

## UWAGI ZGŁOSZONE W TRAKCIE KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

### NOWYCH PROJEKTÓW INDYWIDUALNYCH DLA PROGRAMU OPERACYJNEGO INFRASTRUKTURA I ŚRODOWISKO

#### W RAMACH SEKTORA TRANSPORTU

LP.	NAZWA INSTYTUCJI	FORMA ZGŁOSZENIA UWAGI	NAZWA PROJEKTU	TREŚĆ UWAGI (PROPOZYCJA ZMIAN)	UZASADNIENIE UWAGI	STANOWISKO I UZASADNIENIE INSTYTUCJI POŚREDNICZĄCEJ / INSTYTUCJI ZARZĄDZAJĄCEJ
1	2	3	4	5	6	7
<i>Uwagi ogólne</i>						
1	Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi	konferencja konsultacyjna	-	Jaka jest kwota wsparcia w poszczególnych województwach wg projektów na liście projektów indywidualnych POIiŚ	Lista powinna w sposób systemowy służyć także rozwojowi regionalnemu	Opracowanie w powyższym zakresie zostało przekazane do MRR. IZ opublikowała dokument pn. <i>Projekty indywidualne-przewodnik</i> , w którym zawarte są wszelkie niezbędne w przedmiotowym zakresie informacje.
<i>Priorytet VI Drogową i lotniczą sieć TEN-T</i>						
<i>Działanie 6.1 Rozwój sieci drogowej TEN-T</i>						
2	Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi	konferencja konsultacyjna	<b>Budowa drogi ekspresowej S3</b>  oraz <b>Budowa drogi ekspresowej S5</b>	Kiedy zostaną zbudowane w całości odcinki S3 od Szczecina do granicy z Czechami i S5 z Bydgoszczy do Poznania? Dlaczego na liście rezerwowej pozostają odcinki S3 z Nowej Soli do Legnicy i S5 z Żnina do Gniezna?	Zasadnym jest realizacja inwestycji na całym odcinku drogi S3 i S5, a nie jedynie na wybranych odcinkach	Planowany termin zakończenia budowy odcinków drogi ekspresowej S3 umieszczonych na liście podstawowej POIiŚ jest szacowany na rok 2012 Planowany termin zakończenia budowy odcinków drogi ekspresowej S5 umieszczonych na liście podstawowej planowany jest na rok 2012. Wpisanie odcinka drogi S3 Nowa Sól-Legnica i S5 Żnin-Gniezno na listę projektów podstawowych PO IiŚ w chwili obecnej nie jest możliwe ze względu na

LP.	NAZWA INSTYTUCJI	FORMA ZGŁOSZENIA UWAGI	NAZWA PROJEKTU	TREŚĆ UWAGI (PROPOZYCJA ZMIAN)	UZASADNIENIE UWAGI	STANOWISKO I UZASADNIENIE INSTYTUCJI POŚREDNICZĄCEJ / INSTYTUCJI ZARZĄDZAJĄCEJ
1	2	3	4	5	6	7
						wyczerpanie dostępnej alokacji w ramach działania 6.1.
3	Urząd Miasta Torunia	konferencja konsultacyjna	<b>Budowa mostu drogowego w Toruniu wraz z drogami dojazdowymi</b>	Przeniesienie na podstawową listę projektów indywidualnych inwestycji pn. „Budowa mostu drogowego w Toruniu wraz z drogami dojazdowymi”	Znaczenie realizacji inwestycji przyczyni się do usprawnienia ruchu samochodowego w ciągu autostrady A1 i zlikwidowanie tzw. wąskiego gardła. Uwolnione środki z projektu dotyczące budowy autostrady A1, odc. Nowe Marzy-Toruń mogłyby zostać przeznaczone na projekt budowy mostu.	Uwaga uwzględniona.
4	Mieszkaniec Torunia	mail	<b>Wybudowanie zjazdów w Kaszczorku i zostawienie obecnych w Czerniewicach</b>	Przeniesienie na podstawową listę projektów indywidualnych inwestycji pn. „Budowa mostu drogowego w Toruniu wraz z drogami dojazdowymi”	Lepsze wykorzystanie wybudowanego już mostu pod Toruniem przez Wisłę. Naturalna obwodnica Torunia podobnie jak pod Krakowem jak obwodnica Trójmiasta. Możliwość odciążenia jazdy przez centrum.	Uwaga uwzględniona.
5	Mieszkaniec Torunia	mail	<b>Budowa autostrady Nowe Marzy – Czerniewice</b>	Budowa węzła w Czerniewicach z uwzględnieniem połączenia autostrady z drogą nr 1 oraz S10	Oczekiwanie na budowę pełnowartościowego węzła z uwzględnieniem skomunikowania autostrady z południową częścią Torunia oraz sąsiednich gmin w Czerniewicach.	W ramach projektu pn Budowa autostrady A1 Toruń – Stryków, planowany jest do realizacji węzeł Czerniewice.
6	Mieszkańcy Torunia (około 1400 petycji tej samej treści)	mail	<b>Budowa mostu drogowego w Toruniu wraz z drogami dojazdowymi</b>	Przeniesienie na podstawową listę projektów indywidualnych inwestycji pn. „Budowa mostu drogowego w Toruniu wraz z drogami dojazdowymi”	„Jesteśmy zmęczeni stanem w korkach. Jedyne most drogowy w Toruniu nie zapewnia już płynnego przejazdu pomiędzy prawo i lewobrzeżną częścią Torunia. Uratujcie przed zniszczeniem bezcenne, gotyckie zabytki. Alternatywa dla płatnej autostrady Ocalcie nas przed paraliżem komunikacyjnym!!!”	Uwaga uwzględniona.

LP.	NAZWA INSTYTUCJI	FORMA ZGŁOSZENIA UWAGI	NAZWA PROJEKTU	TREŚĆ UWAGI (PROPOZYCJA ZMIAN)	UZASADNIENIE UWAGI	STANOWISKO I UZASADNIENIE INSTYTUCJI POŚREDNICZĄCEJ / INSTYTUCJI ZARZĄDZAJĄCEJ
1	2	3	4	5	6	7
7	Urząd Miasta Torunia	konferencja konsultacyjna	<b>Wzmocnienie drogi krajowej nr 10 na odcinku Dobrzejewice – Blinno</b>	Wątpliwości co do zasadności projektu wzmocnienia drogi w kontekście braku projektu budowy mostu w Toruniu na liście podstawowej	Modernizacja tego odcinka poprawi czas przejazdu po nim, jednakże podróżni i tak napotkają na wąskie gardło w postaci mostu w Toruniu. Projekt ten jest realizowany od wielu miesięcy w oparciu o środki budżetu państwa.	Wymieniona inwestycja stanowi brakujący odcinek modernizowanej drogi nr 10. Projekt w ciągu drogi krajowej nr 10 obejmuje poszerzenie i wzmocnienie nawierzchni jezdni, budowę chodników i ścieżek rowerowych, co przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego. Realizacja projektu zapewni wzmocnienie drogi krajowej nr 10 do nośności 115 kN/oś, poprawienie geometrii skrzyżowań oraz usprawnienie ruchu pieszych na terenach zabudowanych.
8	Kujawsko – Dobrzyńskie Stowarzyszenie Rozwoju Regionalnego	mail	<b>Wzmocnienie drogi krajowej nr 10 na odcinku Dobrzejewice - Blinno</b>	Projekt nie jest strategiczny dla osiągnięcia celów Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Projekt znacząco się nie przyczynia do osiągnięcia celów zawartych w POIiŚ	W województwie Kujawsko-Pomorskim i dla kraju priorytetową drogą jest droga krajowa nr 1 (a nie DK nr 10). Droga nr 1 ma bezpośredni wpływ na rozwój Polski i wypełnienie celów POIiŚ. kluczowych.	Projekt jest strategiczny dla osiągnięcia celów POIiŚ, dotyczy on bowiem odcinka znajdującego się w sieci TEN-T. Inwestycja stanowi fragment drogi krajowej nr 10, łączącej odcinek Autostrady A1 Toruń - Stryków z drogą ekspresową S7. Obie te inwestycje znajdują się na liście projektów indywidualnych dla Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Projekt przyczynia się do wypełnienia zobowiązań traktatowych dotyczących podniesienia nośności dróg krajowych do 115 kN/oś.
9	Kujawsko – Dobrzyńskie Stowarzyszenie Rozwoju Regionalnego	mail	<b>poprawa stanu drogi krajowej nr 1 na terenie miasta Włocławka ( 15 km odcinek)</b>	Wpisanie na listę	W województwie Kujawsko-Pomorskim i dla kraju priorytetową drogą jest droga krajowa nr 1, która ma bezpośredni wpływ na rozwój Polski i wypełnienie celów POIiŚ. Ponadto jest to droga o ważnym znaczeniu międzynarodowym	Zgodnie z zapisami Szczegółowego Opisu Priorytetów, projekty obejmujące przebudowę dróg krajowych w granicach administracyjnych miast na prawach powiatu wybierane będą w trybie konkursowym. CUPT dnia 9 grudnia br. ogłosił nabór wniosków o dofinansowanie w ramach Działania 6.1.

LP.	NAZWA INSTYTUCJI	FORMA ZGŁOSZENIA UWAGI	NAZWA PROJEKTU	TREŚĆ UWAGI (PROPOZYCJA ZMIAN)	UZASADNIENIE UWAGI	STANOWISKO I UZASADNIENIE INSTYTUCJI POŚREDNICZĄCEJ / INSTYTUCJI ZARZĄDZAJĄCEJ
1	2	3	4	5	6	7
10	Zarząd Województwa Dolnośląskiego	mail	<b>Przebudowa drogi ekspresowej S5 na odcinku Wrocław – Boboszków (granica RP)</b>	Propozycja umieszczenia nowego projektu na liście projektów indywidualnych POIiŚ	Połączenie drogowe S5 Wrocław – Boboszków wpisane jest w obowiązujący Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Dolnośląskiego i powinno być też ujęte w przygotowywanej Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju.	W chwili obecnej nie ma możliwości wpisania wymienionej inwestycji na listę projektów indywidualnych POIiŚ, z powodu wyczerpania dostępnej alokacji w ramach Działaniu 6.1.
11	Urząd Miejski Wrocławia	mail	<b>Budowa Północnej Obwodnicy Śródmiejskiej we Wrocławiu - etap I</b>	Propozycja umieszczenia nowego projektu na liście projektów indywidualnych	Realizacja projektu zapewnia optymalne skomunikowanie przyszłej areny Mistrzostw Euro 2012 z kierunkiem poznańskim i północną częścią Aglomeracji Wrocławskiej. Wdrożenie projektu umożliwi połączenie najważniejszych szlaków komunikacyjnych w mieście oraz poprawi warunki ruchu w obszarze leżącym wewnątrz Obwodnicy, uwalniając centrum miasta od ciężkiego ruchu tranzytowego. Po zrealizowaniu inwestycji planowana jest zmiana przebiegu drogi krajowej numer 8. Lata realizacji: 2008-2011 koszty całkowite: 276 200 000 PLN kwota dofinansowania: 177 149 000 PLN	Zgodnie z linią demarkacyjną Narodowych Strategicznych Ram Odniesienia w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013 mogą być realizowane jedynie inwestycje obejmujące budowę lub przebudowę dróg krajowych, w tym autostrad i dróg ekspresowych. Natomiast projekty dotyczący dróg pozostających w zarządzie jednostek samorządu terytorialnego (drogi gminne powiatowe i wojewódzkie), z wyjątkiem dróg krajowych w miastach na prawach powiatu mogą być finansowane jedynie w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, która zgodnie z <i>ustawą z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych</i> jest zarządcą dróg krajowych, w piśmie przekazanym do Ministerstwa Infrastruktury poinformowała, że nie przewiduje zmiany przebiegu dróg krajowych na terenie Wrocławia i włączenia do tej sieci Północnej Obwodnicy Śródmiejskiej. W związku z powyższym Ministerstwo

LP.	NAZWA INSTYTUCJI	FORMA ZGŁOSZENIA UWAGI	NAZWA PROJEKTU	TREŚĆ UWAGI (PROPOZYCJA ZMIAN)	UZASADNIENIE UWAGI	STANOWISKO I UZASADNIENIE INSTYTUCJI POŚREDNICZĄCEJ / INSTYTUCJI ZARZĄDZAJĄCEJ
1	2	3	4	5	6	7
						Infrastruktury nie widzi podstaw do wpisania na listę projektów indywidualnych POIiŚ inwestycji pn. <i>Budowa Północnej Obwodnicy Śródmiejskiej we Wrocławiu.</i>
12	Urząd Miejski Wrocławia	mail	<b>Budowa Północnej Obwodnicy Śródmiejskiej we Wrocławiu - etap II</b>	Propozycja umieszczenia nowego projektu na liście projektów indywidualnych	<p>Realizacja projektu zapewnia optymalne skomunikowanie przyszłej areny Mistrzostw Euro 2012 z kierunkiem poznańskim i północną częścią Aglomeracji Wrocławskiej. Wdrożenie projektu umożliwi połączenie najważniejszych szlaków komunikacyjnych w mieście oraz poprawi warunki ruchu w obszarze leżącym wewnątrz Obwodnicy, uwalniając centrum miasta od ciężkiego ruchu tranzytowego. Po zrealizowaniu inwestycji planowana jest zmiana przebiegu drogi krajowej numer 8.</p> <p>Lata realizacji: 2010-2013 koszty całkowite: 227 000 000 PLN kwota dofinansowania: 148 852 000 PLN</p>	<p>Zgodnie z linią demarkacyjną Narodowych Strategicznych Ram Odniesienia w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013 mogą być realizowane jedynie inwestycje obejmujące budowę lub przebudowę dróg krajowych, w tym autostrad i dróg ekspresowych. Natomiast projekty dotyczące dróg pozostających w zarządzie jednostek samorządu terytorialnego (drogi gminne powiatowe i wojewódzkie), z wyjątkiem dróg krajowych w miastach na prawach powiatu mogą być finansowane jedynie w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych.</p> <p>Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, która zgodnie z <i>ustawą z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych</i> jest zarządcą dróg krajowych, w piśmie przekazanym do Ministerstwa Infrastruktury poinformowała, że nie przewiduje zmiany przebiegu dróg krajowych i włączenia do tej sieci Północnej Obwodnicy Śródmiejskiej.</p> <p>W związku z powyższym Ministerstwo Infrastruktury nie widzi podstaw do wpisania na listę projektów indywidualnych POIiŚ inwestycji pn. <i>Budowa Północnej Obwodnicy</i></p>

LP.	NAZWA INSTYTUCJI	FORMA ZGŁOSZENIA UWAGI	NAZWA PROJEKTU	TREŚĆ UWAGI (PROPOZYCJA ZMIAN)	UZASADNIENIE UWAGI	STANOWISKO I UZASADNIENIE INSTYTUCJI POŚREDNICZĄCEJ / INSTYTUCJI ZARZĄDZAJĄCEJ
1	2	3	4	5	6	7
<i>Śródmiejskiej we Wrocławiu.</i>						
<b>Priorytet VII Transport przyjazny środowisku</b>						
<b>Działanie 7.1 Rozwój transportu kolejowego</b>						
13	Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi	konferencja konsultacyjna	<b>Linia kolejowa Opole – Częstochowa - CMK</b>	Propozycja ujęcia na liście projektów indywidualnych	Bezpośrednie połączenie kolejowe Warszawa – Wrocław skróci czas podróży do 4 godzin.	W chwili obecnej nie ma możliwości wpisania wymienionej inwestycji na listę projektów indywidualnych POIiŚ, z powodu wyczerpania dostępnej alokacji w ramach Działaniu 7.1.
14	Telekomunikacja Kolejowa	mail	<b>Budowa infrastruktury systemu GSM-R; etap 1: na liniach kolejowych zgodnych z harmonogramem NPW ERTMS (POIiŚ 7.1-36)</b>	Projekt POIiŚ 7.1-36 powinien zostać przeniesiony z listy rezerwowej na listę podstawową.	Systemu GSM-R/ERTMS stanowi podstawowy (obligatoryjny) składnik interoperacyjnej infrastruktury kolejowej. Projekty modernizacji infrastruktury kolejowej bez zapewnienia jej interoperacyjności są niezgodne z celami przyjętymi przez Unię Europejską w zakresie dotacji pomocowych. Brak wdrożenia systemu GSM-R równoległe do modernizacji linii kolejowych realizowanych przez PKP PLK S.A. może podważyć kwalifikowalność projektów realizowanych przez PKP PLK S.A. do finansowania w ramach POIiŚ. Łączność realizowana w systemie GSM-R bezsprzecznie podniesie bezpieczeństwo i jakość obsługi pasażerów. Kolejowa sieć GSM-R będzie również stanowiła znaczący fragment ogólnokrajowej sieci zapewniającej łączność kryzysową	W chwili obecnej nie ma możliwości wpisania wymienionej inwestycji na podstawową listę projektów indywidualnych POIiŚ z powodu wyczerpania dostępnej alokacji w działaniu 7.1.

LP.	NAZWA INSTYTUCJI	FORMA ZGŁOSZENIA UWAGI	NAZWA PROJEKTU	TREŚĆ UWAGI (PROPOZYCJA ZMIAN)	UZASADNIENIE UWAGI	STANOWISKO I UZASADNIENIE INSTYTUCJI POŚREDNICZĄCEJ / INSTYTUCJI ZARZĄDZAJĄCEJ
1	2	3	4	5	6	7
15	Telekomunikacja Kolejowa	mail	<b>Budowa infrastruktury systemu GSM-R; etap 2: na pozostałych liniach kolejowych zgodnych z harmonogramem NPW ERTMS (POIiŚ 7.1-37)</b>	Projekt POIiŚ 7.1-37 powinien zostać przeniesiony z listy rezerwowej na listę podstawową	Systemu GSM-R/ERTMS stanowi podstawowy (obligatoryjny) składnik ineteroperacyjnej infrastruktury kolejowej. Projekty modernizacji infrastruktury kolejowej bez zapewnienia jej interoperacyjności są niezgodne z celami przyjętymi przez Unię Europejską w zakresie dotacji pomocowych. Brak wdrożenia systemu GSM-R równoległe do modernizacji linii kolejowych realizowanych przez PKP PLK S.A. może podważyć kwalifikowalność projektów realizowanych przez PKP PLK S.A. do finansowania w ramach POIiŚ. Łączność realizowana w systemie GSM-R bezsprzecznie podniesie bezpieczeństwo i jakość obsługi pasażerów. Kolejowa sieć GSM-R będzie również stanowiła znaczący fragment ogólnokrajowej sieci zapewniającej łączność kryzysową.	W chwili obecnej nie ma możliwości wpisania wymienionej inwestycji na podstawową listę projektów indywidualnych POIiŚ z powodu wyczerpania dostępnej alokacji w działaniu 7.1.
16	Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego	mail	<b>Zakup kolejowego taboru pasażerskiego do obsługi połączeń międzywojewódzkich</b>	Zwiększenie alokacji na ten projekt	Z szacunków wynika, że sama tylko Lubelszczyzna potrzebuje minimum 288 mln PLN na zakup nowego taboru, co stanowi 22% ogólnej kwoty na projekt. Oprócz zakupu nowych pojazdów niezbędne są środki na modernizację istniejących – aktualnie potrzeba ok. 3,5 mln PLN netto, a na zakup autobusów szynowych, które miałyby m.in. obsługiwać lotnisko potrzeba 8 mln PLN netto	Uwaga uwzględniona Zgodnie z zapisami porozumienia pomiędzy Radą Ministrów a Województwami o konieczności zwiększenia kwoty dofinansowania unijnego na tabor.
17	Urząd Marszałkowski Województwa Łódzkiego	mail	<b>Zakup kolejowego taboru pasażerskiego do obsługi połączeń międzywojewódzkich</b>	Zwiększenie kwoty dofinansowania unijnego na tabor zgodnie z zapisami porozumienia	Kwota 507,60 mln PLN wykazana w projekcie jako szacunkowa kwota dofinansowania z UE nie jest tożsama z kwotą zapisaną w porozumieniu	Uwaga uwzględniona Zgodnie z zapisami porozumienia pomiędzy Radą Ministrów a Województwami o konieczności

LP.	NAZWA INSTYTUCJI	FORMA ZGŁOSZENIA UWAGI	NAZWA PROJEKTU	TREŚĆ UWAGI (PROPOZYCJA ZMIAN)	UZASADNIENIE UWAGI	STANOWISKO I UZASADNIENIE INSTYTUCJI POŚREDNICZĄCEJ / INSTYTUCJI ZARZĄDZAJĄCEJ
1	2	3	4	5	6	7
				pomiędzy Radą Ministrów a Województwami	pomiędzy Radą Ministrów a Województwami § 1 ust.1	zwiększenia kwoty dofinansowania unijnego na tabor.
<b>Działanie 7.3 Transport miejski w obszarach metropolitalnych</b>						
18	Gmina Miejska Kraków Urząd Miasta Krakowa	konferencja konsultacyjna, pismo, mail	<b>Zintegrowany transport publiczny w aglomeracji krakowskiej – etap II</b>	Wniosek o umieszczenie projektu na liście projektów indywidualnych POIiŚ	Projekt „Zintegrowany transport publiczny w aglomeracji krakowskiej – etap II” jest na bardzo zaawansowanym etapie przygotowania. Projekt od 2007 r. jest objęty pomocą w ramach Inicjatywy JASPERS. Zrealizowanie omawianego projektu przyczyni się w znacznym stopniu do poprawy komunikacji miejskiej oraz udrożnienia głównych arterii komunikacyjnych Krakowa. Przedmiotowy projekt przyczyni się również do sprawnej obsługi turystów i kibiców, którzy przybędą do Krakowa w ramach organizowanych Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej – EURO 2012.  Całkowity przewidywany koszt projektu to ok 199,2 mln Euro	Uwaga została uwzględniona przez częściową zmianę zakresu projektu gminy miejskiej Kraków, który dotychczas znajdował się na liście. Elementy wnioskowanego projektu zostały włączone do projektu „Zwiększenie udziału przyjaznego środowisku transportu publicznego szynowego w obsłudze mieszkańców i imprez masowych Gminy Miejskiej Kraków”, dla którego proponowane jest nadanie nazwy „Rozbudowa infrastruktury transportu publicznego w Krakowie”.
19	Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. Kraków	mail	<b>Zintegrowany transport publiczny w aglomeracji krakowskiej – etap II</b>	Propozycja umieszczenia projektu na liście projektów indywidualnych dla POIiŚ	Projekt „Zintegrowany transport publiczny w aglomeracji krakowskiej – etap II” jest na bardzo zaawansowanym etapie przygotowania. Projekt od 2007 r. jest objęty pomocą w ramach Inicjatywy JASPERS. Zrealizowanie omawianego projektu przyczyni się w znacznym stopniu do poprawy komunikacji miejskiej oraz udrożnienia głównych arterii komunikacyjnych Krakowa. Całkowity przewidywany koszt projektu to ok 199,2 mln Euro	Uwaga została uwzględniona przez częściową zmianę zakresu projektu gminy miejskiej Kraków, który dotychczas znajdował się na liście. Elementy wnioskowanego projektu zostały włączone do projektu „Zwiększenie udziału przyjaznego środowisku transportu publicznego szynowego w obsłudze mieszkańców i imprez masowych Gminy Miejskiej Kraków”, dla którego proponowane jest nadanie nazwy „Rozbudowa infrastruktury transportu publicznego w

LP.	NAZWA INSTYTUCJI	FORMA ZGŁOSZENIA UWAGI	NAZWA PROJEKTU	TREŚĆ UWAGI (PROPOZYCJA ZMIAN)	UZASADNIENIE UWAGI	STANOWISKO I UZASADNIENIE INSTYTUCJI POŚREDNICZĄCEJ / INSTYTUCJI ZARZĄDZAJĄCEJ
1	2	3	4	5	6	7
						Krakowie”
20	Urząd m.st. Warszawy	mail, pismo	<p>„II Linia Metra w Warszawie - projekt i budowa odcinka centralnego (od stacji "Rondo Daszyńskiego" do stacji "Dworzec Wileński") oraz Prace przygotowawcze”</p> <p><b>Nowa nazwa dla 7.3-1</b></p>	Zmiany na liście w zakresie projektów budowy II linii warszawskiego metra	<p>Rezygnacja z umieszczenia na <i>Liście projektów indywidualnych</i> projektów:          „Projekt i budowa II linii metra od szlaku za stacją „Dworzec Wileński” do stacji „Bródno” w Warszawie” – 7.3-2 i          „Projekt i budowa II linii metra od szlaku ze stacją „Rondo Daszyńskiego” do stacji „Potczyńska” wraz ze stacją postojową „Mory” w Warszawie” – 7.3-3 i przeznaczeniu całej dotychczasowej kwoty dofinansowania wnioskowanego dla II linii metra na projekt o nowej, zmienionej nazwie (dotychczasowy 7.3-1)          Dodanie drugiej instytucji odpowiedzialnej za realizację projektu – Metro Warszawskie Sp. z o.o., która byłaby podmiotem odpowiedzialnym za zakup taboru.          Prognozowane obniżenie dochodów Miasta Stołecznego Warszawy oraz szacowany wzrost kosztów inwestycji wymusza dokonanie korekty zakresu prac i poziomu dofinansowania projektów II linii metra umieszczonych na <i>Liście projektów indywidualnych dla Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko</i>.          Wartość projektu netto szacowana jest na: 4,9 mld PLN, w tym tabor (25 pociągów 6-wagonowych) - 720 mln PLN.          Przewidywany okres realizacji projektu: 2009-2013</p>	Z uwagi na ponowne ogłoszenie przetargu na realizację odcinka centralnego metra warszawskiego, proponuje się wstrzymanie się ze zmianami na liście projektów indywidualnych do czasu uzyskania informacji niezbędnych do podjęcia ostatecznych decyzji odnośnie zakresu inwestycji, jakie będą mogły być zrealizowane w ramach wsparcia z POIiŚ.
21	Urząd m.st. Warszawy	mail, pismo	<b>Budowa linii tramwajowej wzdłuż trasy Mostu Północnego (od węzła z ul. Pułkową) do Tarchomina</b>	Propozycja dofinansowania projektu z rezerwy finansowej, która powstałaby na skutek	Zmiana struktury transportu środkami komunikacji publicznej na korzyść komunikacji szynowej, a więc komunikacji preferowanej w strategii	Z uwagi na ponowne ogłoszenie przetargu na realizację odcinka centralnego metra warszawskiego, proponuje się wstrzymanie się ze

LP.	NAZWA INSTYTUCJI	FORMA ZGŁOSZENIA UWAGI	NAZWA PROJEKTU	TREŚĆ UWAGI (PROPOZYCJA ZMIAN)	UZASADNIENIE UWAGI	STANOWISKO I UZASADNIENIE INSTYTUCJI POŚREDNICZĄCEJ / INSTYTUCJI ZARZĄDZAJĄCEJ
1	2	3	4	5	6	7
			<b>wraz z zakupem taboru</b>	uwolnienia środków z projektu II linii metra.	rozwoju miasta, jako ekologicznej i bardziej przyjaznej środowisku. Realizacja projektu pozwoli na: - zwiększenie liczby przewożonych pasażerów komunikacją tramwajową - skrócenie czasu podróży pasażerów komunikacji zbiorowej do centrum lewo i prawobrzeżnej Warszawy, - skrócenie czasu podróży pasażerów komunikacji zbiorowej pomiędzy Białąłęgą i Bielanami, Wartość projektu netto szacowana jest na: 790 mln PLN, Przewidywany okres realizacji projektu: 2010-2015 Instytucja odpowiedzialna za realizację projektu – Tramwaje Warszawskie Sp. z o.o.	zmianami na liście projektów indywidualnych do czasu uzyskania informacji niezbędnych do podjęcia ostatecznych decyzji odnośnie zakresu inwestycji, jakie będą mogły być zrealizowane w ramach wsparcia z POIiŚ.
22	Urząd m.st. Warszawy	mail, pismo	<b>Budowa linii tramwajowej od Dworca Zachodniego do Wilanowa wraz z zakupem taboru</b>	Propozycja dofinansowania projektu z rezerwy finansowej, która powstałaby na skutek uwolnienia środków z projektu II linii metra.	Powstanie nowej linii tramwajowej łączącej Wilanów z centrum Warszawy (wzdłuż ciągu ul. Marszałkowskiej) i dalej z północnymi obszarami miasta, poprawi atrakcyjność komunikacji tramwajowej Realizacja projektu pozwoli na: - zwiększenie liczby przewożonych pasażerów komunikacją tramwajową - skrócenie czasu podróży pasażerów komunikacji zbiorowej na odcinku od pętli Banacha lub Dworca Zachodniego (preferowany jest Dw. Zachodni) do Wilanowa (rejon skrzyżowania Wilanowska-Przyczółkowa o ok. 10-14 min) - zmianę struktury transportu środkami komunikacji publicznej na korzyść komunikacji szynowej, Wartość projektu netto szacowana jest	Z uwagi na ponowne ogłoszenie przetargu na realizację odcinka centralnego metra warszawskiego, proponujemy wstrzymanie się ze zmianami na liście projektów indywidualnych do czasu uzyskania informacji niezbędnych do podjęcia ostatecznych decyzji odnośnie zakresu inwestycji, jakie będą mogły być zrealizowane w ramach wsparcia z POIiŚ.

LP.	NAZWA INSTYTUCJI	FORMA ZGŁOSZENIA UWAGI	NAZWA PROJEKTU	TREŚĆ UWAGI (PROPOZYCJA ZMIAN)	UZASADNIENIE UWAGI	STANOWISKO I UZASADNIENIE INSTYTUCJI POŚREDNICZĄCEJ / INSTYTUCJI ZARZĄDZAJĄCEJ
1	2	3	4	5	6	7
					<p>na: 860 mln PLN, w tym zakup 45 wagonów niskopodłogowych o długości ok. 30 m.</p> <p>Przewidywany okres realizacji projektu: 2010-2015. Instytucja odpowiedzialna za realizację projektu – Tramwaje Warszawskie Sp. z o.o.</p>	
23	Tramwaje Warszawskie Sp. z o.o.	mail	<b>Modernizacja trasy tramwajowej W-Z (odc. Cm. Wolski – Dw. Wileński)</b>	Propozycja wpisania projektu na listę podstawową, a w przypadku braku środków na listę rezerwową dla działania 7.3. POIiŚ.	<p>Projekt obejmuje modernizację trasy tramwajowej zlokalizowanej w ulicach Wolskiej – Alei „Solidarności” – Moście Śląsko-Dąbrowskim – Alei „Solidarności” na odcinku od pętli Cm. Wolski do Dworca Wileńskiego (długość ok. 7,5 km) wraz z wymianą części taboru kursującego tą trasą. Realizacja projektu doprowadzi do osiągnięcia następujących rezultatów:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zwiększenia liczby przewożonych pasażerów komunikacją tramwajową;</li> <li>- Skrócenia czasu podróży pasażerów komunikacji zbiorowej na odcinku od pętli Cmentarz Wolski do Dworca Wileńskiego;</li> <li>- Zmiany struktury transportu środkami komunikacji zbiorowej na korzyść komunikacji szynowej</li> </ul> <p>Wartość projektu netto szacowana jest na ok. 433,6 mln PLN., w tym zakup 30 tramwajów niskopodłogowych. Przewidywany okres realizacji projektu: 2008 – 2012.</p>	Projekt nie może zostać w chwili obecnej wpisany na podstawową listę projektów indywidualnych POIiŚ ze względu na wyczerpaną w ramach działania 7.3. alokację.
24	Tramwaje Warszawskie Sp. z o.o.	mail	<b>Modernizacja trasy tramwajowej w Al. Jana Pawła II (odc. pętla Piaski – pętla Kielecka)</b>	Propozycja wpisania projektu na listę podstawową, a w przypadku braku środków	Projekt obejmuje modernizację trasy tramwajowej o długości 9.3 km w ciągu ulic: Broniewskiego (od pętli Piaski) – Stołeczna – Rondo Zgrupowania AK	Projekt nie może zostać w chwili obecnej wpisany na podstawową listę projektów indywidualnych POIiŚ ze względu na wyczerpaną w ramach

LP.	NAZWA INSTYTUCJI	FORMA ZGŁOSZENIA UWAGI	NAZWA PROJEKTU	TREŚĆ UWAGI (PROPOZYCJA ZMIAN)	UZASADNIENIE UWAGI	STANOWISKO I UZASADNIENIE INSTYTUCJI POŚREDNICZĄCEJ / INSTYTUCJI ZARZĄDZAJĄCEJ
1	2	3	4	5	6	7
				na listę rezerwową dla działania 7.3. POIiŚ.	<p>„Radosław” – Al. Jana Pawła II – Chałubińskiego – Al. Niepodległości – Rakowieckiej (do pętli „Kielecka”). Realizacja projektu doprowadzi do osiągnięcia następujących rezultatów:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zwiększenia liczby przewożonych pasażerów komunikacją tramwajową;</li> <li>- Skrócenia czasu podróży pasażerów komunikacji zbiorowej na odcinku od Pętli Kielecka do pętli Piaski;</li> <li>- Zmiany struktury transportu środkami komunikacji zbiorowej na korzyść komunikacji szynowej.</li> </ul> <p>Wartość projektu netto szacowana jest na ok. 323,5 mln PLN., w tym zakup 25 tramwajów niskopodłogowych.</p> <p>Przewidywany okres realizacji projektu: 2008 – 2012.</p>	działania 7.3. alokację.
25	Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego	mail, konferencja konsultacyjna	<b>Szybka Kolej Metropolitalna w bydgosko-toruńskim obszarze metropolitalnym BiT-City oraz integracja systemów transportu miejskiego</b>	Umieszczenie projektu BiT-City na liście projektów indywidualnych dla POIiŚ	<p>Zasadnicze znaczenie dla podniesienia konkurencyjności Województwa Kujawsko-Pomorskiego</p> <p>Celem projektu jest połączenie miast Bydgoszczy i Torunia, które wchodzi w skład Bydgosko - Toruńskiego Obszaru Metropolitalnego, integracja podsystemów zbiorowego transportu publicznego tych miast z transportem kolejowym w ramach BiT - City, poprawa sprawności funkcjonowania i atrakcyjności podróżowania transportem zbiorowym oraz optymalizacja podziału zadań przewozowych między środkami transportu z preferencją dla transportu zbiorowego – maksymalizacja jego udziału w ruchu nie pieszym.</p>	Uwaga uwzględniona.

LP.	NAZWA INSTYTUCJI	FORMA ZGŁOSZENIA UWAGI	NAZWA PROJEKTU	TREŚĆ UWAGI (PROPOZYCJA ZMIAN)	UZASADNIENIE UWAGI	STANOWISKO I UZASADNIENIE INSTYTUCJI POŚREDNICZĄCEJ / INSTYTUCJI ZARZĄDZAJĄCEJ
1	2	3	4	5	6	7
26	Kujawsko-Dobrzyńskie Stowarzyszenie Rozwoju Regionalnego	mail	<b>Szybka Kolej Metropolitalna w bydgosko-toruńskim obszarze metropolitalnym BiT-City oraz integracja systemów transportu miejskiego</b>	Brak uwzględnienia danych o przewozach kolejowych.  Propozycja włączenia do projektu linii Toruń-Włocławek	Jest to ważny projekt przy spadającym przewozie pasażerskim na kolei w Polsce, istotnie wpływającym na realizację Programu Infrastruktura i Środowisko, ale jest on błędnie skonstruowany. W ramach osiągnięcia zbliżonych celów do tych z projektu prowadzono na terenie województwa Kujawsko-Pomorskiego bilet aglomeracyjny i bilet regionalny. Propozycja poszerzenia projektu o linie Toruń-Włocławek. Wysokie wskaźniki gospodarcze miasta Włocławka w przeliczeniu na mieszkańców wskazują na potrzebę uwzględnienia tego miasta w projekcie.	Zgodnie z zapisami Szczegółowego Opisu Priorytetów dla POIiŚ w ramach Działania 7.3. realizowane będą projekty z 9 obszarów metropolitalnych. Miasto Włocławek nie należy do bydgosko-toruńskiego obszaru metropolitalnego, w związku z tym projekt nie może zostać rozszerzony o linię Toruń – Włocławek.
27	Urząd Miasta Torunia	mail, konferencja konsultacyjna	<b>Szybka Kolej Metropolitalna w bydgosko – toruńskim obszarze metropolitalnym BiT CITY oraz integracja systemów transportu miejskiego</b>	Wpisanie projektu na podstawową listę projektów indywidualnych	Celem proponowanych do realizacji zadań w ramach BiT-City jest zapewnienie optymalnej obsługi transportu zbiorowego, szynowego w całym łańcuchu przesiadkowym – dostosowanej do potrzeb osób o ograniczonej sprawności, łatwo dostępnej, zapewniającej szybki przejazd, kompatybilnej na wielu poziomach w zakresie mobilności. Bit-City tworzy konkurencyjny względem drogowego korytarz transportu szynowego pomiędzy Bydgoszczą i Toruniem.	Uwaga uwzględniona.
28	Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego	konferencja konsultacyjna	<b>Usprawnienie ruchu transportu miejskiego w obszarze centralnym Trójmiasta z zastosowaniem Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem TRISTAR</b>	Wniosek o umieszczenie projektu na liście projektów indywidualnych POIiŚ.	Projekt powiązany jest z działaniem 8.3 Rozwój inteligentnych systemów transportowych.	Projekt nie może zostać wpisany na listę projektów indywidualnych POIiŚ z uwagi na brak środków w działaniu 7.3 oraz przewidywany wzrost kosztów projektów podstawowych, wcześniej zamieszczonych na liście.

LP.	NAZWA INSTYTUCJI	FORMA ZGŁOSZENIA UWAGI	NAZWA PROJEKTU	TREŚĆ UWAGI (PROPOZYCJA ZMIAN)	UZASADNIENIE UWAGI	STANOWISKO I UZASADNIENIE INSTYTUCJI POŚREDNICZĄCEJ / INSTYTUCJI ZARZĄDZAJĄCEJ
1	2	3	4	5	6	7
29	Prezydent Miasta Szczecin	pismo	<b>Budowa „Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju”</b>	Wniosek o aktualizację terminu realizacji projektu: od 2009 do 2013	Realizacja przedsięwzięcia została ujęta w projekcie „Wieloletniego Planu Inwestycyjnego Szczecina” na lata 2010-2013.	Uwaga uwzględniona.
<i>Priorytet VIII Bezpieczeństwo transportu i krajowe sieci transportowe</i>						
<i>Działanie 8.1 Bezpieczeństwo ruchu drogowego</i>						
30	Mieszkaniec Torunia	mail	<b>Poprawa sygnalizacji świetlnej w Toruniu</b>	Propozycja umieszczenia projektu na liście projektów indywidualnych dla POIiŚ.	Konieczne wprowadzenie „zielonej fali” na długich ulicach (Szosa Lubicka, Lubicka, Grudziądzka, Szosa Chełmińska, Szosa Bydgoska, Łódzka) w celu usprawnienia komunikacji w niezwykle zatłoczonym mieście. Umieszczenie sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu ul. Polnej i ul. Ugory (bardzo częste wypadki)	Projekt z zakresu Działania 8.3 Rozwój Inteligentnych Systemów Transportowych. W powyższym działaniu inwestycje zostaną wyłonione w trybie konkursowych. Informacje o naborze wniosków w ramach działania zostaną podane na stronie internetowej CUPT.
31	Instytut Transportu Samochodowego	mail	<b>Klub Pancernika Klika w Fotelikach</b>	Propozycja umieszczenia projektu na liście projektów indywidualnych dla POIiŚ.	W ramach projektu planuje się działania edukacyjne skierowane do dzieci i ich rodziców dotyczące promocji zabezpieczeń w pojeździe (pasy i foteliki dla dzieci). Działania te byłyby kontynuacją europejskiej kampanii na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego realizowanej w Polsce w ramach projektu EUCHIRES w latach 2005 – 2007. Orientacyjny koszt całkowity projektu 5 mln PLN.	Uwaga uwzględniona. Projekt będzie realizowany w ramach środków zarezerwowanych dla KR BRD, na projekt dołączony do listy podczas bieżącej aktualizacji.
32	Instytut Transportu Samochodowego	mail	<b>Budowa Polskiego Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego</b>	Propozycja umieszczenia projektu na liście projektów indywidualnych dla POIiŚ.	Powstanie Polskiego Obserwatorium BRD pozwoli na monitorowanie sytuacji na polskich drogach poprzez pozyskiwanie danych, prowadzenia	Uwaga uwzględniona. Projekt będzie realizowany w ramach środków zarezerwowanych dla KR BRD, na projekt dołączony do listy podczas

LP.	NAZWA INSTYTUCJI	FORMA ZGŁOSZENIA UWAGI	NAZWA PROJEKTU	TREŚĆ UWAGI (PROPOZYCJA ZMIAN)	UZASADNIENIE UWAGI	STANOWISKO I UZASADNIENIE INSTYTUCJI POŚREDNICZĄCEJ / INSTYTUCJI ZARZĄDZAJĄCEJ
1	2	3	4	5	6	7
					<p>analiz, propagowania najlepszych rozwiązań, wskazywania kierunków dalszych działań i rozpowszechnianie wiedzy potrzebnej decydom, specjalistom i społeczeństwu na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ocena stanu bezpieczeństwa na polskich drogach wymaga prowadzenia analiz porównawczych dla obszarów, miast, dróg, regionów dzięki bazie wiarygodnych danych o wypadkach, strukturze rodzajowej kierowców, pojazdów, drogach, natężeniu ruchu, przebiegu pojazdów, podróży..</p> <p>Orientacyjny koszt całkowity projektu: 4.5 mln PLN</p>	bieżącej aktualizacji.
<b><i>Działanie 8.2 Drogi krajowe poza siecią TEN-T</i></b>						
33	Urząd Miasta Toruń	mail	<b>- ogólnie do działania</b>	<p>Ponowne przeanalizowanie celowości wprowadzenia nowych zadań na listę projektów indywidualnych</p>	<p>Szczególnie niepokojąca jest sytuacja pojawienia się nowych projektów w działaniu 8.2 Drogi krajowe poza siecią TEN – T na dodatkową kwotę dofinansowania prawie 750 mln zł. Suma dofinansowania dla wszystkich projektów z listy podstawowej po proponowanych zmianach wyniesie 8 486,73 mln PLN przy alokacji na całe Działanie w kwocie 9 294,22 PLN (2 655,49 mln euro *3,5PLN). W związku z tym na konkursy pozostaje ok. 807,50 mln PLN z deklarowanych wcześniej 1,05 mld PLN. Pogarsza to sytuację beneficjentów tj. miast na prawach powiatów, które nie zrealizują ważnych dla tych miast inwestycji dotyczących dróg krajowych. Jednocześnie zachodzi</p>	<p>W ramach działania 8.2. została zarezerwowana alokacja z przeznaczeniem na wzmocnienia dróg (w tym budowy obwodnic ). Nowe projekty, zgłoszone przez MI w pełni wykorzystują zarezerwowane środki. Ponadto, bez zmiany Programu, nie ma możliwości przeniesienia środków pomiędzy priorytetami VI i VIII, co wynika z różnego źródła finansowania (FS i EFRR).</p>

LP.	NAZWA INSTYTUCJI	FORMA ZGŁOSZENIA UWAGI	NAZWA PROJEKTU	TREŚĆ UWAGI (PROPOZYCJA ZMIAN)	UZASADNIENIE UWAGI	STANOWISKO I UZASADNIENIE INSTYTUCJI POŚREDNICZĄCEJ / INSTYTUCJI ZARZĄDZAJĄCEJ
1	2	3	4	5	6	7
					w takiej sytuacji kolejne niebezpieczeństwo, iż przy utrzymaniu na liście projektów indywidualnych nowych zadań drogowych dla Działania 8.2, w kolejnej aktualizacji tej listy może dojść do przeniesienia do tego działania środków np. zaoszczędzonych na podstawie umowy koncesyjnej dla autostrady A 1 z Działania 6.1.	
34	Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego	konferencja konsultacyjna	<b>Budowa mostu drogowego przez rzekę Wisłę na wysokości miasta Kwidzyn wraz z drogami dojazdowymi</b>	Wniosek o umieszczenie projektu na liście projektów indywidualnych POIiŚ	BRAK UZASADNIENIA	Projekt nie może zostać wpisany na listę projektów indywidualnych POIiŚ z uwagi na brak środków oraz wzrost kosztów projektów podstawowych wcześniej umieszczonych na liście.
35	Wicemarszałek Województwa Pomorskiego	mail	<b>Budowa mostu drogowego przez rzekę Wisłę na wysokości miasta Kwidzyn wraz z drogami dojazdowymi w ciągu drogi krajowej nr 90</b>	Wniosek o umieszczenie projektu na liście projektów indywidualnych POIiŚ	Budowa przeprawy stanowi jeden z kluczowych projektów w zakresie rozwoju podstawowej sieci drogowej w woj. Pomorskim, umożliwiając bezpośrednie połączenie drogowe miasta Kwidzyna z wybudowanym odcinkiem autostrady A1 poprzez węzeł „Kopytkowo”.	Projekt nie może zostać wpisany na listę projektów indywidualnych POIiŚ z uwagi na brak środków oraz wzrost kosztów projektów podstawowych wcześniej umieszczonych na liście.
36	Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi	konferencja konsultacyjna	<b>Droga Nr 46 Opole – Częstochowa</b>	Propozycja ujęcia na liście	Droga Nr 46 Opole – Częstochowa stanowi łącznik pomiędzy autostradami A1 i A4. Możliwość uzyskania szybkiego połączenia.	Projekt nie może zostać wpisany na listę projektów indywidualnych POIiŚ z uwagi na brak środków oraz wzrost kosztów projektów podstawowych wcześniej umieszczonych na liście.
37	Urząd Miasta Nowego Sącza	mail	<b>Budowa Obwodnicy Północnej Miasta Nowego Sącza – przełożenie drogi krajowej nr 28 – Zator – Nowy Sącz - Przemyśl</b>	Wprowadzenie zadania na listę projektów indywidualnych POIiŚ.	Wynikiem realizacji Projektu będą następujące rezultaty: - udrożnienie układu komunikacyjnego, - skróceniu czasu przejazdu w ruchu miejskim, - zmniejszenie emisji spalin, - ogólna poprawa stanu środowiska naturalnego, - poprawa standardu życia mieszkańców miasta Nowego Sącza, - poprawa warunków funkcjonowania	Projekt nie może zostać wpisany na listę projektów indywidualnych POIiŚ z uwagi na brak środków oraz wzrost kosztów projektów podstawowych wcześniej umieszczonych na liście.

LP.	NAZWA INSTYTUCJI	FORMA ZGŁOSZENIA UWAGI	NAZWA PROJEKTU	TREŚĆ UWAGI (PROPOZYCJA ZMIAN)	UZASADNIENIE UWAGI	STANOWISKO I UZASADNIENIE INSTYTUCJI POŚREDNICZĄCEJ / INSTYTUCJI ZARZĄDZAJĄCEJ
1	2	3	4	5	6	7
					komunikacji publicznej, - wzrost dostępności terenów inwestycyjnych.	
38	Marszałek Województwa Małopolskiego	mail	<b>Budowa Obwodnicy Północnej Miasta Nowego Sącza – przełożenie drogi krajowej nr 28 – Zator – Nowy Sącz - Przemyśl</b>	Umieszczenie projektu na liście projektów indywidualnych POIiŚ	<p>Inwestycja dotyczy rozbudowy sieci o znaczeniu regionalnym jak i ogólnopolskim, zapewniającym szybsze i bezpieczniejsze połączenie między ośrodkami centralnymi a pozostałymi obszarami województwa. Projekt usprawni przejazd drogą krajową nr 28 i 75 przez Miasto Nowy Sącz.</p> <p>Wynikiem realizacji Projektu będą następujące rezultaty:  -udrożnienie układu komunikacyjnego,  -skróceniu czasu przejazdu w ruchu miejskim,  -zmniejszenie emisji spalin,  -ogólna poprawa stanu środowiska naturalnego,  -poprawa standardu życia mieszkańców miasta Nowego Sącza,  -poprawa warunków funkcjonowania komunikacji publicznej,  -wzrost dostępności terenów inwestycyjnych.  Całkowita wartość projektu: 95 mln PLN.</p>	Projekt nie może zostać wpisany na listę projektów indywidualnych POIiŚ z uwagi na brak środków oraz wzrost kosztów projektów podstawowych wcześniej umieszczonych na liście.
39	Marszałek Województwa Małopolskiego	mail	<b>Budowa Obwodnicy Północnej Miasta Krakowa</b>	Umieszczenie projektu na liście projektów indywidualnych POIiŚ	<p>Budowa Północnej Obwodnicy Krakowa spowoduje rozwiązanie następujących problemów:  - Brak połączenia drogowego wysokiej klasy na kierunkach: wschód – zachód – północ, po północnej stronie Krakowa.  - Brak spójności podstawowego układu drogowego Krakowa – elementów planowanej IV obwodnicy miejskiej, w tym obwodnicy północnej</p>	Projekt nie może zostać wpisany na listę projektów indywidualnych POIiŚ z uwagi na brak środków oraz wzrost kosztów projektów podstawowych wcześniej umieszczonych na liście.

LP.	NAZWA INSTYTUCJI	FORMA ZGŁOSZENIA UWAGI	NAZWA PROJEKTU	TREŚĆ UWAGI (PROPOZYCJA ZMIAN)	UZASADNIENIE UWAGI	STANOWISKO I UZASADNIENIE INSTYTUCJI POŚREDNICZĄCEJ / INSTYTUCJI ZARZĄDZAJĄCEJ
1	2	3	4	5	6	7
					- Brak wystarczającej przepustowości układu drogowego Krakowa dla istniejących i prognozowanych wielkości ruchu kołowego w relacjach międzydzielnicowych oraz pozamiejskich Szacunkowa wartość projektu: 1 160 mln PLN	
40	Urząd Marszałkowski Województwa Opolskiego	mail	<b>Budowa obwodnicy m. Niemodlin w ciągu drogi krajowej Nr 46</b>	Włączenie zadania do listy podstawowej projektów indywidualnych	- wyprowadzenie ponad 60% średnio dobowego ruchu tranzytowego z miasta (pomiar GPR 2005 14510 tyś poj.) - poprawa przepustowości i prędkości ruchu tranzytowego na kierunku DK 46 - poprawa bezpieczeństwa ruchu w korytarzu DK 46 - poprawa warunków dojazdu do autostrady A4 - poprawa komfortu jazdy podróżnych - poprawa warunków ekologicznych mieszkańców Niemodlina - umożliwienie aktywacji gospodarczej terenów zlokalizowanych w korytarzu i w sąsiedztwie DK 46 oraz w woj. opolskim	Projekt nie może zostać wpisany na listę projektów indywidualnych, ponieważ Niemodlin nie jest miastem na prawach powiatu, co wyklucza inwestycję z ubiegania się o dofinansowanie w ramach Działania 8.2. POIiŚ.
41	Urząd Marszałkowski Województwa Opolskiego	mail	<b>Budowa obwodnicy m. Nysa w ciągu drogi krajowej Nr 46</b>	Włączenie zadania do listy podstawowej projektów indywidualnych	wyprowadzenie ruchu tranzytowego z centrum miasta (pomiar GPR 2005 12922 tyś poj.) - poprawa przepustowości i prędkości ruchu tranzytowego na kierunku DK 46 i DK 41 - poprawa bezpieczeństwa ruchu w korytarzu DK 46 i 41 - poprawa warunków ekologicznych mieszkańców Nysa mieszkających w korytarzu DK 46 i 41 - poprawa warunków ruchu na kierunku Polska - Czechy	Projekt nie może zostać wpisany na listę projektów indywidualnych, ponieważ Nysa nie jest miastem na prawach powiatu, co wyklucza inwestycję z ubiegania się o dofinansowanie w ramach Działania 8.2. POIiŚ.

LP.	NAZWA INSTYTUCJI	FORMA ZGŁOSZENIA UWAGI	NAZWA PROJEKTU	TREŚĆ UWAGI (PROPOZYCJA ZMIAN)	UZASADNIENIE UWAGI	STANOWISKO I UZASADNIENIE INSTYTUCJI POŚREDNICZĄCEJ / INSTYTUCJI ZARZĄDZAJĄCEJ
1	2	3	4	5	6	7
					- poprawa warunków dojazdu do autostrady A4 - umożliwienie aktywacji gospodarczej terenów zlokalizowanych w korytarzu i w sąsiedztwie DK46 i 41 oraz w woj. Opolskim.	
42	Urząd Marszałkowski Województwa Opolskiego	mail	<b>Wzmocnienie drogi krajowej nr 46 na odc. gr. woj. Dolnośląskiego (Paczków)- Myślina</b>	Włączenie zadania do listy podstawowej projektów indywidualnych	- poprawa warunków dojazdu do autostrad A4 i A1 - poprawa przepustowości ruchu tranzytowego w korytarzu DK 46 - poprawa warunków bezpieczeństwa ruchu drogowego w korytarzu DK 46 - poprawa warunków ekologicznych mieszkańców w miejscowościach w ciągu DK 46 - poprawa warunków ruchu na kierunku Polska - Czechy - kontynuacja realizowanych zadań Realizacja zadania przywróci stan techniczny nawierzchni na odcinku do wymaganych parametrów i zlikwiduje istniejące obecnie zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego.	Projekt nie może zostać wpisany na listę projektów indywidualnych z uwagi na brak środków w ramach działania 8.2.
43	Urząd Marszałkowski Województwa Opolskiego	mail	<b>Budowa obwodnicy m. Olesno w ciągu drogi krajowej Nr 11</b>	Włączenie zadania do listy podstawowej projektów indywidualnych	Realizacja obwodnicy umożliwi uwolnienie miasta i sąsiednich wsi od ruchu tranzytowego pojazdów ciężarowych. Nastąpi wzrost poziomu swobody ruchu przynależny klasie ekspresowej poprawa bezpieczeństwa ruchu oraz podniesienie jakości emisji do środowiska. Istotnemu zmniejszeniu ulegną koszty użytkowników poprzez korektę parametrów trasy.	Projekt nie może zostać wpisany na listę projektów indywidualnych, ponieważ Olesno nie jest miastem na prawach powiatu, co wyklucza inwestycję z ubiegania się o dofinansowanie w ramach Działania 8.2. POIiŚ.
44	Dziennik Nowogardzki	mail	<b>Budowa obwodnicy Nowogardu w ciągu drogi S-6</b>	Dla finansowania konieczna zmiana przebiegu obwodnicy z projektowanej po północnej stronie miasta	Projektowany przebieg obwodnicy ma poważne wady. Postulowany jest do wdrożenia i finansowania przebieg obwodnicy południową stroną miasta.	Wariant południowy przebiegu obwodnicy Nowogardu był rozpatrywany na etapie pierwszej koncepcji programowej i został odrzucony przez Komisję Oceny

LP.	NAZWA INSTYTUCJI	FORMA ZGŁOSZENIA UWAGI	NAZWA PROJEKTU	TREŚĆ UWAGI (PROPOZYCJA ZMIAN)	UZASADNIENIE UWAGI	STANOWISKO I UZASADNIENIE INSTYTUCJI POŚREDNICZĄCEJ / INSTYTUCJI ZARZĄDZAJĄCEJ
1	2	3	4	5	6	7
				na postulowaną po południowej stronie		Przedsięwzięć Inwestycyjnych przy Generalnym Dyrektorsze Dróg Krajowych i Autostrad. Wariant południowy zakładał przecięcie linii kolejowych (dwukrotnie), korytarza ekologicznego oraz obszaru cennego przyrodniczo. Dodatkowo zaprojektowana trasa biegłaby przez teren charakteryzujący się złymi ze względów technicznych warunkami gruntowymi, co wymagałoby znacznej ingerencji w naturalne podłoże.
45	Urząd Miejski Wrocławia	mail	<b>Budowa połączenia Portu Lotniczego ze Stadionem Piłkarskim w ciągu drogi krajowej nr 94 we Wrocławiu</b>	Propozycja umieszczenia nowego projektu na liście projektów indywidualnych POIiŚ	W ramach tego zadania inwestycyjnego planowana jest realizacja dwóch obiektów drogowych tj. budowa Alei Stabłowickiej od ul. Kosmonautów do Trasy Lotniskowej (ul. Granicznej) klasy "Z" z odejściem w kierunku północno-zachodnim Osi Inkubacji 2 jako drogi klasy „GP” do drogi krajowej nr 94 wraz z obejściem od południa Osiedla Leśnica w kierunku Zielonej Góry. Podstawowym zadaniem jest zapewnienie sprawnego połączenia Portu Lotniczego ze stadionem piłkarskim przeznaczonym na organizacje Euro 2012. Lata realizacji: 2008-2012 koszty całkowite: 326 820 000 PLN kwota dofinansowania: 162 805 000 PLN	Zgodnie z zapisami Szczegółowego Opisu Priorytetów POIiŚ projekty obejmujące przebudowę dróg krajowych w granicach administracyjnych miast na prawach powiatu wybierane będą w trybie konkursowym. W ramach Działania 8.2. konkurs został już ogłoszony. W chwili obecnej trwa ocena złożonych wniosków o dofinansowanie. Instytucją odpowiedzialną jest CUPT.
46	Urząd Miejski Wrocławia	mail	<b>Przebudowa ul. Lotniczej w ciągu drogi krajowej nr 94 we Wrocławiu - etap II</b>	Propozycja umieszczenia nowego projektu na liście projektów indywidualnych POIiŚ	Ul. Lotnicza we Wrocławiu stanowi odcinek drogi krajowej nr 94, głównej arterii komunikacyjnej na kierunku wschód zachód a na przedmiotowym odcinku stanowi główny ciąg wylotowy z miasta w kierunku zachodnim	Zgodnie z zapisami Szczegółowego Opisu Priorytetów POIiŚ projekty obejmujące przebudowę dróg krajowych w granicach administracyjnych miast na prawach powiatu wybierane będą w trybie

LP.	NAZWA INSTYTUCJI	FORMA ZGŁOSZENIA UWAGI	NAZWA PROJEKTU	TREŚĆ UWAGI (PROPOZYCJA ZMIAN)	UZASADNIENIE UWAGI	STANOWISKO I UZASADNIENIE INSTYTUCJI POŚREDNICZĄCEJ / INSTYTUCJI ZARZĄDZAJĄCEJ
1	2	3	4	5	6	7
					(Legnicy). Przedmiotowy projekt wynika m.in. z faktu planowania w bezpośrednim sąsiedztwie ul. Lotniczej lokalizacji stadionu piłkarskiego Euro 2012 i konieczności skomunikowania obszaru przystadionowego z drogą krajową nr 94, przebiegającą w ciągu ul. Lotniczej oraz możliwość dojazdu do terenów około stadionowych z centrum miasta i z kierunku zachodniego. Lata realizacji: 2008-2011 koszty całkowite: 133 874 070 PLN kwota dofinansowania: 73 442 000 PLN	konkursowym. W ramach Działania 8.2. konkurs został już ogłoszony. W chwili obecnej trwa ocena złożonych wniosków o dofinansowanie. Instytucją odpowiedzialną jest CUPT.
47	Urząd Miejski Wrocławia	mail	<b>Przebudowa ul. Kosmonautów w ciągu drogi krajowej nr 94 we Wrocławiu</b>	Propozycja umieszczenia nowego projektu na liście projektów indywidualnych POIiŚ	Zadanie obejmuje przebudowywaną ulicę Kosmonautów w ciągu drogi krajowej nr 94 na odcinku od zjazdu z wiaduktu nad linią kolejową Wrocław – Głogów – Szczecin do skrzyżowania z nowoprojektowaną Aleją Stabłowicką w rejonie skrzyżowania z ulicą Kamiennogórską. Realizacja przebudowy ulicy Kosmonautów według głównych założeń projektowych pozwoli udrożnić dotychczas niewydolną komunikację zachodnich rejonów miasta z centrum i odwrotnie. Mając na uwadze lokalizację Stadionu Euro 2012 realizacja tego zadania jest podstawowym elementem komunikującym zachodnie dzielnice Wrocławia jak i łączącym Autostradą Obwodnicę Wrocławia oraz Aleję Stabłowicką Lata realizacji: 2008-2012 koszty całkowite: 129 775 000 PLN kwota dofinansowania: 67 147 000 PLN	Zgodnie z zapisami Szczegółowego Opisu Priorytetów POIiŚ projekty obejmujące przebudowę dróg krajowych w granicach administracyjnych miast na prawach powiatu wybierane będą w trybie konkursowym. . W ramach Działania 8.2. konkurs został już ogłoszony. W chwili obecnej trwa ocena złożonych wniosków o dofinansowanie. Instytucją odpowiedzialną jest CUPT.

**POZOSTAŁE UWAGI ZGŁOSZONE W TRAKCIE KONSULTACJI SPOŁECZNYCH WYCHODZĄCE POZA ICH ZAKRES**

LP.	NAZWA INSTYTUCJI	FORMA ZGŁOSZENIA UWAGI	NAZWA PROJEKTU	TREŚĆ UWAGI (PROPOZYCJA ZMIAN)	UZASADNIENIE UWAGI	STANOWISKO I UZASADNIENIE INSTYTUCJI POŚREDNICZĄCEJ / INSTYTUCJI ZARZĄDZAJĄCEJ
1	2	3	4	5	6	7
<i>Priorytet VII Transport przyjazny środowisku</i>						
<i>Działanie 7.2 Rozwój transportu morskiego</i>						
1	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA	pismo	<b>Sprawny i Przyjazny środowisku dostęp do infrastruktury portu w Świnoujściu</b>	Poparcie o wpisanie projektu na listę projektów indywidualnych	Istotne znaczenie dla poprawy dostępu drogowego do portu w Świnoujściu. Projekt ten stanowi uzupełnienie projektów realizowanych przez ZMPSS - „Przebudowa infrastruktury drogowej w portach w Szczecinie i Świnoujściu” - Rozbudowa infrastruktury portowej w południowej części portu w Świnoujściu.	Projekt nie może zostać wpisany na listę projektów indywidualnych POIiŚ z uwagi na brak środków oraz wzrost kosztów projektów podstawowych wcześniej umieszczonych na liście.
2	Urząd Morski w Szczecinie	pismo	<b>Przebudowa falochronu wschodniego w Świnoujściu</b>	Prośba o uaktualnienie danych o projekcie	W związku z aktualizacją kosztorysu inwestorskiego i harmonogramu rzeczowo-finansowego należy uaktualnić informacje na liście Koszt całkowity: 118 230 572,72 PLN okres realizacji 2008 - 2011	Uwaga uwzględniona w zakresie zmiany kwoty całkowitej projektu. Lata realizacji powinny zostać niezmienione. Wynika to z harmonogramu znajdującego się w podpisanej pre-umowie.
3	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA	mail	<b>Zakup dwóch wielozadaniowych statków portowych</b>	Wniosek o umieszczenie na liście nowego projektu indywidualnego	Projekt ma na celu zapewnienie konkurencyjności portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu - węzłów transportowych sieci TEN-T, które muszą być dostosowane do obowiązujących na niej parametrów. Statki wielozadaniowe umożliwią bezpieczną żeglugę w okresie załodzenia,	Projekt nie może zostać wpisany na listę projektów indywidualnych POIiŚ z uwagi na brak środków oraz wzrost kosztów projektów podstawowych wcześniej umieszczonych na liście.

LP.	NAZWA INSTYTUCJI	FORMA ZGŁOSZENIA UWAGI	NAZWA PROJEKTU	TREŚĆ UWAGI (PROPOZYCJA ZMIAN)	UZASADNIENIE UWAGI	STANOWISKO I UZASADNIENIE INSTYTUCJI POŚREDNICZĄCEJ / INSTYTUCJI ZARZĄDZAJĄCEJ
1	2	3	4	5	6	7
					<p>sprawne akcje ratownicze na statkach i /lub obiektach na nabrzeżach, zabezpieczenie rozprzestrzeniania się rozlewom i zanieczyszczeniom wód portowych.</p> <p>orientacyjny koszt całkowity projektu: 75,0 mln PLN, szacunkowa kwota dofinansowania z UE 52,3 mln PLN.</p>	
4	Zarząd Morskiego Portu Police sp. z o.o.	mail	<b>Rozbudowa terminalu morskiego – poprawa dostępu do terminalu od strony lądu oraz budowa nabrzeży</b>	Wprowadzenie projektu na listę podstawową projektów indywidualnych	Podniesienie konkurencyjności Portu Morskiego w Policach poprzez zwiększenie jego udziału w obsłudze międzynarodowej wymiany handlowej szczególnie w basenie Morza Bałtyckiego.	Projekt nie może zostać wpisany na podstawową listę projektów indywidualnych POIiŚ z uwagi na brak środków oraz wzrost kosztów projektów podstawowych wcześniej umieszczonych na liście.
5	Zarząd Morskiego Portu Police sp. z o.o.	mail	<b>Rozbudowa terminalu barkowego – poszerzenie toru dojeźdźowego i budowa nabrzeży</b>	Wprowadzenie projektu na listę podstawową projektów indywidualnych	Poprawa dostępności portu od strony zalewu i lądu oraz rozbudowa terminalu barkowego.	Projekt nie może zostać wpisany na podstawową listę projektów indywidualnych POIiŚ z uwagi na brak środków oraz wzrost kosztów projektów podstawowych wcześniej umieszczonych na liście.