Pracy i Polityki Społecznej. Jednocześnie, mając na uwadze założenia w zakresie linii demarkacyjnej, wsparcie inwestycji realizowanych przez jednostki, dla których organem tworzącym są jst przewidziane zostało w 16 RPO. Proponowany zakres interwencji nakierowany na osoby starsze objęty jest PO Wiedza, Edukacja, Rozwój. Kwestie rozwoju przedsiębiorczości objęte są wsparciem w ramach Programu Operacyjnego Inteligentny Rozwój 2014-2020 oraz regionalnych programów operacyjnych.</p>
-----	------------------------	---	---------	--	---	---



34.	Wojskowy Instytut Medyczny	Oś priorytetowa VII, priorytet inwestycyjny 9.1	142	Demarkacja z PO Polska Cyfrowa	<p>Linia demarkacyjna z Programem Operacyjnym Polska Cyfrowa definiuje jednoznacznie iż kwestie związane z udostępnianiem danych medycznych oraz telemedycyny mają być rozwiązywane w ramach PO PC. Ponieważ jednak brak jest dokumentów co do ostatecznej konstrukcji Programu Operacyjnego Polska Cyfrowa a pierwsze informacje wskazują na przekazanie obszaru „zdrowie” na poziom regionalny, koniecznym jest zwrócenie uwagi, że taka demarkacja wyeliminuje jednostki ponadregionalne działające w sektorze zdrowie utworzone przez Ministra z prawa ubiegania się o środki na przygotowanie się do wprowadzenia dokumentacji medycznej a w szczególności zakup sprzętu informatycznego, komputerów, skanerów, drukarek niezbędnych do jej prowadzenia.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> Rozwój e-usług (do których zalicza się e-zdrowie) objęty jest interwencjami przewidzianymi w PO Polska Cyfrowa oraz w regionalnych programach operacyjnych, w ramach działań skierowanych do e-usług.</p>
-----	----------------------------	---	-----	--------------------------------	---	---

35.	Wojskowy Instytut Medyczny	Oś priorytetowa VII, priorytet inwestycyjny 9.1	138	Wsparcie w trybie poza konkursowym realizacji niektórych inwestycji dotyczących infrastruktury szpitali ponadregionalnych	Dokument, w sposób niejednoznaczny definiuje kto i na jakich zasadach będzie beneficjentem w trybie poza konkursowym i konkursowym w zakresie projektów dotyczących „inwestycje dotyczące infrastruktury szpitali ponadregionalnych” adresując bliżej nie określoną część projektów w tryb poza konkursowy a część konkursowy, przy czym, w każdym przypadku kierowanych do szpitali ponadregionalnych. Zapis ten wprost faworyzuje pewną, bliżej w tym momencie nie zdefiniowaną, grupę jednostek. Wojskowy Instytut Medyczny mając na uwadze przejrzystość realizacji inwestycji dofinansowanych ze środków publicznych wnioskuje o jednakowe traktowanie beneficjentów to jest albo traktowanie wszystkich szpitali ponad regionalnych na zasadach poza konkursowych albo konkursowych. W przypadku pozostawienia zapisu bez zmian proszę o wpisanie na listę projektów indykatorywnych (poza konkursowych) projektu „Utworzenie Centrum Radioterapii w Wojskowym Instytucie Medycznym” z szacunkowa wartością projektu 41 mln zł brutto.	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b></p> <p>Nadanie statusu projektu strategicznego wynika z charakteru projektu: jego unikalnego w skali kraju charakteru rzeczowego, jak również rangi inwestycji oraz jej wpływu na rozwój sektora. Tryb konkursowy oraz pozakonkursowy w odniesieniu do infrastruktury szpitali ponadregionalnych stosowany jest w ramach obecnie obowiązującej perspektywy finansowej w Programie Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko. Wojskowy Instytut Medyczny jest realizatorem projektów wybranych w trybie zarówno konkursowym, jak i indywidualnym.</p>
-----	----------------------------	---	-----	---	--	--

36.	Wojskowy Instytut Medyczny	Oś priorytetowa VII, priorytet inwestycyjny 9.1	138	<p>Utworzenie nowych centów urazowych w trybie poza konkursowym a jednocześnie wsparcie istniejących centrów urazowych w trybie konkursowym.</p>	<p>Proces dofinansowania budowy istniejących dziś Centrów Urazowych spowodował, że praktycznie każde centrum nie mogło zostać uruchomione w pełni gdyż przydzielone środki nie pokrywały w pełni potrzeb na doposażenie i modernizację instytucji je organizujących. Jednocześnie w systemie ochrony zdrowia nie zagwarantowano środków na funkcjonowanie Centrów Urazowych. W tym kontekście, bez zakończenia procesu utworzenia dotychczasowych centrów i zapewnienia kwestii finansowania ich bieżącej działalności, tworzenie nowych centów urazowych jest działaniem nie racjonalnym prowadzącym do utworzenia infrastruktury bez zapewnienia środków na jej bieżącą działalność. Równocześnie, przeniesienie wsparcia istniejących centrów urazowych w tryb konkursowy spowoduje, że jednostki o innej randze, referencyjności, często utworzone przez Ministra będą rywalizować ze jednostkami medycznymi nie realizującymi tak złożonych procedur medycznych. Mając na uwadze powyższe proponuje się zaniechania tworzenia nowych centrów urazowych do czasu rozwiązania problemu zagwarantowania finansowania świadczeń medycznych wykonywanych przez sformowane już centra oraz doposażenie już istniejących w trybie pozakonkursowym.</p>	<p><b>Uwaga uwzględniona.</b> Proponujemy redakcję fragmentu dotyczącego zasad wyboru projektów do dofinansowania W ramach osi priorytetowej przewiduje się realizację następujących typów projektów w trybie poza konkursowym:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ...</li> <li>- wsparcie istniejących oraz utworzenie nowych centrów urazowych.</li> </ul> <p>Jednocześnie podpunkt "wsparcie istniejących centrów urazowych" powinien zostać wykreślony z listy typów projektów realizowanych w trybie konkursowym.</p>
-----	----------------------------	---	-----	--	--	--

37.	Wojskowy Instytut Medyczny	Oś priorytetowa VII, priorytet inwestycyjny 9.1	136	<p>Dobór wskaźnika rezultatu „Liczba tomografów komputerowych (CT) oraz rezonansów magnetycznych (MRI) przypadająca na 1 000 000 populacji)” nieadekwatny do celu Programu.</p>	<p>Poprawa stanu ratownictwa medycznego oraz zmniejszenia nierówności w zakresie stanu zdrowia nie jest warunkowana liczbą tomografów komputerowych czy rezonansów magnetycznych. Praktyka Centrum Urazowego pokazuje że liczba tych urządzeń nie stanowi o zmniejszeniu nierówności w zakresie stanu zdrowia. Dostęp do tych urządzeń, wykonania badań, warunkowany jest kilkoma czynnikami: ograniczeniami w wysokości kontraktu z NFZ i dostępności lekarzy radiologów wynikającą ze skróconego w czasie pracy oraz ich małą liczbą. Ponieważ żaden z tych czynników nie ulegnie zmianie w skutek zwiększenia się liczby urządzeń ostatecznym efektem będzie wzrost liczby urządzeń bez zwiększenia do nich dostępności. Fakt ten został również podniesiony w Informacji o wynikach kontroli NIK (KZD-4101-03/2012) „Zakup i wykorzystanie aparatury medycznej współfinansowanej ze środków regionalnych programów operacyjnych” z których zakupiono również 18 tomografów i 4 rezonanse magnetyczne a która to aparatura cyt. „przez wiele miesięcy nie była wykorzystywana (...)” (str. 25) oraz cyt. „w 11 podmiotach leczniczych (33,3% skontrolowanych) nie zapewniono wymaganej kadry medycznej (lekarzy specjalistów z zakresu radiologii (...)” (str. 30). Zmniejszenie nierówności w zakresie stanu zdrowia można uzyskać gdyby zmienić wskaźnik rezultatu na „Liczba łóżek pooperacyjnych i intensywnej terapii przypadająca na 1 000 000 populacji”. Łóżka te są pierwszym elementem zabezpieczenia zdrowia i życia pacjenta po operacji i w</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> Wskaźniki dotyczące ilości specjalistycznego sprzętu diagnostycznego, w tym tomografów komputerowych oraz rezonansów magnetycznych są wykorzystywane do zobrazowania poziomu rozwoju i jakości systemu ochrony zdrowia przez takie organizacje jak WHO, Eurostat czy OECD. Wydaje się, że jest to reprezentatywny wskaźnik, który może stanowić źródło informacji o dostępności do specjalistycznych usług opieki zdrowotnej. W opinii MRR, nie ma zagrożenia wystąpienia takiej sytuacji, jaka miała miejsce w regionalnych programach operacyjnych, bowiem w tym właśnie celu w nowej perspektywie finansowej planuje się wprowadzić mechanizm racjonalizacji i uspołnienienia inwestycji w infrastrukturę ochrony zdrowia.</p>
-----	----------------------------	---	-----	---	---	---

					<p>stanach ciężkich a ich liczba dziś w każdym regionie jest wysoce niewystarczająca a wskaźnik tego typu łóżek w Polsce jest bardzo niski w porównaniu do normy krajów Europy Zachodniej. Wskaźnik ten jest również niezależny od kontraktu z NFZ czy liczby personelu. W efekcie jego przyjęcie w sposób niezależny spowoduje osiągnięcie celu zdefiniowanego dla priorytetu inwestycyjnego 9.1 tj. rozwoju krajowego, regionalnego i lokalnego, zmniejszania nierówności w zakresie stanu zdrowia.</p>	
--	--	--	--	--	---	--

38.	Śląski Uniwersytet Medyczny w Katowicach	Oś priorytetowa VII, priorytet inwestycyjny 9.1	135-142	umieszczenie wśród podmiotów leczniczych, do których będzie skierowane wsparcie, oddziałów szpitalnych w podmiotach leczniczych o znaczeniu ponadregionalnych, dedykowanych chorobom zakaźnym	<p>Zgodnie z opracowaniami Światowej Organizacji Zdrowia i Unii Europejskiej choroby zakaźne należą dzisiaj do największych zagrożeń zdrowia publicznego. Dominującymi zagadnieniami są:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- gruźlica, malaria, HIV/AIDS,</li> <li>- wzrost liczby zakażeń spowodowanych lekoopornymi bakteriami bytującymi w środowisku szpitalnym i pozaszpitalnym,</li> <li>- utrzymywanie stałego systemu o charakterze alarmowym w zakresie rozpoznawania i monitorowania zakażeń,</li> <li>- nadzór lekarski i monitorowanie zakażeń,</li> <li>- zapobieganie zakażeniom, szczególnie tym, które mogą pochodzić z krajów tropikalnych.</li> </ul> <p>Bardzo ważnym elementem sprawnej kontroli i leczenia zakażeń jest zabezpieczenie funkcjonowania sprofilowanych oddziałów i poradni oferujących usługi w zakresie rozpoznawania, leczenia i monitorowania zakażeń, zwłaszcza o charakterze przewlekłym.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b>  Zakres wsparcia sektora zdrowie w ramach POLiŚ 2014-2020 został zdefiniowany w oparciu o zapisy dokumentów strategicznych dla Polski obejmujące działania do 2020/ 2030 roku. Ponadto ww. prace poprzedzone zostały wnikliwą analizą sytuacji demograficzno - epidemiologicznej w Polsce oraz potrzeb systemowych, a także porównaniem aktualnego stanu z trendami w innych krajach UE.</p>
-----	--	---	---------	---	--	--

39.	Śląski Związek Gmin i Powiatów	Oś priorytetowa VII, priorytet inwestycyjny 9.1	136-139	<p>Niepokojącą kwestią jest brak wsparcia dla pogotowia ratunkowego</p>	<p>Przedstawiony dokument wymienia jedynie lotnicze pogotowie ratunkowe oraz SOR-y, natomiast nie uwzględnia pogotowia ratunkowego jako podmiotu mogącego ubiegać się o dofinansowanie. Stacje pogotowia ratunkowego dysponują przestarzałymi ambulansami sanitarnymi, wyeksploatowanymi i awaryjnymi. Jedynie ich wymiana pozwala na utrzymanie się na rynku usług medycznych, jak również pozwoli na prawidłowe zabezpieczenie świadczeń zdrowotnych ratujących zdrowie i życie mieszkańców regionu oraz pozwoli na zwiększenie skuteczności udzielania świadczeń ratowniczych. Sformułowania przedłożonego dokumentu w tej formie uniemożliwiają pogotowiu ratunkowemu ubieganie się o dofinansowanie również na remonty i inwestycje.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b></p> <p>Nie przewiduje się kontynuowania wsparcia dla zespołów ratownictwa medycznego w zakresie zakupu ambulansów. W ramach interwencji funduszy unijnych w perspektywie finansowej 2007-13 zakupiono 322 ambulanse ratownicze na potrzeby podstawowych i specjalistycznych zespołów ratownictwa medycznego, co pozwoliło na wyposażenie 22% zespołów. Dzięki realizacji tego zadania mediana czasu dotarcia na miejsce zdarzenia od chwili wezwania zespołu jest na bardzo wysokim poziomie i w 2012 r. wynosiła 5,9 minut w mieście powyżej 100 tys. mieszkańców i 13 minut poza miastem powyżej 100 tys. mieszkańców, przy zakładanych docelowych wartościach odpowiedni 10 i 15 minut.</p> <p>Zrealizowane projekty pozwoliły na wypełnienie luki na mapie dostępności do świadczeń medycznych w ramach ratownictwa medycznego, poprawiając jakość i pozwalając wyrównać szanse w dostępie do jak najszybciej udzielonej pomocy medycznej dla wszystkich obywateli.</p> <p>Należy jednakże zaznaczyć, że przeznaczenie oraz sposób wykorzystywania ambulansów ratunkowych powoduje, że ambulanse są intensywnie eksploatowane oraz podlegają szybkiemu technicznemu zużyciu. Częste wyjazdy do interwencji medycznych, ciężkie warunki eksploatacji oraz większe ryzyko uszkodzenia podczas pełnienia służby ograniczają możliwość ich używania z takim samym natężeniem przez cały okres trwałości projektu. Z punktu widzenia eksploatacji bardziej efektywne są zatem inwestycje polegające na modernizacji budynków, budowie lądowisk czy zakupie specjalistycznej aparatury medycznej, które nie są narażone w tak wysokim stopniu na techniczną degradację. Ponadto, w przypadku beneficjentów projektów dotyczących zakupu ambulansów istnieje znacznie większe ryzyko nie zachowania trwałości projektu z powodu braku ciągłości w kontraktowaniu świadczeń z odpowiednim wojewódzkim oddziałem Narodowego Funduszu Zdrowia, gdyż wymogi stawiane przez płatnika są relatywnie łatwe do spełnienia przez świadczeniodawców, przez co zwiększa się konkurencja podmiotów leczniczych zainteresowanych świadczeniem przedmiotowych usług.</p>
-----	--------------------------------	---	---------	---	---	---

40.	Śląski Związek Gmin i Powiatów	Oś priorytetowa VII, priorytet inwestycyjny 9.1	136-139	<p>przy realizacji projektów w trybie konkursowym, POIiŚ przewiduje wsparcie przyszpitalnych całodobowych lotnisk i lądowisk dla śmigłowców. Zakres ten powinien zostać poszerzony o utworzenie nowych obiektów.</p>	<p>W chwili obecnej w niektórych województwach funkcjonuje zaledwie kilka lądowisk. Brak możliwości sfinansowania nowych lądowisk zmusi niektóre szpitale do zamykania SOR-ów, a w efekcie doprowadzi do ograniczenia ilości świadczeń w zakresie ratownictwa medycznego.</p>	<p><b>Uwaga uwzględniona.</b>  Proponujemy następującą redakcję fragmentu PO poświęconego typom projektów:  - wsparcie istniejących oraz utworzenie nowych przyszpitalnych całodobowych lotnisk lub lądowisk dla śmigłowców – przy SOR oraz jednostkach organizacyjnych szpitali wyspecjalizowanych w zakresie udzielania świadczeń zdrowotnych niezbędnych dla ratownictwa medycznego (roboty budowlane, doposażenie);</p>
-----	--------------------------------	---	---------	--	---	---



41.	Śląski Związek Gmin i Powiatów	Oś priorytetowa VII, priorytet inwestycyjny 9.1	136-139	<p>Zarówno w zakresie interwencji, typach projektów oraz potencjalnych beneficjentach wskazane są szpitale ponadregionalne jako dominujący adresat osi priorytetowej. Naszym zdaniem wsparcie w ramach POIiS powinno zostać w największym stopniu adresowane również do mniejszych szpitali w ośrodkach miejskich i powiatowych, oraz tych o mniejszym stopniu referencyjności.</p>	<p>Wyraźnie wskazane w treści programu szpitale ponadregionalne bardzo często konkurują z mniejszymi placówkami miejskimi i powiatowymi w konkursach Narodowego Funduszu Zdrowia o te same zakresy leczenia. Większe szanse na dostosowanie do obowiązujących wymogów oraz nowocześniejszy sprzęt umocnią pozycję szpitali ponadregionalnych w konkursach o podział środków publicznych. Takie podejście zawarte w programie powiększy różnicę w jakości świadczonych usług pomiędzy szpitalami. Na terenach gdzie szpitale ponadregionalne nie występują przyczyni się do ograniczenia dostępności do świadczeń realizowanych w nowoczesnych placówkach wyposażonych w najwyższej jakości sprzęt medyczny. Dodatkowo ośrodki ponadregionalne ze względu na swoje specjalizacje często nie realizują świadczeń we wszystkich zakresach. Przykładem jest geriatryka, która najczęściej znajduje się w mniejszych szpitalach, a której zakres świadczeń zdrowotnych wpisuje się w Strategię Rozwoju Kapitału Ludzkiego, cel 2 Wydłużenie okresu aktywności zawodowej i zapewnienie efektywnego funkcjonowania osób starszych. Strategia ta wspólnie z Krajową Strategią Rozwoju Regionalnego wśród kierunków interwencji wskazuje zwiększenie dostępności do wysokiej jakości świadczeń zdrowotnych w zakresie opieki nad matką i dzieckiem. W przedmiotowym dokumencie przewidziano wsparcie tych oddziałów zarówno w postaci robót budowlanych jak i doposażenia, ale ponownie tylko dla</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> Zgodnie z założeniami linii demarkacyjnej na poziomie krajowym wspierana będzie infrastruktura ratownictwa medycznego (bez względu na typ organu założycielskiego) oraz ponadregionalnych podmiotów leczniczych, dla których organem założycielskim jest minister lub centralny organ administracji rządowej, publiczna uczelnia medyczna lub publiczna uczelnia prowadząca działalność dydaktyczną i badawczą w dziedzinie nauk medycznych oraz instytuty badawcze prowadzące badania naukowe i prace rozwojowe w dziedzinie nauk medycznych oraz podmioty powstałe z ich przekształcenia. W ramach 16 RPO wspierana będzie infrastruktura podmiotów leczniczych, dla których organem założycielskim są jednostki samorządu terytorialnego z wyłączeniem ratownictwa medycznego. Powyższe, będące kontynuacją rozwiązania z obecnej perspektywy finansowej, pozwala z jednej strony na uwzględnienie niewątpliwej specyfiki podmiotów „centralnych” jak i wprowadzenie jednoznacznej i klarownej linii demarkacyjnej.</p>
-----	--------------------------------	---	---------	---	--	--

					<p>ponadregionalnych podmiotów leczniczych. Natomiast oddziały ginekologiczno-położnicze, neonatologiczne oraz pediatryczne znajdują się również w większości ośrodków miejskich zapewniając opiekę na tym terenie.</p>	
--	--	--	--	--	---	--

42.

Ministerstwo Zdrowia	Plan finansowy programu	149-150	Kwota przeznaczona w priorytecie VII na regiony lepiej rozwinięte powinna zostać zastąpiona kwotą 94.940.000 EURO	<p>Zbyt mało środków zostało przeznaczonych w priorytecie VII na regiony lepiej rozwinięte (mazowieckie). W opinii Ministerstwa Zdrowia kwota w wysokości 44.576.390 EURO dla województwa mazowieckiego jest nieadekwatna w relacji do potrzeb województwa. Ministerstwo Zdrowia dokonało szczegółowej analizy potrzeb inwestycyjnych dla przedmiotowego regionu, zarówno w obrębie ratownictwa medycznego, jak i szpitali ponadregionalnych, posiłkując się również wnioskami wyciągniętymi w toku realizacji obecnej perspektywy finansowej. W efekcie przedmiotowych analiz oszacowano niezbędną kwotę alokacji dla województwa mazowieckiego na poziomie 94.940.000 EURO. Ministerstwo Zdrowia pragnie podkreślić, że szpitale o charakterze ponadregionalnym funkcjonujące na obszarze województwa mazowieckiego, to instytuty badawcze i szpitale kliniczne, których przedmiotem działalności jest prowadzenie badań naukowych, prac badawczo – rozwojowych i wdrożeniowych oraz wysokospecjalistycznej działalności leczniczej, diagnostycznej, rehabilitacyjnej, profilaktycznej oraz organizacyjnej na potrzeby systemu ochrony zdrowia dla mieszkańców całego kraju a nie tylko województwa mazowieckiego. Ponadto, podmioty te prowadzą działalność dydaktyczną zarówno w ramach kształcenia przeddyplomowego kadr medycznych jak kształcenia podyplomowego. Powyższe zadania, stawiają przed szpitalami o charakterze ponadregionalnym znacznie szersze wyzwania i wyznaczają dużo większe potrzeby</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> Zostanie rozważona możliwość zwiększenia alokacji (w zależności od jej dostępności) na późniejszym etapie.</p>
----------------------	-------------------------	---------	---	---	--

				inwestycyjne adekwatne do ich specyfikacji.	
--	--	--	--	---	--

43.

Konfederacja Lewiatan	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	9	<p>1. Udoskonalenie systemu opieki nad dzieckiem jest niewystarczające dla zwiększenia udziału kobiet w rynku pracy. Program powinien wspierać doskonalenie systemu opieki nad dziećmi i osobami zależnymi, przede wszystkim osobami starszymi. Obok instytucji opiekuńczych dla dzieci należy zaplanować działania w zakresie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Utworzenia i rozwijania infrastruktury dziennych domów pomocy dla osób starszych w środowiskach lokalnych.</li> <li>- Powstania centrów wsparcia opiekunów osób starszych, w których możliwe jest przebywanie osoby zależnej pod profesjonalną opieką w czasie leczenia, pobytu w szpitalu, wypoczynku opiekuna.</li> </ul> <p>2. Strategiczne rekomendacje Rady (z 19.06.2013) nie wskazują na konieczność inwestycji w infrastrukturę publiczną, w związku z czym cytowany fragment należy poprawić, w zgodzie z brzmieniem wytycznych.</p>	<p>Ad. 1.</p> <p>Zalecenia KE dla Polski (dot. zdrowia)</p> <p>1. Zrównoważone finanse publiczne:</p> <p>.. Polska powinna poprawić efektywność wydatków w systemie opieki zdrowotnej ...</p> <p>4. Poziom zatrudnienia kobiet i osób starszych: Zbyt mało kobiet i osób starszych w Polsce pracuje. Jedną z przyczyn – zwłaszcza, jeśli chodzi o kobiety – jest brak dostępnej opieki nad dziećmi oraz nad osobami zależnymi</p> <p>Niska aktywność zawodowa i zatrudnienie kobiet wiąże się ze sprawowaniem przez nie obowiązków opiekuńczych, co jest spowodowane, między innymi, małą dostępnością systemu opieki instytucjonalnej oraz słabo rozwiniętym rynkiem usług opiekuńczych.</p> <p>Zgodnie z ogólnoeuropejskimi wytycznymi dotyczącymi przejścia od opieki instytucjonalnej do opieki świadczonej na poziomie lokalnych społeczności należy trwale odejść od umieszczania pacjentów w zakładach opieki długoterminowej oraz zapewnienia w zamian opieki świadczonej na poziomie lokalnych społeczności. Argumentuje przy tym, że opieka świadczona na poziomie lokalnych społeczności daje lepsze efekty pod względem jakości życia, cechuje się większym poszanowaniem praw człowieka i jest bardziej opłacalna od umieszczenia w zakładzie.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b></p> <p>Należy zauważyć, że interwencja programu w ramach sektora zdrowia będzie wносить wkład w poprawę sytuacji kobiet na rynku pracy poprzez wsparcie systemu opieki nad dzieckiem. Należy również dodać, że rekomendacje Rady odnoszą się do polityki kraju jako takiej, w tym realizacji innych priorytetów inwestycyjnych polityki spójności, POIiŚ wnosi jedynie wkład w poprawę systemu instytucjonalnej opieki nad matką i dzieckiem.</p>
-----------------------	--	---	--	---	--

			<p>Ad. 2. W dokumencie Rady nie ma uzasadnienia, aby interwencję Programu ukierunkować na infrastrukturę publiczną.</p>	
--	--	--	---	--

<p>44.</p> <p>Województwo Lubuskie</p>	<p>Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej</p>	<p>74</p> <p>„Sektor zdrowia”- „W złym stanie pozostaje 6 baz Lotniczego Pogotowia Ratunkowego”.</p> <p>Wnioskujemy o dopisanie informacji o braku bazy LPR w okolicach Gorzowa Wielkopolskiego.</p>	<p>Uzasadnienie: Brak bazy HEMS w tej części Polski wymusza obsługę sprzętem stacjonującym</p> <p>w Szczecinie, Zielonej Górze lub Poznaniu powodując sytuację, w której blisko 400 tys. osób znajduje się poza podstawowym zasięgiem działania Eurocopterów LPR (80 km), a wydłużony czas oczekiwania na pomoc, w przypadkach krytycznych, może zdecydować o czyimś życiu lub śmierci. Konieczność budowy bazy ujęta jest w KPZK 2030, gdzie została wskazana wśród planowanych oraz w Strategii Rozwoju Województwa Lubuskiego.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Syntetyczny charakter diagnozy ogranicza możliwość uszczegółowienia podawanych informacji. Doprecyzowanie zakresu wsparcia będzie możliwe na poziomie uszczegółowienia do POIiS.</p>
--	---	--	---	---

45.	Miasto Łódź - Urząd Miasta Łodzi	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	136	rozszerzenie zakresu o podmioty lecznicze zabezpieczające potrzeby zdrowotne dla regionów o znacznym potencjale społeczno – gospodarczym, jak duże miasta czy obszary metropolitalne.	Duże miasta i obszary metropolitalne kreują potencjał ponadregionalny i to one często zabezpieczają potrzeby zdrowotne, społeczne i infrastrukturalne otaczających regionów. Wzmocnienie potencjału podmiotów leczniczych w tych obszarach, pomimo, iż będzie działaniem o pozornie regionalnym zakresie, skutkować będzie efektami zdrowotnymi o ponadregionalnym zakresie.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Szczegółowy zakres wsparcia oraz rodzaje projektów przewidziane do realizacji zostaną określone w uszczegółowieniu POLiŚ (SzOP POLiŚ).
46.	Ministerstwo Zdrowia	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	74	W skrócie Programu Operacyjnego należy dodać spójnik „i”.  Dotychczas utworzono 14 centrów urazowych, w tym 13 w wyniku interwencji PO LiŚ 2007-2013.	uwaga redakcyjna	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> W kolejnym etapie prac przewiduje się bardziej syntetyczne ujęcie zagadnień zawartych w diagnozie, zgodnie z wymogami KE (ograniczenia ilościowe odnośnie do danej części dokumentu).



47.	Ministerstwo Zdrowia	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	<p>Po sformułowaniu konieczne jest zatem należy usunąć wyraz oraz.</p> <p>fragment powinien zatem otrzymać następujące brzmienie:</p> <p>Konieczne jest zatem uzupełnienie luk w systemie Państwowego Ratownictwa Medycznego, w sposób adekwatny do zagrożeń charakteryzujących różne obszary kraju oraz zapewniający niezbędną opiekę medyczną na porównywalnym poziomie, niezależnie od miejsca zamieszkania.</p>	uwaga redakcyjna	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> j.w.</p>
-----	----------------------	--	---	------------------	---

48.	Ministerstwo Zdrowia Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	71 Po zdaniu „Dostępność do świadczeń zdrowotnych należy od wielu czynników (...), należy dodać następujący fragment:  „Uwzględniając charakter Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego oraz centralny charakter programu operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 201402020 określając zakres wsparcia skoncentrowano się na infrastrukturze o charakterze strategicznym, tj. infrastrukturze Państwowego Systemu Ratownictwa Medycznego oraz podmiotów leczniczych o znaczeniu ponadregionalnym. Taki podział wsparcia ochrony zdrowia ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego zaproponowany został także w projekcie Linii demarkacyjnej na lata 2014-2020. Na poziomie regionalnym wspierana będzie lokalna i regionalna infrastruktura ochrony zdrowia z wyłączeniem Państwowego Systemu Ratownictwa Medycznego.”	uwaga redakcyjna	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> j.w.
-----	--	--	------------------	---------------------------------------

1.	jednostka samorządu terytorialnego	Urząd Miasta Krakowa	Oś priorytetowa VIII	146	Uwzględnić w ramach Pomocy Technicznej wśród beneficjentów również JST	Wprowadzono nowy instrument finansowy w postaci Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT), które będą zarządzane przez JST. W związku z powyższym JST powinny być również beneficjentem Pomocy Technicznej.	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b>  Zintegrowane Inwestycje Terytorialne będą realizowane głównie w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych. W ramach POIiŚ 2014-2020 JST działające w ramach ZIT będą miały możliwość realizowania komplementarnych do realizowanych w ramach RPO projektów z zakresu wybranych priorytetów inwestycyjnych celów tematycznych 4 oraz 7. <i>Przewidziane w POIiŚ wsparcie stanowi uzupełniające wsparcie dla realizowanego w ramach RPO. Należy podkreślić, że środki alokacji Pomocy Technicznej są istotnie ograniczone i stanowią niewiele ponad 1 % środków przewidzianych na cały Program i mogą być przeznaczone jedynie na działania w kluczowych dla prawidłowego wdrażania Programu obszarach, w szczególności tych, które nie mogą uzyskać wsparcia z innych źródeł.</i></p>
----	------------------------------------	----------------------	----------------------	-----	--	--	---

2.	jednostka samorządu terytorialnego	Urząd Miasta Krakowa	Oś priorytetowa VIII	146	<p>Uwzględnić w ramach Pomocy Technicznej wśród beneficjentów również inne grupy (poza tymi realizującymi projekty drogowe i kolejowe), np. realizujące projekty środowiskowe, energetyczne.</p>	<p>Niezrozumiałym jest, że w ramach pomocy technicznej beneficjentem będą jednostki realizujące jedynie projekty kolejowe i drogowe. Należy uwzględnić w ramach tej osi również pozostałe grupy beneficjentów</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b>  Wsparcie w ramach pomocy technicznej stanowi niewiele ponad 1 % środków przewidzianych na cały Program. Przeznaczone jest ono na wsparcie systemu instytucjonalnego realizującego PO. Instytucje Zarządzająca (IZ), Pośredniczące (IP) oraz Wdrażające (IW) korzystające ze środków PT przeznaczają je m.in. na działania ukierunkowane na wsparcie wszystkich beneficjentów i potencjalnych beneficjentów Programu (głównie poprzez kierowane do nich działania szkoleniowe i informacyjne). Ze względu na fakt, że ponad 70% środków programu alokowanych jest na działania dotyczące infrastruktury kolejowej i drogowej, które realizowane są w dużej mierze przez dwie jednostki (GDDKiA i PKP PLK S.A.) - przewidziano dla tych instytucji możliwość dodatkowego wsparcia ze środków pomocy technicznej, gdyż ich funkcjonowanie ma kluczowe znaczenie dla prawidłowego wdrażania Programu. Zastosowane rozwiązanie wynika również z faktu, że ww. beneficjenci realizują największą liczbę projektów, a zatem ustanowienie jednego źródła finansowania kosztów z zakresu zarządzania przez nich projektami stanowi uproszczenie i zmniejsza obciążenia (oraz koszty) administracyjne, którym instytucje te podlegałyby rozliczając ww. koszty odrębnie w ramach każdego projektu. Ułatwia również wprowadzenie optymalnych rozwiązań kadrowych w instytucjach realizujących projekty o tak ogromnej skali.  W ramach dostępnych środków pomocy technicznej nie jest możliwe uwzględnienie wsparcia bezpośredniego ze środków PT innym niż ww. beneficjenci. Pozostali beneficjenci Programu uzyskują wsparcie w postaci realizowanych na ich rzecz przez IZ, IP, IW działań finansowanych ze środków PT. Ponadto beneficjenci PO będą mogli w ramach realizowanych przez siebie projektów uzyskać w ramach OP I-VII dodatkowe wsparcie na zarządzanie Projektami, o ile takie wsparcie dla konkretnych typów projektów zostanie przewidziane w dokumentach uszczegóławiających wydatki</p>
----	------------------------------------	----------------------	----------------------	-----	--	---	---



3.	jednostka samorządu terytorialnego	Miasto Stołeczne Warszawa (Biuro Funduszy Europejskich i Rozwoju Gospodarczego, Urząd m.st. Warszawy)	Oś priorytetowa VIII	146	Wnioskuje się o objęcie pomocą techniczną POiŚ (OP VIII) także m.st. Warszawy.	W przypadku realizacji przez m.st. Warszawę projektów o łącznej wartości dofinansowania przekraczającej 2 mld EUR będzie ona predestynowana do otrzymania wsparcia z OP VIII zgodnie z progmem wskazanym jak dla największych Beneficjentów programu.	j.w.
4.	jednostka samorządu terytorialnego	Miasto Poznań	Oś priorytetowa VIII	143	Wsparcie beneficjentów realizujących projekty kolejowe i drogowe o łącznej wartości dofinansowania ze środków EFRR lub FS w wysokości co najmniej 2 mld euro: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad oraz PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Realizacja dużych projektów infrastrukturalnych wymaga od beneficjentów także miast znacznego zaangażowania zasobów, w tym ludzkich i rzeczowych niezbędnych do realizacji projektu. W naszej ocenie wskazanie w programie tylko jednostek GDDKiA i PKP PLK, które są odpowiedzialne za infrastrukturę drogową i kolejową jest niesprawiedliwe w stosunku do pozostałych przyszłych beneficjentów POiŚ.	j.w.
5.	inne	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Rozwiązania na rzecz efektywnej realizacji programu	198-199	Opisane uproszczenia nie są stosowane we wszystkich działaniach PO liŚ 2007-2013, np. w odniesieniu do elastycznego kształtowania czasu na poprawę wniosku przez beneficjenta czy rezygnacji z sektorowych wniosków o płatność w ramach XIV i XV priorytetu	Doświadczenia Funduszu jako IW wskazują, że nie wszystkie uproszczenia powinny być zastosowane w nowej perspektywie	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> W pkt. 9.2. wymieniono istotne działania w zakresie zmniejszenia obciążeń administracyjnych bez przyporządkowywania ich do poszczególnych priorytetów. W POliŚ 2014-2020 sprawdzone rozwiązania powinny być stosowane w możliwie szerokim zakresie (nie oznacza to jednak, że wszystkie wskazane uproszczenia będą musiały być zastosowane w odniesieniu do każdego priorytetu/działania - jeżeli będzie uzasadnienie dla zastosowania innych rozwiązań, będą mogły być one wprowadzone)

6.	przedsiębiorca	PEWIK GDYNIA Sp. z o.o.	Rozwiązania na rzecz efektywnej realizacji programu	196	<p>W punkcie 9.1. Ocena i opis zdolności administracyjnych, po pierwszym tiret proponuje się dodać: „- jednolitej interpretacji obowiązujących uregulowań oraz jednoznaczne określenie granic kompetencji urzędników (ekspertów) instytucji systemu”</p>	<p>Przewidziane w projekcie Programu cele dotyczące zdolności administracyjnych nie pomijają istotne problemy z niejasno określonymi kompetencjami pracowników realizujących funkcje i kompetencje instytucji systemu. Wydawane opinie nie mają bezpośredniego odniesienia do obowiązujących uregulowań i często znacznie wykraczają poza literalne ich rozumienie. Ponieważ często osoby o małym doświadczeniu oraz umiejętności zidentyfikowania i oceny ryzyka powstania nieprawidłowości, działając pod presją odpowiedzialności za popełnione błędy, nakładają na beneficjentów nadmierne wymagania, które znacząco negatywnie wpływają na przygotowanie, realizację i rozliczanie poszczególnych projektów dofinansowanych ze środków UE. Obowiązki te bywają nakładane arbitralnie bez uwzględnienia całokształtu uwarunkowań. Dodatkowe obowiązki bywają nakładane również w ramach weryfikacji przedkładanych przez beneficjenta dokumentów sprawozdawczych i rozliczeniowych. Instytucje żądają przedstawiania różnorodnych dokumentów nie wymienionych w wytycznych i umowach. Niejednokrotnie dokumenty te muszą być specjalnie tworzone na ich potrzeby podczas, gdy wszystkie potrzebne informacje zawarte są przekazanych przez beneficjenta dokumentach źródłowych. Mając powyższe na uwadze, wydaje się konieczne wprowadzenie systemowych działań, które pomogą specjalistom IŻ, IP i IW utrzymać swoje żądania jednolitym, niezbędnym poziomem oraz podobnie interpretować obowiązujące przepisy i zasady.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Wskazane uzasadnienie dla proponowanej zmiany ma charakter bardzo ogólny. Obowiązkiem instytucji, którym powierzono zadania z zakresu zarządzania i kontroli jest m.in. wskazane w pkt. 9.1. zapewnienie poprawności i prawidłowości deklarowanych wydatków, zapobieganie, wykrywanie i korygowanie nieprawidłowości, w tym oszustw. Równocześnie przewidziane w projekcie Programu działania dotyczące zdolności administracyjnych mają na celu m.in. <i>wypracowanie jak najmniej uciążliwych dla beneficjentów procedur postępowania</i>, co zostało wprost wskazane w przywołanym pkt. 9.1. W dokumencie o charakterze strategicznym, jakim jest program operacyjny, nie jest uzasadnione rozbudowywanie ww. opisu o kwestie tak szczegółowe jak wskazana w zaproponowanej uwadze.</p>
----	----------------	----------------------------	---	-----	--	---	---

7.	przedsiębiorca	PEWIK GDYNIA Sp. z o.o.	Rozwiązania na rzecz efektywnej realizacji programu	197 - 199	<p>W punkcie 9.2. Ocena i przedsięwzięcia zmniejszające obciążenia administracyjne, na końcu fragmentu System kontroli 2014-2020 proponuje się dodać: „Mając na uwadze niezbędne zmiany w systemie kontroli konieczne jest również odpowiednie dostosowanie pozycji beneficjenta poprzez zobowiązanie kontrolujących do jednoznacznego wskazania podstawy faktycznej i prawnej zgłoszenia zastrzeżeń oraz zapewnienie kontrolowanym właściwej procedury odwoławczej od ocen kontroli i podjętych na jej podstawie decyzji.”</p>	<p>W okresie perspektywy 2007 – 2013 występowały przypadki formułowania arbitralnie zastrzeżeń nie odniesionych do wskazanych uregulowań. Ponadto, w trybie uwag do protokołu, nawet wskazane oczywiste pomyłki nie były uwzględnione przez instytucję kontrolującą, a w rzeczywistości osoby dokonujące kontroli. Wprowadzone zmiany systemu kontroli, w tym zwiększenie jego rygorystyczności oraz możliwość delegowania obowiązków wymaga nie tylko podniesienia jakości prowadzenia kontroli ale również zapewnienia mechanizmów obrony kontrolowanego przed błędnymi ocenami.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Obecnie funkcjonujący system kontroli w ramach PO IiŚ 2007 - 2013 zapewnia beneficjentom możliwość zgłoszenia zastrzeżeń odnośnie do ustaleń kontrolujących. Reguły kontroli zostały określone w <i>Wytycznych w zakresie kontroli realizacji PO IiŚ</i>, przy czym instytucja kontrolująca może nie uwzględnić zastrzeżeń beneficjenta jeśli uzna, że nie są one uzasadnione. W ramach nowej perspektywy system kontroli nie będzie podlegać zasadniczym zmianom czy rozbudowie w zakresie zgłoszonej uwagi. Dodatkowo, stwierdzenie nieprawidłowości zgodnie z prawem unijnym wiąże się ze stwierdzeniem naruszenia prawa rozumianego również jako naruszenie wszelkich zasad obowiązujących beneficjenta przy wdrażaniu projektu, co znajduje swoje odzwierciedlenie w tekście informacji pokontrolnych. W związku z tym nie jest zasadne "zobowiązanie kontrolujących do jednoznacznego wskazania podstawy faktycznej i prawnej zgłoszenia zastrzeżeń", gdyż taki obowiązek już istnieje na gruncie prawa UE oraz krajowych wytycznych.</p>
----	----------------	----------------------------	---	-----------	---	--	--



8.	inne	Zintegrowane Inwestycje Terytorialne Obszaru Funkcjonalnego	Zintegrowane podejście do rozwoju terytorialnego	159	<p>8) Wnioskujemy, aby na str. 159 zmienić następujący zapis „gminy wchodzące w skład Związku ZIT w obszarach wsparcia nieobjętych Strategią ZIT mogą ubiegać się o wsparcie PO IS indywidualnie na normalnych zasadach” na zapis „gminy wchodzące w skład Związku ZIT mogą ubiegać się o wsparcie PO IS indywidualnie na normalnych zasadach”; W przeciwnym wypadku zostanie zablokowana możliwość aplikacji poszczególnym gminom w bardzo wielu obszarach, bowiem Strategia ZIT obejmuje kompleksowy opis kwestii gospodarczych, środowiskowych, klimatycznych, demograficznych i społecznych.</p>	<p>Brak zmiany zapisu spowoduje, że zostanie zablokowana możliwość aplikacji poszczególnym gminom w bardzo wielu obszarach, bowiem Strategia ZIT obejmuje kompleksowy opis kwestii gospodarczych, środowiskowych, klimatycznych, demograficznych i społecznych.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Strategia ZIT nie powinna mieć charakteru kompleksowego, gdyż taką rolę pełni Strategia rozwoju regionu. Strategia ZIT powinna zawęzić zakres interwencji do obszarów, w ramach których możliwa jest realizacja podejścia zintegrowanego. Tym samym akcent powinien być stawiany na koncentrację i jakość projektów, a nie sztuczne mnożenie obszarów wsparcia w ramach ZIT.</p>
----	------	---	--	-----	--	---	---

9.	inne	Zintegrowane Inwestycje Terytorialne Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego	Zintegrowane podejście do rozwoju terytorialnego	158	Zgodnie z zapisami str. 158 – projekty komplementarne znajdujące się na pozytywnie zaopiniowanej przez IZ POiŚ strategii ZIT będą mogły uzyskać preferencje w trakcie procesu wyboru ich do realizacji: Czy to oznacza, że jeśli gmina wchodząca w skład obszaru funkcjonalnego ZIT, nie lider tj. miasto wojewódzkie będzie aplikowała to otrzyma dodatkowo punkty na podstawie podpisanego porozumienia bądź umowy partnerskiej z gminami wchodzącymi w skład danego ZIT?	Wskazane byłoby doprecyzowanie kwestii dot. przyznawania dodatkowych punktów/umieszczania na liście indykatywnej projektów realizowanych w ramach ZIT.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> W ramach podejścia zintegrowanego, którego instrumentem jest realizacja inwestycji w formule ZIT, o wsparcie ubiegać się może Związek ZIT, a nie pojedyncze gminy. Szczegółowe rozwiązania w zakresie preferencji dla projektów komplementarnych w PO liŚ będą przedmiotem rozstrzygnięć na poziomie uszczegółowienia do POliŚ.
----	------	---	--	-----	---	--	---

10.	inne	Zintegrowane Inwestycje Terytorialne Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego	Zintegrowane podejście do rozwoju terytorialnego	153	1. Czy w przypadku gdy liderem projektu jest partner wchodzący w skład obszaru funkcjonalnego ZIT na podstawie porozumienia międzygminnego, a nie miasto wojewódzkie – gmina Wrocław to dokumentem potwierdzającym możliwość aplikacji może stanowić porozumienie podpisane między gminami wchodzącymi w skład obszaru funkcjonalnego np. ZIT WrOF. Czy konieczne jest podpisanie dodatkowo umowy partnerstwa pomiędzy gminami realizującymi projekt, niekoniecznie wszystkimi wchodzącymi w skład obszaru funkcjonalnego.	Z racji podpisanego Porozumienia międzygminnego, które stanowi zinstytucjonalizowaną formę partnerstwa, zasadnym byłoby, aby dokumentem potwierdzającym możliwość aplikacji może stanowić porozumienie podpisane między gminami wchodzącymi w skład obszaru funkcjonalnego np. ZIT	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Szczegółowe zasady wsparcia w ramach ZIT są przedmiotem rozstrzygnięć horyzontalnych, za które odpowiada MRR na poziomie Umowy Partnerstwa. Konkretnie rozwiązania będą przedmiotem odrębnego dokumentu oraz będą mogły znaleźć odzwierciedlenie w uszczegółowieniu do POIiŚ.
11.	inne	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Zintegrowane podejście do rozwoju terytorialnego	158	W miejsce określenia: sieci ciepłowniczych i chłodniczych proponujemy wpisać: systemu przesyłu ciepła i chłodu	Zapis sieci ciepłownicze zawęża zakres rzeczowy projektu do jednego składnika systemu przesyłu ciepła - sieci ciepłowniczej. Zgodnie z definicją systemu przesyłu ciepła tworzą go również zewnętrzne instalacje odbiorcze oraz urządzenia z nimi współpracujące np. wymienniki	<b>Uwaga nieuwzględniona</b> Uzasadnienie jak w załączniku 2c (uwaga nr 65).
12.	inne	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Zintegrowane podejście do rozwoju terytorialnego	153	Błąd w zdaniu: Jak podkreślono w Umowie partnerstwa, 18 miast wojewódzkich...	Wpisano błędną ilość miast wojewódzkich	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Zapis POIiŚ jest poprawny. Liczbę 18 miast tworzą dodatkowo Toruń i Zielona Góra.

13.	jednostka samorządu terytorialnego	Gmina Wrocław	Zintegrowane podejście do rozwoju terytorialnego	159	Żądamy, aby zmienić następujący zapis „gminy wchodzące w skład Związku ZIT w obszarach wsparcia nieobjętych Strategią ZIT mogą ubiegać się o wsparcie PO IS indywidualnie na normalnych zasadach” na zapis „gminy wchodzące w skład Związku ZIT mogą ubiegać się o wsparcie PO IS indywidualnie na normalnych zasadach”;	W przypadku braku zmiany zapisu zostanie zablokowana możliwość aplikacji poszczególnym gminom w bardzo wielu obszarach, bowiem Strategia ZIT obejmuje kompleksowy opis kwestii gospodarczych, środowiskowych, klimatycznych, demograficznych i społecznych.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Strategia ZIT nie powinna być dokumentem kompleksowym, ale zawężającym interwencję do kluczowych obszarów, w których możliwa jest realizacja podejścia zintegrowanego w formule ZIT. Rolę dokumentu kompleksowego powinna pełnić strategia rozwoju regionu.
14.	jednostka samorządu terytorialnego	Województwo Lubuskie	Zintegrowane podejście do rozwoju terytorialnego	157	Należy dodać zapis o preferencjach dla projektów realizujących priorytety wynikające ze strategii lub porozumień ponadregionalnych.	Uzasadnienie: Na ważną rolę takich przedsięwzięć wskazuje Umowa Partnerstwa (projekt) oraz inne dokumenty MRR. Tworzone są m. in. rządowe strategie dla Polski zachodniej i Polski południowej, których priorytety, ze względu na brak osobnych programów, powinny być finansowane z programów krajowych	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Zgodność ze strategiami ponadregionalnymi jest niezbędna dla realizacji określonych inwestycji, brak jest podstaw, aby w sposób szczególny (inny) traktować strategie ponadregionalne w stosunku do na przykład strategii krajowych, regionalnych bądź też sektorowych.
15.	jednostka samorządu terytorialnego	Województwo Lubuskie	Zintegrowane podejście do rozwoju terytorialnego	154-155	Wątpliwości budzi umieszczenie całego długiego opisu Deklaracji z Toledo do rozdziału o miastach subregionalnych.	Wątpliwości budzi umieszczenie całego długiego opisu Deklaracji z Toledo do rozdziału o miastach subregionalnych.	<b>Uwaga uwzględniona.</b> Opis podlega skróceniu.

16.	jednostka samorządu terytorialnego	Samorząd Województwa Małopolskiego	Zintegrowane podejście do rozwoju terytorialnego	154-155 oraz 157-159	<p>Analogicznie do poziomu szczegółowości opisu w sekcji dotyczącej miast wojewódzkich oraz podejścia do projektów wynikających ze Strategii ZIT, wnioskuje się o uzupełnienie opisu w sekcji „Miasta subregionalne jako obszary strategicznej interwencji w ramach programu” i/lub sekcji „Zastosowanie zintegrowanego podejścia terytorialnego” – w kierunku zmierzającym do doprecyzowania: (a) kategorii miast, wokół których skoncentrowane zostanie wsparcie, (b) typów przedsięwzięć (wraz ze wskazaniem priorytetów inwestycyjnych) w ramach których wyodrębnione zostanie wsparcie dedykowane tym miastom, (c) trybu wsparcia przedsięwzięć generowanych przez tego typu miasta. Jednocześnie w wnioskuje się o doprecyzowanie podejścia w ww. kwestiach w następujący sposób: w pkt a) objęcie wsparciem wszystkich miast subregionalnych – tzw. prezydenckich lub głównych ośrodków miejskich, zapewniających dostępność usług publicznych wyższego rzędu w poszczególnych subregionach (w</p>	<p>Wzmacnianie konkurencyjności i harmonijny rozwój przestrzenny miast subregionalnych – głównych ośrodków ponadlokalnych, zapewniających dostępność usług publicznych wyższego rzędu mieszkańcom obszarów poza granicami obszarów metropolitalnych, jest jednym z głównych priorytetów zarówno strategii rządowej (KSRR), jak i zaktualizowanych strategii regionalnych. Szereg istotnych typów interwencji wspierających rozwój tych ośrodków jest obecnie planowane w ramach prac nad regionalnymi programami operacyjnymi, Jednocześnie w celu zachowania kompleksowego i zintegrowanego podejścia niezbędne jest zapewnienie komplementarnego zakresu wsparcia w programie krajowym. W tym kontekście naturalnie oczekiwanym i najbardziej efektywnym mechanizmem uzgodnienia zakresu interwencji dedykowanej tym miastom jest formuła kontraktu terytorialnego, w ramach którego mandatem negocjacyjnym strony rządowej będzie KSRR, zaś mandatem strony samorządowej – strategia rozwoju województwa.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Szczegółowe zapisy dotyczące wsparcia miast mniejszych (subregionalnych) będą mogły być zawarte w uszczegółowieniu do POIiŚ.</p>
-----	------------------------------------	------------------------------------	--	----------------------	---	--	---

				<p>przypadku, kiedy tego rodzaju delimitacja wynika ze strategii rozwoju województwa lub planu zagospodarowania przestrzennego województwa); w pkt b) wyodrębnienie katalogu wsparcia analogicznego do zakresu tego, który został wskazany w odniesieniu do wsparcia miasta wojewódzkiego (działania wynikające ze strategii ZIT) oraz uzupełnienie o dodatkowe wsparcie dla inwestycji w obwodnice miast subregionalnych (w ciągach dróg krajowych i wojewódzkich), w pkt (c) wskazanie, że wsparcie dla konkretnych miast subregionalnych w ww. zakresie będzie realizowane w trybie pozakonkursowym – w konsekwencji uzgodnień dokonanych w ramach negocjacji kontraktów terytorialnych pomiędzy MRR i zarządami województw.</p>		
--	--	--	--	---	--	--

17.	związek/organizacja	Śląski Związek Gmin i Powiatów	Zintegrowane podejście do rozwoju terytorialnego	153	W ramach działań skierowanych do miast współfinansowanych w programie w kategorii Rozwijanie wybranych funkcji metropolitalnych, zgodnie z celami Krajowej Polityki Miejskiej, powinny znaleźć się również działania rewitalizacyjne	Cel 3. Krajowej Polityki Miejskiej to „odbudowa zdolności do rozwoju społecznie, ekonomicznie i fizycznie obszarów miejskich” - patrz Założenia Krajowej Polityki Miejskiej do roku 2020 przyjęte przez Rząd w dn. 20 lipca 2013 r.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Kompleksowe projekty z zakresu rewitalizacji będą mogły być realizowane w ramach programów regionalnych. W ramach POIiŚ przewiduje się wsparcie rewitalizacji (rekultywacji) na cele przyrodnicze, jako uzupełnienie projektów rewitalizacyjnych realizowanych w ROP.
18.	związek/organizacja	Śląski Związek Gmin i Powiatów	Zintegrowane podejście do rozwoju terytorialnego	151	Niejasna jest informacja dotycząca Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych	jaka jest rola ZIT w ramach POIiŚ, czym różnią się od zapisów i funkcji jakie mają spełniać w regionalnych programach operacyjnych, czy będą tworzone listy projektów realizowanych w formule ZIT w ramach POIiŚ.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Szczegółowe informacje o zasadach tworzenia Strategii ZIT oraz wdrażania tego instrumentu będą przedmiotem odrębnego dokumentu, POIiŚ nie jest dokumentem, który w sposób szczegółowy powinien rozstrzygać te kwestie.

19.	Lubuskie	Urząd Miasta Gorzowa Wlkp.	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	Str. 134, rozdział 3.2.6, Cel tematyczny 6, dział „Terytorialny obszar realizacji”	<p>Proponujemy przeformułować zdanie „Wsparcie ma charakter horyzontalny i dotyczy całego kraju, ze szczególnym uwzględnieniem miast i ich obszarów funkcjonalnych” w następujący sposób:</p> <p>„Wsparcie ma charakter horyzontalny i dotyczy całego kraju, ze szczególnym uwzględnieniem 18 miast wojewódzkich stanowiących krajowe ośrodki wzrostu wraz z ich obszarami funkcjonalnymi” oraz dodać wskazanie, że interwencja w ramach osi „wspierać będzie założenia Krajowej Polityki Miejskiej”.</p>	Wskazanie wszystkich 18 miast wojewódzkich pozwoli uniknąć sytuacji w której faworyzowane mogą być największe metropolie.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> j.w.
20.	Lubelskie	Urząd Miasta Lublin	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	6	Błąd edytorski - w przypisie została mylnie wprowadzona data obecnej perspektywy finansowej.	Ramy czasowe obecnej perspektywy finansowej to 2007 – 2013.	<b>Uwaga uwzględniona.</b> Na końcowym etapie prac nad POIiŚ, dokument zostanie poddany kompleksowej rewizji celem wyeliminowania wszelkich błędów i omyłek.



21.	Warmińsko-mazurskie		Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	8	Celem strategii Europa 2020 jest osiągnięcie zrównoważonego rozwoju. Rozwój ten zakłada między innymi osiągnięcie spójności terytorialnej.	Sposób realizacji programu zaprzecza temu. W wykazie dużych projektów przytłaczająca większość inwestycji jest przewidziana dla Polski zachodniej, centralnej i południowej. Znikoma ilość dotyczy Polski północno - wschodniej.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Wykaz dużych projektów stanowi dokument indykacyjny i podlega rewizji na każdym etapie wdrażania POIiŚ (niezależnie od trybu wyboru, dotyczy również projektów konkursowych). Jednocześnie należy zauważyć, że do Polski Wschodniej adresowane jest specjalne wsparcie w postaci odrębnego PO Polska Wschodnia.
22.	Śląskie	Śląski Uniwersytet Medyczny w Katowicach	Wkład POIS 2014-2020 w realizację strategii Europa 2020 i osiągnięcie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej	8	umieszczenie w Programie Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 osi priorytetowej dotyczącej projektów z zakresu infrastruktury szkolnictwa wyższego	Jednym z głównych priorytetów Strategii Europa 2020 jest Inteligentny rozwój – rozwój gospodarki opartej na wiedzy i innowacji. Z uwagi na fakt, iż inteligentny rozwój oznacza zwiększenie roli wiedzy i innowacji konieczne są działania na rzecz podniesienia jakości edukacji, poprawy wyników działalności badawczej, wspierania transferu innowacji i wiedzy oraz pełnego wykorzystania technologii ICT. Ponadto w ramach priorytetu pn. „Rozwój sprzyjający włączeniu społecznemu – gospodarka charakteryzująca się wysokim poziomem zatrudnienia i zapewniająca spójność gospodarczą społeczną i terytorialną” nacisk został położony na kwalifikacje kadr gospodarki oraz na zagadnienia dotyczące ochrony zdrowia w świetle wyzwań związanych z ograniczaniem nierówności w tym obszarze oraz zjawiskiem starzejącego się społeczeństwa. W związku z powyższymi priorytetami konieczne jest wsparcie instytucji szkolnictwa wyższego w obszarze infrastruktury, w tym wsparcie nakierowane na działania związane z najnowocześniejszymi technologiami oraz kształceniem kadr medycznych.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Wsparcie szkolnictwa wyższego będzie dostępne w ramach PO Inteligentny Rozwój (zgodnie z zakresem tego programu).

23.	Śląskie	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	System instytucji zaangażowanych w realizację programu	167	Literówka w zdaniu: Kierując się ww. kryteriami, stworzona została lista partnerów obejmująca...	Uwaga redakcyjna	<b>Uwaga uwzględniona.</b> Ostateczny projekt dokumentu będzie uwzględniał poprawki redakcyjno-edytorskie.
24.	inne	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Załączniki	do całości	Uwaga o charakterze ogólnym - obecna architektura PO oparta jest na numeracji celów tematycznych z Umowy partnerstwa	W celu uporządkowania i lepszej czytelności architektury PO liŚ proponuje się wprowadzenie następującego układu dokumentu: Oś priorytetowa I: Promocja odnawialnych źródeł energii i efektywności energetycznej, Działanie 1: Promowanie produkcji i dystrybucji odnawialnych źródeł energii (priorytet inwestycyjny 4.1 z umowy partnerstwa)	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Programy operacyjne powinny posługiwać się tym podziałem, który wynika z pakietu legislacyjnego UE (tam mamy do czynienia wyłącznie z podziałem na cele tematyczne i priorytety inwestycyjne). "Działanie" jest pojęciem, które funkcjonuje wyłącznie na poziomie krajowym i zostanie uwzględniony w uszczegółowieniu do POliŚ (SzOP POliŚ).
25.	inne	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Załączniki	do całości	Uwaga o charakterze ogólnym - brak słowniczka pojęć i skrótów	Słowniczek pojęć i skrótów gwarantować będzie jasność i jednoznaczność interpretacji	<b>Uwaga uwzględniona.</b> Ostateczny projekt dokumentu zostanie stosownie uzupełniony.
26	jednostka samorządu terytorialnego	Samorząd Województwa Małopolskiego	Załączniki	204-210	Sektor środowiska  Prosimy o wyjaśnienie usunięcia projektów wprowadzonych do tego obszaru	Konieczne jest wyjaśnienie usunięcia w trakcie trwania konsultacji społecznych 14 projektów wprowadzonych do tabeli w ramach sektora środowiskowego oraz jednocześnie nie podanie tej informacji do publicznej wiadomości.	<b>Uwaga uwzględniona.</b> j.w.

27.	jednostka samorządu terytorialnego	Samorząd Województwa Małopolskiego	Załączniki	204-206	Niezbędne jest wskazanie, że wykaz ma charakter indykacyjny tzn., że obejmuje planowane na tym etapie projekty duże, nie jest jednak listą zamkniętą oraz wskazanie w przypisie definicji projektu dużego (cenzusu kwotowego).	Wykaz w obecnym kształcie sugeruje, że jest to lista zamknięta - tymczasem, np. w odniesieniu do projektów transportowych (szczególnie drogowych), możliwe są przedsięwzięcia realizowane przez miasta na prawach powiatu, których koszty kwalifikowane przekroczą 75 mln EUR, a więc znajdują się potencjalnie w grupie projektów dużych.	<b>Uwaga nieuwzględniona</b> W perspektywie 2014-2020 wykaz dużych projektów nie ma charakteru indykacyjnego, jak ma to miejsce w obecnej perspektywie. Ponadto w definicji dużego projektu następuje odniesienie się do przepisu, który definiuje duży projekt. Ma to na celu uniknięcie konieczności zmiany programu w przypadkach, gdyby zmianie uległa definicja dużego projektu (taka sytuacja wystąpiła w bieżącym okresie programowania).
-----	------------------------------------	------------------------------------	------------	---------	--	--	--