

| 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>Uwaga nieuwzględniona. 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>Uwaga nieuwzględniona. 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 wychodzą 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 modernizacji Wrocławskiego Węzła Kolejowego zawierającego również inne działania dotyczące systemów sterowania czy wydzielenia torów na potrzeby transportu podmiejskiego.</p> | <p>Uwaga nieuwzględniona. 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 - jedynego międzynarodowego lotniska województwa dolnośląskiego służącego 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga uwzględniona. 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 POIŚ 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 IŚ 2014-2020. Natomiast w projekcie POIŚ 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 osobną, 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 IŚ 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> | Uwaga nieuwzględniona. 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 postojowo-cumowniczej, 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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, 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. | 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. | Uwaga uwzględniona. 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 | Uwaga nieuwzględniona. 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>Uwaga częściowo uwzględniona. 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>Uwaga częściowo uwzględniona. 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> | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga częściowo uwzględniona. 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>Uwaga nieuwzględniona. 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 ? | Uwaga częściowo uwzględniona. 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> |
| 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 POliS. | Na chwilę obecną nie jest jasna kwestia linii demarkacyjnej. Postuluję podział polegający na dopuszczeniu dofinansowania do taboru tramwajowego w ramach PO liS a dofinansowanie do taboru autobusowego w ramach RPO. Z konsultacji innych programów operacyjnych wynika, że takie zabiegi są czynione. | Uwaga nieuwzględniona. Linia demarkacyjna nie stanowi części zapisów POliS. |
| 17. | Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Częstochowie Sp. z o.o. | Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 4.5 | 110 | Proszę o doprecyzowanie, czy w ramach PO liS 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 | Uwaga częściowo uwzględniona. Zapisy Programu nie powinny wskazywać charakteru prac inwestycyjnych, z tego względu przedmiotowy zapis został usunięty z tekstu POliS. Szczegółowe typy projektów będą zawarte w Szczegółowym Opisie Priorytetów POliS (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 | Uwaga uwzględniona. 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 | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga częściowo uwzględniona. 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>Uwaga nieuwzględniona. 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. | 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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). |
|-----|---------------------------|---|-----|---|--|---|

| | | | | | | |
|-----|---------------------------|---|-----|---|--|--|
| 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>Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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”; | Uwaga nieuwzględniona. 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>Uwaga nieuwzględniona. 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>Uwaga nieuwzględniona. 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)”, | Uwaga uwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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>Uwaga częściowo uwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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 $V=120 \text{ km/h}$ /maks V na linii 160 km/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> | Uwaga nieuwzględniona. 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 | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga uwzględniona. 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. | Uwaga uwzględniona. 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>Uwaga nieuwzględniona. 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 | wnosi 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. | Uwaga częściowo uwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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 POIiŚ 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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? | Uwaga nieuwzględniona. 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>Uwaga nieuwzględniona. 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>Uwaga nieuwzględniona. 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>Uwaga nieuwzględniona. 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>Uwaga uwzględniona. 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) Uwaga nieuwzględniona. 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) Uwaga częściowo uwzględniona. 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 drogową 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>Uwaga częściowo uwzględniona. 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 przejąć często niedoinwestowana sieć dróg wewnątrz tych ośrodków, ze szczególnym uwzględnieniem dróg krajowych. | Uwaga częściowo uwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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>Uwaga nieuwzględniona. 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>Uwaga nieuwzględniona. 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 | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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 | Uwaga Dotyczy PI 7.1 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? | Uzasadnienie: w opisie OP III, PI 7.1 (str. 113) wymienia się sieć TEN-T, czyli zarówno bazową jak i kompleksową. | Uwaga nieuwzględniona. Alokacja w ramach priorytetu inwestycyjnego 7.1 osi IV powinna służyć realizacji inwestycji o znaczeniu krajowym, a więc ciągów transportowych (drog 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. Ponadto, w osi III przewidywane jest wsparcie na budowę dróg ekspresowych zarówno na sieci bazowej, jak i kompleksowej TEN-T. |
|-----|----------------------|--|---------|--|---|--|

| | | | | | | |
|-----|----------------------|--|----|---|--|---|
| 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: http://www.plk-sa.pl/fileadmin/PDF/mapy/2013_05_24_mapa_predkosci_linie_ILK_HC.pdf . 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. POIS będzie obejmował horyzont 2022 roku, a więc lista obwodnic nie musi się ograniczać do Zał. Nr. 6 PBDDK 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. POIS będzie obejmował horyzont 2022 roku, a więc lista obwodnic nie musi się ograniczać do Zał. Nr. 6 PBDDK 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>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.</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>Uwaga nieuwzględniona. 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"> • 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 Dokumencie Implementacyjnym 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 | <p>Projekty dotyczące transportu morskiego i śródlądowego (str. 208-209):</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 Dokumencie Implementacyjnym 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. | <p>Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga uwzględniona. 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. | Uwaga uwzględniona. Zapisy zostały przeformułowane zgodnie z poniższym: "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." |
| 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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 expressis verbis 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> | Uwaga częściowo 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. 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. | 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. 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 Leżnicy 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>Uwaga nieuwzględniona. 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>Uwaga nieuwzględniona. 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>Uwaga nieuwzględniona. 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>Uwaga nieuwzględniona. 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 | 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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. |
|-----|----------------|------------|-----|---|--|---|

| | | | | | | |
|-----|--------------|------------|-----|--|---|--|
| 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>Uwaga nieuwzględniona. 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>Uwaga nieuwzględniona. 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>Uwaga nieuwzględniona. 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”. | Uwaga nieuwzględniona. 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” | Wnoskujemy 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”. | Uwaga nieuwzględniona. 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>Uwaga nieuwzględniona. 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 | 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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. |
|-----|-------------|------------|-----|---|--|---|

| | | | | | | |
|-----|-------------------------------------|------------|-----|--|---|--|
| 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>Uwaga nieuwzględniona. 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 | 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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. |
|-----|---------------------|------------|-----|---|--|---|

| | | | | | | |
|-----|---------------|------------|-----|--|---|--|
| 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>Uwaga nieuwzględniona. 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 | 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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. |
|-----|--------------------------------|------------|-----|---|--|---|

| | | | | | | |
|-----|---------------------------|------------|-----|--|---|--|
| 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>Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga uwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga uwzględniona. 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>Uwaga nieuwzględniona. 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>Wnioskuję 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"> 1. Budowa drogi ekspresowej (lub klasy GP) Brzesko - Nowy Sącz – granica ze Słowacją 2. Przebudowa drogi krajowej nr 28 od drogi S7- Nowy Targ- Nowy Sącz- Gorlice -S19 | <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>Uwaga nieuwzględniona. 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. Uzpełnić 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) | Uwaga uwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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). | Uwaga częściowo uwzględniona. 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:</p> <p>a) wskazanie możliwości wsparcia infrastruktury lotniskowej sieci TEN-T w zakresie szeroko rozumianego bezpieczeństwa</p> <p>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>Uwaga nieuwzględniona. Wsparcie POliS, 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 POliS (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>Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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). | Uwaga uwzględniona. 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). | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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">– budowa/przebudowa systemów ITS, urządzeń/systemów zarządzania ruchem i obsługi podróżnych,– budowa, rozbudowa lub modernizacja instalacji/obiektów energetycznych dla komunikacji zbiorowej, <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>Uwaga nieuwzględniona. 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 | 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. | 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 zespalaającym 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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). |
| 109. | Urząd Miasta Krakowa | Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 4.5 | 110 | 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”. | 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 | Uwaga uwzględniona. 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> |

| | | | | | | |
|------|----------------------|---|---------|--|---|--|
| 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>Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga uwzględniona. 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. | Uwaga uwzględniona. 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>Uwaga nieuwzględniona. 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>Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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 Łągiewnickiej 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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. | 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. |

| | | | | | | |
|------|----------------------|------------|--|--|---|---|
| 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 | Uwaga nieuwzględniona. 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>Uwaga uwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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 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, NO_x, 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> | Uwaga nieuwzględniona. 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 | Wnioskuje 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga częściowo uwzględniona. 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. Wnosi 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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 | Wnosi 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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 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, NO_x, 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> | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga uwzględniona. 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. Warszawy 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga uwzględniona. 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>Uwaga nieuwzględniona. 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>Radzymińskiej- 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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 liS 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>Uwaga częściowo uwzględniona. 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>Uwaga nieuwzględniona. 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>Uwaga nieuwzględniona. 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. Magistrała 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>Uwaga nieuwzględniona. 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>Uwaga nieuwzględniona. 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>Uwaga uwzględniona. 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 | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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>Uwaga uwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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>Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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>Uwaga nieuwzględniona. 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 Górnośląskiej 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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 Negocjacyjnego Samorządu ww. przedsięwzięcie będzie rekomendowane przez Województwo Śląskie do objęcia go wsparciem ze środków krajowych. | Uwaga nieuwzględniona. 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 Negocjacyjnego 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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 – Goleszów – Wisła Głębcze. | Zgodnie z projektem Mandatu Negocjacyjnego Samorządu ww. przedsięwzięcie będzie rekomendowane przez Województwo Śląskie do objęcia go wsparciem ze środków krajowych. | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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) Uwaga uwzględniona. 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) Uwaga uwzględniona. Zapis został usunięty, poszczególne typy prac inwestycyjnych zostaną określone w Szczegółowym Opisie Priorytetów PO LiŚ (SzOP). Ad. 4) Uwaga uwzględniona. 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) Uwaga nieuwzględniona. 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) Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga uwzględniona. 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. | Uwaga częściowo uwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga uwzględniona. 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>Uwaga nieuwzględniona. 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>Uwaga nieuwzględniona. 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>Uwaga nieuwzględniona. 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>Uwaga nieuwzględniona. 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>Uwaga nieuwzględniona. 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>Uwaga nieuwzględniona. 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'. | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga uwzględniona. 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 rehabilitację¹⁶⁸ 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>Uwaga nieuwzględniona. Brak nawiązania w treści Programu oznacza, że nie planuje się zaangażowania środków POIiŚ 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>Uwaga uwzględniona. 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>Uwaga uwzględniona. 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>Uwaga nieuwzględniona. Szczegółowy katalog beneficjentów pomocy technicznej zawarty będzie w Szczegółowym Opisie Priorytetów POiŚ (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>Uwaga nieuwzględniona. 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"> - (biopaliwa, energia elektryczna) - to ostatnie zwłaszcza w kontekście ochrony powietrza na obszarach chronionych (centra miast, tereny mieszkaniowe, parki) - stref z ograniczonym ruchem pojazdów łącznie z organizacją miejsc pozostawiania pojazdów (parkingi PR) w pobliżu tras transportu publicznego. - 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga uwzględniona. 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>Uwaga uwzględniona. 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>Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga uwzględniona. 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>Uwaga uwzględniona. 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 zawęziła 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>Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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>Uwaga nieuwzględniona. 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>Uwaga nieuwzględniona. 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>Uwaga nieuwzględniona. 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>Uwaga nieuwzględniona. 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>Uwaga nieuwzględniona. 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"> • Stworzenie nowego korytarza transportowego pozwalającego na wyprowadzenie poza miasto ruchu tranzytowego z przejść granicznych i wyeliminowanie transportu materiałów niebezpiecznych przez miasto Szczecin, • 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 • 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 • Skrócenie czasu dojazdu do międzynarodowego portu lotniczego Szczecin – Goleniów • Poprawę stanu środowiska w mieście Szczecin (ograniczenie emisji zanieczyszczeń i zmniejszenie natężenia hałasu powodowanego ruchem tranzytowym przez miasto) <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>Uwaga nieuwzględniona. 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>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.</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. | Uwaga uwzględniona. Zapis został uogólniony zgodnie z poniższym: <i>„...ratownictwa morskiego (w tym budowa, modernizacja i doposażenie służb ratowniczych).”</i> |
| 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. | Uwaga uwzględniona. Zapisy zostały doprecyzowane zgodnie z poniższym: <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> 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>Uwaga częściowo uwzględniona. 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? | Uwaga nieuwzględniona. 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 | Uwaga nieuwzględniona. 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 liś nr 11.2.1. Sektor transportu) | Konieczność budowy obwodnicy Grajewa ze względu na uciążliwości w ruchu spowodowane przez tranzyt samochodowy. | Uwaga nieuwzględniona. Uwaga bezzasadna. Inwestycja figuruje w wykazie dużych projektów POliŚ. |
| 227. | | 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) | Jedynie wyjście dla braku możliwości budowy obwodnicy. | Uwaga nieuwzględniona. Uwaga bezzasadna. Inwestycja figuruje w wykazie dużych projektów POliŚ. |

| | | | | | | |
|------|--|--|-------------|--|---|---|
| 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 | Uwaga nieuwzględniona. 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 | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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 | Uwaga nieuwzględniona. 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"> - wypadki - większość wypadków w Łomży występuje na trasach tranzytowych - duże utrudnienia w ruchu - brak przepustowości ulic - szybkie niszczenie nawierzchni ulic, których Miasto nie ma za co remontować - hałas - spaliny - zapylenie (z tego powodu Urząd marszałkowski wykonuje program ochrony powietrza dla strefy łomżyńskiej) <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> | Uwaga nieuwzględniona. 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 | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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 | Uwaga nieuwzględniona. 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 | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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 | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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 | Uwaga nieuwzględniona. 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 . | Uwaga nieuwzględniona. 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 | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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"> - dzisiaj ten odcinek jest pokonywany przez dziesiątki tysięcy turystów kierujących się na Mazury oraz Suwalszczyznę, - jest to najkrótsza trasa do granicy z Litwą, - budowa drogi znacznie przyspieszy czas dotarcia do Warszawy, - 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, - droga będzie biegła przez Suwalską Specjalną Strefę Ekonomiczną, co pozwoli na jej dalszy rozwój w Ełku, Grajewie i Suwałkach (miasta o wysokim wskaźniku bezrobocia). | Uwaga nieuwzględniona. 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 | Uwaga nieuwzględniona. 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 | Uwaga nieuwzględniona. 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 | Uwaga nieuwzględniona. 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 | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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 | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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 | Uwaga nieuwzględniona. 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 | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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). | Uwaga nieuwzględniona. 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). | Uwaga nieuwzględniona. 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 | Uwaga nieuwzględniona. 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 | Uwaga nieuwzględniona. 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 | Uwaga nieuwzględniona. 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 | Uwaga nieuwzględniona. 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 | Uwaga nieuwzględniona. 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 | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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? | Uwaga nieuwzględniona. 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 lotniskową 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>Uwaga nieuwzględniona. 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? | Uwaga nieuwzględniona. 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? | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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> | Uwaga nieuwzględniona. 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: http://www.plk-sa.pl/ochrona-srodowiska/kolej-w-srodowisku/</p> <p>Ilość projektów kolejowych powinna być znacznie zwiększona na niekorzyść drogowych.</p> | <p>Uwaga nieuwzględniona. 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>Uwaga nieuwzględniona. 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>Uwaga nieuwzględniona. 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 ukierunkowanych 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>Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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>Uwaga nieuwzględniona. 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). | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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>Uwaga nieuwzględniona. 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 Opisem 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>Uwaga uwzględniona. 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 km² 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. Usunięcie 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. Prezentację 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>Uwaga nieuwzględniona. 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: http://bit.ly/14lq3z4</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>Uwaga nieuwzględniona. 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>Uwaga nieuwzględniona. 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 dalekobieźnymi na przedłużeniu których będzie nowy 3 tor dla ruchu dalekobieźnego, 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 dalekobieźny 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>Uwaga nieuwzględniona. 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>Uwaga nieuwzględniona. 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 Tamów – 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>Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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 niskoemisyjnych 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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>Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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>Uwaga nieuwzględniona. 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> | <p>Uwaga nieuwzględniona. Interwencja POliŚ odnosi się tylko do poprawy bezpieczeństwa ruchu lotniczego w TEN-T (PI 7.1). Szczegółowy katalog projektów będzie zawarty w Szczegółowym Opisie Priorytetów POliŚ (SzOP).</p> |
|------|--------------------------------------|--|----|---|--|---|

| | | | | | | |
|------|--------------------------------------|--|----|--|--|---|
| 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 wiąże 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>Uwaga nieuwzględniona. 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 AUTOSTRADY A1 do WŁOCLA WKA wzdłuż 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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). | Uwaga nieuwzględniona. 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>Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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. |
|------|---|--|----|--|--|---|

| | | | | | | |
|------|---|--|---|--|---|---|
| 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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 POIiS dla nowej perspektywy finansowej 2014-2020 w dziedzinie transportu lotniczego, jednocześnie zaznaczając iż przepustowość portów lotniczych nie ogranicza się jedynie do przepustowości pasażerskiej. | Uwaga nieuwzględniona. 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. |
|------|---|--|---|---|--|---|

| | | | | | | |
|------|----------------|---|-----|--|---|---|
| 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>Uwaga nieuwzględniona. 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>Uwaga nieuwzględniona. 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, komplementarne do projektów współfinansowanych ze środków UE. | Uwaga uwzględniona. |
| 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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 POLiS 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? | Uwaga uwzględniona. 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>Uwaga nieuwzględniona. 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>Uwaga nieuwzględniona. 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>Uwaga nieuwzględniona. 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>Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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 | Propozycja zmiany treści z: ...dzięki inwestycjom realizowanym w szczególności przy wsparciu środków funduszy UE, w 2011 r. nastąpił wzrost dopuszczalnych prędkości. na: ...dzięki inwestycjom realizowanym w szczególności przy wsparciu środków funduszy UE, w 2011 r. wzrosła długość linii kolejowych, na których zwiększono dopuszczalne prędkości. | Doprecyzowanie treści i poprawa redakcji zdania. | Uwaga uwzględniona. 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>Uwaga nieuwzględniona. 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>Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga uwzględniona. 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>Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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>Uwaga nieuwzględniona. 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”. | Uwaga nieuwzględniona. 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 | <p>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.</p> | <p>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.</p> | <p>Uwaga nieuwzględniona. 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).</p> |
|------|---|---|---------|--|---|--|

| | | | | | | |
|------|---|--|-----|--|--|--|
| 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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). | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Przedsiębiorstwo 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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 - http://www.ulc.gov.pl/_download/regulacja_ryнку/statystyki/przep_akt_300909.pdf ; czy J. Piechociński, Lotnictwo na EURO 2012. Marzec 2012 [dostęp online 25.11.2012] – http://piechocinski.worldinnovation.eu |
|------|---|--|----|--|---|---|

| | | | | | | |
|------|---|--|----|--|--|--|
| 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>Uwaga nieuwzględniona. 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 - http://www.ulc.gov.pl/_download/regulacja_ryнку/statytyki/przep_akt_300909.pdf; czy J. Piechociński, Lotnictwo na EURO 2012. Marzec 2012 [dostęp online 25.11.2012] – http://piechocinski.worldinnovation.eu</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. | Uwaga nieuwzględniona. 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 | 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 | 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. | Uwaga częściowo uwzględniona. 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> |
|------|--|---|-----|---|---|--|

| | | | | | | |
|------|--|---|----------------|--|---|--|
| 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>Uwaga nieuwzględniona. 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>Uwaga nieuwzględniona. 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>Uwaga uwzględniona. 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>Uwaga nieuwzględniona. 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>Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga częściowo uwzględniona. 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>Uwaga częściowo uwzględniona. 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).</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. | Uwaga częściowo uwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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: https://www.gddkia.gov.pl/userfiles/articles/i/infrastruktura-rowerowa_3000/konkurencyjnosc%20roweru%20w%20czasie.pdf). 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>Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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: https://www.gddkia.gov.pl/userfiles/articles/i/infrastruktura-rowerowa_3000/konkurencyjnosc%20roweru%20w%20czasie.pdf). 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>Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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: https://www.gddkia.gov.pl/userfiles/articles/i/infrastruktura-rowerowa_3000/konkurencyjnosc%20roweru%20w%20czasie.pdf). 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>Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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 niskoemisyjnych 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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>Uwaga nieuwzględniona. 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 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>Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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: https://www.gddkia.gov.pl/userfiles/articles/i/infrastruktura-rowerowa_3000/konkurencyjnosc%20roweru%20w%20czasie.pdf). 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>Uwaga nieuwzględniona. 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>Uwaga nieuwzględniona. 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) | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga częściowo uwzględniona. 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>Uwaga nieuwzględniona. 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>Uwaga nieuwzględniona. 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>Uwaga nieuwzględniona. 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>Uwaga częściowo uwzględniona. 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 | 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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. |
|------|--|---|---|---|--|---|

| | | | | | | |
|------|--------------------|---|---------|---|---|---|
| 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>Uwaga nieuwzględniona. 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>Uwaga nieuwzględniona. 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>Uwaga nieuwzględniona. 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>Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga częściowo uwzględniona. 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 | Uwaga uwzględniona. 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. | Uwaga uwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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>Uwaga nieuwzględniona. 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 | Proponujemy powiązać fundusze dwóch osi priorytetowych III i V. Mamy tu na myśli przedsięwzięcia proekologiczne: renaturyzacje rzek; rewitalizacje 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. | Do tej pory środki środowiskowe były wykorzystywane na: budowę małych elektrowni wodnych; regulacje 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. | Uwaga nieuwzględniona. Interwencja na drogach śródlądowych w osi III, zgodnie z zakresem PI 7.3, , ma służyć realizacji celu dot. rozwoju form transportu przyjaznych środowisku. |
| 393. | stowarzyszenie Poznańska Masa Krytyczna | Oś priorytetowa III, priorytet inwestycyjny 4.5 | 102 | 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. | 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 eco-mobility, wspierając rozwój sieci wypożyczalni rowerów publicznych i infrastruktury rowerowej (dróg, parkingów), dostosowując obiekty publiczne (dworce kolejowe, autobusowe) do klientów z rowerami. | Uwaga nieuwzględniona. 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). |

| | | | | | | |
|------|--------------------------|--|----|---|---|---|
| 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>Uwaga nieuwzględniona. 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>Uwaga nieuwzględniona. 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>Uwaga nieuwzględniona. 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. | | Uwaga nieuwzględniona. 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). | | Uwaga nieuwzględniona. 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). | | Uwaga nieuwzględniona. 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. | | Uwaga częściowo uwzględniona. Rolą POIiS 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 - Żukowo Wsch. do Gdyni, celem wyeliminowania przejazdu pociągów z materiałami niebezpiecznymi przez teren Trójmiasta. | | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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. Stworzenie 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 ostatnią szansą na ich przetrwanie. | Uwaga nieuwzględniona. 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. Stworzenie 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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. | | Uwaga uwzględniona. 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 | | Uwaga nieuwzględniona. 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. | | Uwaga nieuwzględniona. 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. | | Uwaga nieuwzględniona. 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>Uwaga częściowo uwzględniona. 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. | Uwaga nieuwzględniona. 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. | Uwaga uwzględniona |