

## **Podsumowanie konsultacji publicznych projektu programu Interreg Region Morza Bałtyckiego 2021-2027 w Polsce**

**26 lipca 2021 r.**

### **Spis treści**

1. Program Interreg Region Morza Bałtyckiego 2021-2027 .....	1
2.1. Prace Wspólnego Komitetu Programującego .....	3
2.2. Konsultacje na etapie przygotowania programu .....	3
3. Konsultacje publiczne w Polsce .....	4
3.1. Organizacja konsultacji publicznych.....	4
3.2. Zgłoszone uwagi .....	5
3.2.1. Uwaga otrzymana z Instytutu Oceanologii Polskiej Akademii Nauk.....	6
3.2.2. Uwagi Urzędu Miejskiego Wrocławia .....	6
3.2.3. Uwagi Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A.....	11
3.2.4 Uwaga Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego .....	14
3.2.5 Uwaga Komendy Głównej Państwowej Straży Pożarnej .....	15
3.2.6 Uwaga otrzymana od Województwa Lubelskiego za pośrednictwem Podkomitetu ds. Rozwoju Partnerstwa.....	15

## 1. Program Interreg Region Morza Bałtyckiego 2021-2027

- Zasięg terytorialny: Interreg Region Morza Bałtyckiego obejmuje jedenaście krajów, w tym osiem państw członkowskich UE (Dania, Estonia, Finlandia, część Niemiec, Łotwa, Litwa, Polska i Szwecja) oraz trzy kraje partnerskie (Białoruś, część Norwegii i Rosji).
- Instytucja Zarządzająca: Bank Inwestycyjny Szlezwik-Holsztyn w Kilonii (Niemcy)
- Wspólny Sekretariat: Rostock (Niemcy).
- Priorytety i cele szczegółowe programu:

### **Priorytet 1. Innowacyjne społeczeństwa**

#### **1.1 Odporne gospodarki i społeczności**

#### **1.2 Usługi publiczne odpowiadające na potrzeby mieszkańców**

### **Priorytet 2. Społeczeństwa rozważnie korzystające z wody**

#### **2.1 Zrównoważone wody**

#### **2.2 Niebieska gospodarka**

### **Priorytet 3. Społeczeństwa neutralne dla klimatu**

#### **3.1 Gospodarka o obiegu zamkniętym**

#### **3.2 Transformacja energetyczna**

#### **3.3 Inteligentna zielona mobilność**

### **Priorytet 4. Zarządzanie współpracą**

#### **4.1 Platformy projektów**

#### **4.2 Zarządzanie makroregionalne**

- Beneficjenci: Program jest skierowany do władz publicznych na poziomie lokalnym, regionalnym i krajowym, organizacji wspierających biznes, wyspecjalizowanych agencji oraz dostawców infrastruktury i usług. Program zachęca do zaangażowania obywateli za pośrednictwem np. organizacji pozarządowych. W stosownych przypadkach, np. w celu praktycznego przetestowania rozwiązania, Program wspiera bezpośrednie zaangażowanie przedsiębiorstw. Instytucje szkolnictwa wyższego i badawcze, a także ośrodki edukacyjne i szkoleniowe mogą

przyłączyć się do działań w ramach współpracy transnarodowej, aby wesprzeć główne grupy docelowe dodatkową wiedzą i kompetencjami. Dotyczy to, w szczególności, budowy struktur wzmacniających potencjał innowacyjny regionu Morza Bałtyckiego. Ponadto, Program wspiera łączenie kompetencji w różnych sektorach.

## **2. Opracowanie projektu programu**

### **2.1. Prace Wspólnego Komitetu Programującego**

Za przygotowanie projektu programu Interreg Region Morza Bałtyckiego 2021-2027 odpowiada Instytucja Zarządzająca współpracująca w tym zakresie ze Wspólnym Komitetem Programującym (WKP), w skład którego wchodzi przedstawiciele władz publicznych państw objętych programem, reprezentujący szczebel rządowy i samorządowy. Przedstawiciel Komisji Europejskiej bierze udział w pracach WKP z głosem doradczym. Polskimi członkami GR są przedstawiciele Departamentu Współpracy Terytorialnej Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej (MFiPR) oraz polskich regionów wskazani przez Związek Województw Rzeczypospolitej Polskiej.

Prace Wspólnego Komitetu Programującego wspiera Wspólny Sekretariat (WS) oraz eksperci zewnętrzni.

Wspólny Komitet Programujący opracowywał projekt programu Interreg Region Morza Bałtyckiego 2021-2027 w oparciu o:

- projekty rozporządzeń opublikowane przez Komisję Europejską w maju 2018 roku (z uwzględnieniem zmian wynikających z kolejnych wersji projektów),
- rezultaty oceny śródkresowej programu Interreg Region Morza Bałtyckiego 2014-2020,
- raport firmy RAMBOLL na temat potrzeb regionu Morza Bałtyckiego
- konsultacje prowadzone z instytucjami z państw objętych programem.

Projekt programu Interreg Region Morza Bałtyckiego 2021-2027 (wersja 0.1) został uzgodniony przez Wspólny Komitet Programujący w maju 2021 roku.

### **2.2. Konsultacje na etapie przygotowania programu**

Wspólny Sekretariat (WS), koordynujący przygotowanie programu, angażował partnerów i interesariuszy ze wszystkich państw Regionu Morza Bałtyckiego.

Latem 2020 roku w konsultacjach oferty tematycznej zorganizowanych przez Wspólny Sekretariat wzięło udział 719 osób, w tym 152 respondentów z Polski.

Oferta tematyczna była również konsultowana z Koordynatorami Obszarów Tematycznych Strategii Unii Europejskiej Regionu Morza Bałtyckiego.

Krajowy Punkt Kontaktowy programu Interreg Region Morza Bałtyckiego zorganizował dwa spotkania w Warszawie:

- 16 października 2018 r. posiedzenie Komitetu Konsultacyjnego - zespołu doradczego, w skład którego wchodzi przedstawiciele sektorowych ministerstw, 16 województw oraz organizacji pozarządowych i społeczeństwa obywatelskiego - na którym został zainicjowany dialog na temat przyszłości współpracy transnarodowej po 2020 roku.

- 19 grudnia 2019 r. spotkanie z partnerami projektów reprezentującymi różne grupy interesariuszy oraz z Komitetem Konsultacyjnym ds. Projektów Transnarodowych i Międzyregionalnych, podczas którego przedstawiono kalendarium prac nad projektem programu oraz podjęto dyskusję nad zakresem wsparcia współpracy transnarodowej w nadchodzącej perspektywie finansowej.

Na wszystkich etapach prac nad projektem programu Interreg Region Morza Bałtyckiego 2021-2027 MFiPR zasięgało opinii Komitetu Konsultacyjnego ds. Projektów Transnarodowych i Międzyregionalnych.

### **3. Konsultacje publiczne w Polsce**

#### **3.1. Organizacja konsultacji publicznych**

Od 1 do 22 czerwca br. trwały w Polsce konsultacje publiczne programu współpracy transnarodowej Interreg Region Morza Bałtyckiego 2021-2027 (wersji 0.1 uzgodnionej przez WKP). Za ich organizację odpowiadało MFiPR. Informacja na temat możliwości zgłaszania uwag w języku polskim została opublikowana 1 czerwca 2021 roku na stronach: [www.ewt.gov.pl](http://www.ewt.gov.pl), rozesłana newsletterem oraz zamieszczona w BIP MFiPR.

Na stronie [ewt.gov.pl](http://ewt.gov.pl), w sekcji „konsultacje programów”, zamieszczony był formularz składania uwag oraz dokumenty: projekt programu Interreg Region Morza Bałtyckiego 2021-2027 i jego streszczenie, w wersji polskiej i angielskiej.

Ponadto, 1 czerwca br. roku MFiPR poinformowało mailowo o konsultacjach publicznych programu członków Komitetu Konsultacyjnego ds. Projektów Transnarodowych i Międzyregionalnych oraz następujące instytucje:

- Unię Metropolii Polskich,
- Unię Miasteczek Polskich,
- Związek Gmin Wiejskich RP,
- Związek Miast Polskich,
- Związek Powiatów Polskich,
- Związek Województw RP,
- Związek Samorządów Polskich,
- 16 Urzędów Marszałkowskich.

### **3.2. Zgłoszone uwagi**

Otrzymane uwagi i odpowiedzi MFiPR zestawiono poniżej. Uwagi przekazane do Instytucji Zarządzającej i Wspólnego Sekretariatu będą rozpatrywane wspólnie przez przedstawicieli wszystkich państw programu.

### 3.2.1. Uwaga otrzymana z Instytutu Oceanologii Polskiej Akademii Nauk

Nr	Część Programu	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Odpowiedź MFIPR
1.	2.1 Sustainable Waters	Akcje powinny mieć charakter międzysektorowy - oprócz wymienionych sektorów (rolnictwo, rybołówstwo itd) powinna się tam znaleźć także gospodarka morska oraz administracja morska	Morze Bałtyckie jest jednym z zasobów wodnych wymienionych w tym punkcie. Gospodarka Morska - przemysł offshore jest zarazem jednym z zagrożeń jak i możliwym użytkownikiem. Administracja morska natomiast, czyli urzędy morskie, straż przybrzeżna itp. są możliwymi adresatami rozwiązań wypracowanych w projektach	<b>Uwaga przekazana do Wspólnego Sekretariatu programu.</b>

### 3.2.2. Uwagi Urzędu Miejskiego Wrocławia

Nr	Część Programu	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Odpowiedź MFIPR
1.	2. Priorytet	Uwaga do zdania "Obowiązujące polityki i przepisy, a także sprzyjająca innowacjom kultura to kolejne ważne elementy ekosystemu"	Kultura powinna być rozumiana jako kluczowy element integracji społecznej, budowania tożsamości, czy jako nośnik wartości, a nie tylko być redukowana do funkcji wspierającej innowacyjność. W dokumencie brakuje zdecydowanie podejścia szerszego do kultury państw RMB w kontekście języka, budującego długofalowe więzi w wymianie kulturalnej, współpracy artystycznej, wspólnych międzynarodowych produkcji i tworzenia zintegrowanych usług kulturalnych. Dokument wspomina też o dziedzictwie kulturowym, ale w kontekście dziedzictwa europejskiego.	Z uwagi na wymóg koncentracji tematycznej i rezultaty analizy najważniejszych wyzwań i potrzeb obszaru regionu bałtyckiego, Interreg BSR 2021-2027 wspiera tylko wybrane cele polityki spójności (bardziej inteligentna Europa, bardziej zielona Europa).  Działania z zakresu kultury mogą być podejmowane tylko pośrednio, w

			Tymczasem RMB posiada bardzo interesujące dziedzictwo, szczególnie i specyficznie związane z tym regionem, łączące się z architekturą i dawną wymianą handlową (jak Związek Miast Hanzy). Szczególnie takie projekty jak INTERREG powinny stymulować zainteresowanie wzajemne wymiarem kulturowego dziedzictwa krajów ościennych, wchodzących do grupy państw RMB.	powiązaniu z celami nadrzędnymi poszczególnych priorytetów. Dodatkowo w 4. priorytecie wspierany będzie m.in. Koordynator Obszaru Tematycznego Kultura Strategii UE dla Regionu Morza Bałtyckiego. Koordynatorzy strategii będą mogli wnioskować o środki pomagające w generowaniu projektów dotyczących ich obszarów tematycznych.  <b>W związku z powyższym wyjaśnieniem uwaga nie zostanie uwzględniona.</b>
2.	2. Priorytet	W dokumencie w części 2 Priorytety brakuje rozwinięcia informacji na temat projektów pilotażowych, ich formy, zakresów oraz liczby podmiotów w pojedynczym projekcie, które mogą jednocześnie realizować działania pilotażowe.	Powyższe może przyczynić się do większego zainteresowania programem także wśród innych jednostek miejskich	Działania pilotażowe możliwe do przeprowadzenia w projektach zostaną opisane w podręczniku programu, który jest w trakcie przygotowania.
3.	2. Priorytet	Uwaga do tłumaczenia fragmentu "Piloting solutions that increase citizen engagement in transforming public services, e.g. using gamification or other innovative	Do zmiany jest określenie environments jako 'środowiska'. Tym bardziej nie chodzi tutaj o 'tworzenie środowisk'. Chodzi o tworzenie warunków sprzyjających realizacji nakreślonych celów. Zakończenie jest również do zupełnej zmiany. Propozycja: "wprowadzanie pilotażowych rozwiązań	<b>Wykorzystamy te propozycje przy rewizji w polskiego tłumaczenia dokumentu.</b>



		<p>culture-based approaches to motivate different generations to participate in public life, creating environments that foster citizens' self-organisation, or institutionalising a co-design approach through dedicated labs" na język polski w brzmieniu: "pilotowanie rozwiązań zwiększających zaangażowanie obywateli w przekształcanie usług publicznych, np. stosowanie grywalizacji lub innych innowacyjnych podejść opartych na kulturze do motywowania różnych pokoleń do udziału w życiu publicznym, tworzenie środowisk sprzyjających samoorganizacji obywateli lub instytucjonalizowanie podejścia wspólnego projektowania poprzez dedykowane laboratoria".</p>	<p>celem zwiększenia zaangażowania obywateli w unowocześnienie usług publicznych, np. stosowanie grywalizacji lub innych innowacyjnych podejść opartych na kulturze do motywowania międzypokoleniowego udziału w życiu publicznym, tworzenie warunków sprzyjających samoorganizacji obywateli lub instytucjonalne wspieranie partycypacyjnego projektowania działań poprzez laboratoria innowacji społecznych".</p>	
4.	3. Plan finansowy	<p>W związku z szeregiem potrzeb inwestycyjnych jednostek</p>	<p>Powyższe może przyczynić się do większego zainteresowania programem także wśród innych</p>	<p>Działania pilotażowe możliwe do przeprowadzenia w projektach, zostaną opisane w podręczniku programu, który</p>

		miejskich, proponujemy zwiększenie środków na realizację działań infrastrukturalnych w ramach działań pilotażowych w programie.	jednostek miejskich	jest w trakcie przygotowania.
5.	3. Plan finansowy	Poziom dofinansowania projektów powinien być wyższy niż założone 80% Proponujemy zwiększenie możliwego poziomu dofinansowania dla podmiotów publicznych. Kwestia wysokości wkładu własnego zazwyczaj stanowi istotną przeszkodę w podjęciu decyzji o wzięciu udziału w projekcie przez jednostki miejskie, szczególnie w okresie zwiększonych wydatków na wdrożenie stanu zagrożenia epidemicznego i na walkę ze skutkami COVID-19.	Powyższe może przyczynić się do większego zainteresowania programem także wśród innych jednostek miejskich	Beneficjenci otrzymają maksymalny przewidziany w rozporządzeniach UE, poziom dofinansowania – w wysokości 80% poniesionych wydatków kwalifikowalnych.  W związku z powyższym wyjaśnieniem uwaga nie zostanie uwzględniona.
6.	3. Plan finansowy	W przypadku konieczności wniesienia wkładu własnego do projektu proponujemy, aby w programie była możliwość wniesienia wkładu własnego w	Powyższe może przyczynić się do większego zainteresowania programem także wśród innych jednostek miejskich	Zasady finansowania projektów zostaną opisane w podręczniku programu, który jest w trakcie przygotowania

		formie pozafinansowej tj. np. w formie wkładu pracy personelu lub wykorzystania posiadanej infrastruktury czy wyposażenia.		
7.	3. Plan finansowy	W celu uproszczenia rozliczeń finansowych w projektach warto byłoby wprowadzić kwoty jednostkowe i stawki ryczałtowe. Powyższe może przyczynić się do ułatwienia procesu rozliczania projektów a tym samym do większego zainteresowania programem.	Powyższe może przyczynić się do większego zainteresowania programem także wśród innych jednostek miejskich	Program przewiduje zarówno stawki jednostkowe, jak i ryczałty, upraszczające rozliczenie i przyspieszające refundację - zostaną opisane w podręczniku programu, który jest w trakcie przygotowania.
8.	4. Działania podjęte w celu zaangażowania odpowiednich partnerów ...	Dotychczasowe dokumenty opisują wymagania ilościowe dotyczące partnerów w poszczególnych typach projektów (3 z co najmniej trzech państw), a praktyka przedstawiana podczas spotkań z krajowym punktem kontaktowym pokazuje, że w ubiegłych latach średnia partnerów w projekcie to ok. 16. Rekomendujemy aby określono maksymalną partnerów w projekcie (max.	Powyższe może przyczynić się do większego zainteresowania programem także wśród innych jednostek miejskich oraz znacząco wpłynie na efektywność projektów.	Wymagania dotyczące tworzenia partnerstwa dla realizacji projektów zostaną opisane w podręczniku programu, który jest w trakcie przygotowania.

		10-12) tak, aby realizacja projektów była bardziej efektywna i aby zachować realny udział i zaangażowanie partnerów w projekcie zachowując jednocześnie maksymalną możliwą wartość projektu w ramach naboru.		
--	--	--	--	--

### 3.2.3. Uwagi Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A.

Nr	Część Programu	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Odpowiedź MFIPR
1.	2.3.3.3 The main target groups	Target groups proposal: Infrastructure providers and maritime institutions (incl. port authorities)	Being at the crossroads between supply chains, port managing bodies have a pivotal role in the digitalisation of the supply chain as facilitators (and even as neutral data managers) between all parties involved in port operations, both sea-shore and port-hinterland. In short, European ports cluster transport, energy, industry and blue economy their managing bodies are at the service of the European economy and society. They are a strategic partner in responding to today's main challenges of decarbonisation and digitalisation	Porty są już uwzględnione w opisie grup docelowych: „program skierowany jest do organizacji z sektorów oferujących i wykorzystujących różne środki transportu. Są to operatorzy z branży logistycznej i transportowej, inni dostawcy infrastruktury i usług oraz przedsiębiorstwa.”  <b>W związku z powyższym wyjaśnieniem uwaga nie zostanie uwzględniona</b>
2.	2.3.3.1 Related	Action proposal: Actions aimed	Promoting Motorways of the Seas actions stands in	Z uwagi na wymóg koncentracji

	types of action	at developing and promoting the Motorways of the Seas as a green connections integrating business activities in the Baltic Sea Region and its catchment areas.	line with The Green Deal priorities as well as TEN-t policy. Projects to support connectivity and territorial cohesion by taking into account the needs and characteristics of peripheral regions, outermost regions and islands are needed. In parallel, revisiting the criteria for MoS projects (changing the current limitations by involving of at least one core port and at least one comprehensive port allowing for intranational connections) and measures to improve the environmental performance of maritime transport could prove useful and should be further explored. Article 21 (1315/2013 Regulation) understanding directly: „Motorways of the sea, representing as they do the maritime dimension of the trans-European transport network”. In other words, it’s worth considering, in light of Green Deal policy, the seas as an integral part of the network, focusing on its development. ESPO stresses (position paper on TEN-T guidelines as of July 2019) Motorways of the Sea (MoS) is the maritime dimension of the trans-European transport network. The importance of Motorways of the Sea as an integral and important part of the TEN-T network and believes that the maritime dimension should be considered equally important as the land-based TEN-T corridors. Therefore, Motorways of the Sea should be considered as an integral part of the TEN-T core corridors. It means that the maritime dimension ought	<p>tematycznej i rezultaty analizy najważniejszych wyzwań i potrzeb obszaru regionu bałtyckiego, Interreg BSR 2021-2027 wspiera tylko wybrane cele polityki spójności (bardziej inteligentna Europa, bardziej zielona Europa).</p> <p>W ramach priorytetu 3. (społeczeństwa neutralne dla klimatu) program wspiera inteligentną zieloną mobilność (miejskich obszarów funkcjonalnych), zgodnie z art. 3, ust. 1 lit. b (viii) ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2021/1058. Nie obejmuje priorytetu stricte transportowego (–, art. 3, ust. 1, lit. c rozporządzenia 2021/1058).</p> <p><b>W związku z powyższym wyjaśnieniem uwaga nie zostanie uwzględniona.</b></p>
--	-----------------	--	--	---

			to be integrated in the land-based TEN-T corridors by means of improved accessibility, ports interconnections, hinterland connections and digitalization.	
3.	2.3.3.1 Related types of action	Action proposal: digitising transport for stronger formal connection to mobility actions and the demand in developing the maritime sector and its connection to public transport (incl. digitalisation of ports and multimodal chains, transport planning and individual transport behaviour)	A well-developed logistics chain provides an efficient and uninterrupted trade. There needs to be an emphasis on ensuring smooth multimodal transport by fostering modal shift and promoting investments in connections to the hinterland, especially last-mile connections by rail, inland waterways and road when necessary. Therefore, last-mile connections (both road and rail) to the ports should be recognized as cross-border sections. The effectiveness of ports depends thus ultimately on how they are linked in these chains by implementing maritime linked policies, i.e. maritime connectivity, effective port operations, strong hinterlands and increasing local goodwill. These policies complement each other, not substitute. Ports are expected to be more interconnected to optimise the trade. In midst of rapid digitalisation, it is relevant to highlight the maritime links as an emerging field. According to the Green Deal action plan (2020): „Automated and connected multimodal mobility will play an increasing role, together with smart traffic management systems enabled by digitalisation.” „The Commission will help develop smart systems for traffic management”.	<p>W programie jest już przykład działania:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• “testowanie i stosowanie rozwiązań cyfrowych (analityka big data, przetwarzanie danych w czasie rzeczywistym, inteligentne systemy transportowe) regulujących przepływ ruchu, optymalizujących linie transportu publicznego i przewidujących zmieniające się wzorce mobilności.”</li> </ul> <p>W priorytecie, którego dotyczy uwaga, dotyczącym działań środowiskowych, możliwe są tylko działania wspierające poprawę inteligentnej zielonej mobilności (miejskich obszarów funkcjonalnych) w priorytecie 3. społeczeństwa neutralne dla klimatu.</p> <p>Z uwagi na wymóg koncentracji tematycznej i rezultaty analizy najważniejszych wyzwań i potrzeb obszaru regionu bałtyckiego, Interreg BSR 2021-2027 wspiera tylko wybrane cele polityki spójności (bardziej</p>

				<p>inteligentna Europa, bardziej zielona Europa).</p> <p><b>W związku z powyższym uwaga nie zostanie uwzględniona.</b></p>
--	--	--	--	--

### 3.2.4 Uwaga Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego

Część Programu	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Odpowiedź MFiPR
Priorytet 2, cel szczegółowy 2.1	<p>dodać zapis na końcu rozdziału opisującego cel szczegółowy 2.1 Ze względu na położenie geograficzne Bałtyk jest morzem półzamkniętym o powolnej wymianie wody i bardzo niskiej zdolności samooczyszczania. Uważa się go za jedno z najbardziej zanieczyszczonych mórz na świecie, a w jego wodach głębokich spada poziom tlenu, co już teraz zagraża morskiej faunie i florze. Dużym zagrożeniem dla środowiska i zdrowia jest również amunicja zatopiona na Bałtyku po II wojnie światowej. Podjęcie realnych działań na obszarze Bałtyku, które ograniczą niebezpieczeństwo grożące ludziom i środowisku naturalnemu ze strony zatopionej broni chemicznej i wraków jest nie tylko kwestią regionalną czy europejską, lecz poważnym problemem ogólnoświatowym o nieprzewidywalnych krótko- i długoterminowych skutkach transgranicznych."</p>	<p>Problem zalegających Bojowych Środków Trujących oraz wraków stanowi poważny problem i dotyczy różnych szczebli administracji. A każde zaangażowanie jest ważne w świetle grożącej nam katastrofy.</p>	<p><b>Uwaga przekazana do Wspólnego Sekretariatu programu.</b></p>

### 3.2.5 Uwaga Komendy Głównej Państwowej Straży Pożarnej

Część Programu	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Odpowiedź MFiPR
Cel szczegółowy 2.2 Niebieska gospodarka	Do pkt. 2.2.1.3 Podstawowe grupy docelowe dodać jednostki sektora finansów publicznych, w szczególności związane z bezpieczeństwem obywateli (Państwowa Straż Pożarna).	Jednostki te mogą być zainteresowane realizacją projektów w zakresie zrównoważonej gospodarki wodnej oraz ochrony przeciwpowodziowej.	<b>Uwaga przekazana do Wspólnego Sekretariatu programu.</b>

### 3.2.6 Uwaga otrzymana od Województwa Lubelskiego za pośrednictwem Podkomitetu ds. Rozwoju Partnerstwa

Część Programu	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Odpowiedź MFiPR
3. Financing plan 3.2 Total financial appropriations by fund and national co-financing	Niezgodność sum w kolumnie dot. wkładu krajowego dla Osi priorytetowej 1 i Osi priorytetowej 2.	Należy ponownie przeanalizować budżet programu, bowiem suma w kolumnie National contribution (c+d) nie jest równa sumie wartości wskazanych w kolumnach National public (c) oraz National private (d).  Ma to przełożenie na podsumy przedstawione w wierszu Total Projects, dotyczące w/w kolumn w wierszu Total.	<b>Uwaga przekazana do Wspólnego Sekretariatu programu.</b>