

Podsumowanie konsultacji społecznych Programu Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego

Konsultacje społeczne projektu PRT WL zostały przeprowadzone zgodnie z ustawą z dnia 6 grudnia 2016 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz.U. 2014 poz. 1649 z późn. zm.) w terminie od 11 grudnia 2015 r. do 21 stycznia 2016 r. W trakcie konsultacji zorganizowano 2 spotkania, które odbyły się w siedzibie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubuskiego w Zielonej Górze oraz w Państwowej Wyższej Szkole Zawodowej w Gorzowie Wlkp. W obu konferencjach wzięło udział ponad 120 osób – przedstawiciele samorządów z terenu województwa lubuskiego oraz instytucji zaangażowanych w realizację PRT WL.

Ponadto, projekt PRT WL został upubliczniony na stronach internetowych www.lubuskie.pl oraz www.rpo.lubuskie.pl. Za pomocą umieszczonego na nich formularza, można było zgłaszać uwagi i sugestie do treści dokumentu. Informacja o rozpoczęciu konsultacji była także opublikowana w prasie regionalnej.

W ciągu tego czasu zgłoszono 89 uwag i propozycji zapisów projektu PRT WL. Uwagi do projektu PRT WL zgłosiło 50 podmiotów, m.in. jednostki samorządu terytorialnego, organizacje pozarządowe zainteresowane obszarem tematycznym PRT WL, regionalne zarządy gospodarki wodnej, a także radni województwa lubuskiego, radni gminy oraz osoby prywatne.

W toku prac nad zgłoszonymi uwagami pozytywnie rozpatrzono 6 propozycji, 4 uwzględniono częściowo, 21 zgłoszonych uwag miało charakter pytań, na które udzielono odpowiedzi w poniższym zestawieniu, 56 uwag nie uwzględniono, a 2 uwagi miały charakter komentarza.

Nieuwzględnione uwagi to w większości wnioski dotyczące wprowadzenia nowych inwestycji lub rozszerzenia zakresu rzeczowego już zaplanowanych przedsięwzięć wskazanych w PRT WL. Z powodu ograniczonej ilości środków skierowanych na wsparcie obszaru transportu w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego – Lubuskie 2020 takie uzupełnienia planowanych przedsięwzięć nie są możliwe. Ponadto, część nieuwzględnionych uwag dotyczyła obszarów, których nie obejmuje PRT WL lub przedsięwzięć, w zakresie których Województwo Lubuskie nie jest zarządcą infrastruktury oraz nie ma wpływu na podejmowane decyzje dotyczących prowadzenia inwestycji (np. przedsięwzięcia na drogach krajowych).

Ustosunkowanie się do uwag do Programu Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego wraz z uzasadnieniem

Lp.	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (nr str., rozdział, pkt tabeli, itp.)	Podmiot wnoszący uwagę	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie uwagi	Odniesienie do uwagi ¹
1.	13.7. Inwestycje w zakresie transportu kolejowego	Adrian Rudkiewicz Zachodni Ośrodek Polityki Regionalnej Patryk Nisiewicz, Eryk Przewoźny, Michał Jurgowiak Piotr Szymański Witold Dopierała Stowarzyszenie Gmin Polskich Euroregionu „Pro Europa Viadrina”	Dopisanie do inwestycji w zakresie transportu kolejowego zadania "Modernizacja/odbudowa linii kolejowej łączącej Gorzów Wlkp. z Myśliborzem wraz z budową terminala towarowego w Baczynie" .	<p>Obecnie linia popada w ruinę. Lecz są jeszcze wielkie szanse na jej rewitalizację. Wprowadzie w 2006r. linia została skreślona z ewidencji PKP PLK S.A.. Jednakże firma budująca S-3 zapłaciła ok. 1,5 mln zł, by ponownie wznović na tej trasie transport kolejowy. Pozwoliło to dowozić kruszywo do Świątek (ok. 10 km od Myśliborza). W tym czasie na tej linii pojawiły się również specjalne pociągi m. in. retro z Wolsztyna. Wtedy też dużo mówiono, by przywrócić pasażerski ruch pociągów. Niestety obecnie linia jest nieprzejezdna. A przecież może być wykorzystywana na wiele sposobów:</p> <ul style="list-style-type: none"> • gospodarczo - przy linii jest umiejscowiona Kostrzyńsko - Słubicka Specjalna Strefa Ekonomiczna, • komunikacyjnie - przy rewitalizacji jeszcze dodatkowo ok. 7 km innej linii (odcinek Myślibórz - Głazów w woj. zachodniopomorskim) Gorzów Wielkopolski będzie posiadać bardzo dogodne połączenie z miastem portowym Szczecin. Trzeba zauważyć, że obecnie Zielona Góra, Rzepin, Kostrzyn już mają takie połączenie, teraz czas na Gorzów Wielkopolski, • alternatywnie - pół roku temu przez wichury 	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Większa część wskazanej w uwadze linii kolejowej jest zachowana w terenie. Jednakże z uwagi na fakt jej fizycznego odcięcia od sieci PKP PLK S.A na obu końcach oraz fizyczną dewastacją węzłowej stacji w Myśliborzu niemożliwe jest jej ponowne wykorzystanie bez gruntownej odbudowy.</p> <p>Wskazana linia w części usytuowana jest na terenie województwa zachodniopomorskiego. Dlatego też w 2008 roku Zarząd Województwa Lubuskiego wystąpił do władz województwa zachodniopomorskiego w sprawie rozważenia wykorzystania odcinka leżącego na ich terenie, jako fragmentu ciągu komunikacyjnego dla połączenia Gorzów Wlkp. – Myślibórz – Pyrzyce – Stargard– Szczecin. Propozycja Lubuskiego nie uzyskała wówczas akceptacji. Obecnie, wobec uruchomienia drogi S3, odcinek byłej linii kolejowej nr 415 istotnie utracił na znaczeniu komunikacyjnym.</p> <p>Mając na uwadze powyższe, w <i>Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego województwa lubuskiego do roku 2020</i> nie przewidziano wykorzystywania tej nieczynnej i zdewastowanej infrastruktury do prowadzenia regularnego ruchu pasażerskiego.</p> <p>Powyższe warunki skutkują tym, że przedsięwzięcie</p>

¹ Wypełnia Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego.

		Kamil Meler	<p>Dopisanie do inwestycji w zakresie transportu kolejowego zadania "Modernizacja/odbudowa linii kolejowej łączącej Gorzów Wlkp. z Myślibórzem wraz z budową terminala towarowego przy KSSSE".</p>	<p>została zerwana trakcja między Krzyżem a Szczecinem. Nastąpił paraliż komunikacyjny. Postanowiono zorganizować objazd przez Kostrzyn nadrobając wiele kilometrów. Linia przez Myślibórz byłaby dobrą alternatywą dla magistrali.</p> <ul style="list-style-type: none"> • turystyczno-rekreacyjnie - linia ma bardzo ciekawy przebieg. Liczne serpenty, łuki (czasem blisko 360°), gwałtowne wzniesienia i spadki. Ponadto połączenie ze Szczecinem daje skomunikowanie z pociągami nad morze. Trzeba zauważyć, że obecnie Gorzów nie ma żadnego połączenia kolejowego z miastami w górach i nad morzem, a również Gorzowianie i mieszkańcy okolic chcą jeździć do miast typowo turystycznych i trzeba dać im tą możliwość. • Obecnie najpoważniejszym zagrożeniem dla linii kolejowej jest budowany węzeł na drodze S3 łączący ją z drogą Gorzów – Kostrzyn. Jego budowa w takiej może uniemożliwić odtworzenie linii kolejowej nr 415, gdy potrzeba jej reaktywacji zostanie dostrzeżona. Oznaczać to wtedy będzie konieczność przeprojektowania linii, co ze względu na bliskość drogi ekspresowej - a zwłaszcza różnicę wzniesień – może okazać się wielokrotnie bardziej kosztowne. <p>Podsumowując, reaktywacja linii kolejowej Gorzów – Myślibórz powinna leżeć w interesie władz Miasta (jako reprezentantów zarówno dobra mieszkańców jak i firm, które na jego terenie działają), spółek kolejowych oraz komunikacji miejskiej. Coraz większe restrykcje</p>	<p>nie zostało ujęte w PRT WL i nie jest przewidziane do realizacji w ramach RPO-L2020. Planując inwestycje w ramach PRT WL, a docelowo w RPO-L2020, wzięto również pod uwagę plany potencjalnego beneficjenta, do którego należy infrastruktura, w tym przypadku PKP PLK S.A. Na przeprowadzenie inwestycji, które nie zostały przez PKP PLK S.A. przewidziane do realizacji w okresie programowania 2014-2020, nie ma zabezpieczonych środków. Oznacza to, iż będą one mogły być rozpatrywane dopiero po roku 2023 lub przy ewentualnym przeglądzie planów w tym zakresie na poziomie krajowym i samego PRT WL.</p>
--	--	-------------	--	---	---

				<p>nakładane na transport drogowy przez Unię Europejską służyć promowaniu transportu intermodalnego, w tym w dużej mierze kolei. Kolej jest bezpieczniejsza i znacznie mniej uciążliwa dla środowiska, niż samochody. Dobre skomunikowanie miejscowości podgorzowskich uczyniłoby z Gorzowa prawdziwe centrum regionu, możliwość komfortowego i swobodnego dojazdu do miasta nie tylko transportem drogowym, uatrakcyjniłoby mieszkanie zarówno w jak i niedaleko Gorzowa. Inwestycja ta powinna nastąpić możliwie szybko, gdyż z każdym rokiem coraz większą część trasy będzie należało wytyczać i budować, a nie tylko remontować.</p>	
2.	13.7. Inwestycje w zakresie transportu kolejowego	Leszek Pielin	Linia kolejowa nr 415	<p>Rozbiórka linii 415, która się dokonuje od jakiegoś czasu, zdjęto tory, zdejmują się podkłady "zrujnowała" moje zaangażowanie. Niefrasobliwość z jaką (...) taki majątek, porównuje do krajów byłego związku radzieckiego. Czytam wiele reportaży o tym kraju, który sam w sobie jest fascynujący, niemniej (...) majątku, kraju po upadku "komunizmu" jest porażająca. Zwiedziłem trochę świata, 30 niespełna lat pracowałem na morzu, i tylko w krajach biednych zauważyłem tak bezceremonialne traktowanie infrastruktury. Anglia, Francja, Niemcy stare odcinki uruchomiono jako linie turystyczne, Czy wszystko musi zaraz przynosić kolosalne zyski, a ludzie, doznania estetyczne, wypoczynek, turystyka. Linia 415 jest tego warta, bo to perełka. Wielokrotnie przeszedłem ją w odcinkach. Dworce jak perełki architektoniczne tylko zrujnowane w większości przez uwłaszczonych nabywców. W majestacie prawa</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Większa część wskazanej w uwadze linii kolejowej jest zachowana w terenie. Jednakże z uwagi na fakt jej fizycznego odcięcia od sieci PKP PLK S.A. na obu końcach oraz fizyczną dewastację węzłowej stacji w Myśliborzu niemożliwe jest jej ponowne wykorzystanie bez gruntownej odbudowy. Wskazana linia w części usytuowana jest na terenie województwa zachodniopomorskiego. Dlatego też w 2008 roku Zarząd Województwa Lubuskiego wystąpił do władz województwa zachodniopomorskiego w sprawie rozważenia wykorzystania odcinka leżącego na ich terenie, jako fragmentu ciągu komunikacyjnego dla połączenia Gorzów Wlkp. – Myślibórz – Pyrzyce – Stargard – Szczecin. Propozycja Lubuskiego nie uzyskała wówczas akceptacji. Obecnie, wobec uruchomienia drogi S3, odcinek byłej linii kolejowej nr 415 istotnie utracił na znaczeniu komunikacyjnym. Mając na uwadze powyższe, w <i>Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu</i></p>

				<p>zdeprawowano kapitałny majątek. Jestem z zamilowania rowerzystą, przejechałem kilka odcinków w różnych krajach i zamarzyła mi się taka ewolucja pozostałości po linii 415. Skoro zdjęto tory, podkłady a został nasyp, może go przerobić na ścieżkę rowerową z prawdziwego zdarzenia, byłaby by jak "autostrada" rowerowa. Trasa wiedzie przez niezwykle ciekawe miejsca widokowo i zdrowotnie, kapitałne lasy. Już widzę te tłumy rowerzystów na takiej spokojnej, niekolizyjnej trasie, a są już tłumy na drogach, jeżdżą to widzę.</p>	<p>zbiorowego województwa lubuskiego do roku 2020 nie przewidziano wykorzystywania tej nieczynnej i zdeprawowanej infrastruktury do prowadzenia regularnego ruchu pasażerskiego. Powyższe warunki skutkują tym, że przedsięwzięcie nie jest ujęte w PRT WL i nie jest przewidziane do realizacji w ramach RPO-L2020. Planując inwestycje w ramach PRT WL, a docelowo w RPO-L2020, wzięto również pod uwagę plany potencjalnego beneficjenta, do którego należy infrastruktura, w tym przypadku PKP PLK S.A. Na przeprowadzenie inwestycji, które nie zostały przez PKP PLK.S.A. przewidziane do realizacji w okresie programowania 2014-2020, nie ma zabezpieczonych środków. Oznacza to, iż będą one mogły być rozpatrywane dopiero po roku 2023 lub przy ewentualnym przeglądzie planów w tym zakresie na poziomie krajowym i samego PRT WL.</p>
3.	Strona 166, Lista zadań priorytetowych, Poz.33 – Nr drogi 302 - Budowa obwodnicy Kosieczyna i Chlastawy – dojazd do węzłów na autostradzie A2 w Trzcielu i Nowym Tomyślu	Gmina Babimost	Rozszerzenie zakresu tej inwestycji o budowę obwodnicy Podmokli Wielkich. Nr drogi – 302 i 304 Nazwa zadania : Budowa obwodnicy Podmokli Wielkich, Kosieczyna i Chlastawy – dojazd do węzłów na autostradzie A2 w Trzcielu i Nowym Tomyślu	<p>W dniu 23.10.2015 roku został ogłoszony przetarg nieograniczony na „Wykonanie koncepcji programowej budowy obwodnic miejscowości Kosieczyn i Chlastawa w ciągu drogi wojewódzkiej nr 302 oraz Podmokle Wielkie w ciągu drogi wojewódzkiej nr 304”. Wcześniejszy przetarg na wykonanie dokumentacji projektowej obwodnicy Kosieczyna i Chlastawy został unieważniony, ze względu na brak w tym opracowaniu obwodnicy Podmokli Wielkich. Aktualnie dokumentację na całe zadanie wykonuje firma PROMOST Sp. z o.o., z Zielonej Góry. Zadanie to przyniesie efekt społeczno-ekonomiczny, kiedy zostanie zrealizowane w całości. Należy mieć w szczególności na uwadze połączenie Portu Lotniczego Zielona Góra-Babimost z węzłem na autostradzie A2 w</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Na obecnym etapie zarządca infrastruktury nie podjął decyzji o realizacji obwodnicy m. Podmokle Wielkie. W opracowaniu jest koncepcja programowa wraz z decyzją środowiskową, w ramach której wybrany zostanie wariant inwestycji w odniesieniu do środków jakie zapisane są w <i>Planie inwestycji priorytetowych planowanych do realizacji na drogach wojewódzkich w ramach perspektywy finansowej na lata 2014 – 2020</i>. Dopiero po wyborze wariantu, w zależności od jego kosztów, można będzie wskazać zakres inwestycji. Ewentualna zmiana zakresu zadania możliwa będzie również po przyjęciu PRT WL, na późniejszym etapie realizacji przedmiotowego Programu. Lista przedsięwzięć wskazana w PRT WL ma charakterindykatywny i w trakcie realizacji będzie dokonywany jej przegląd i aktualizacja, która może zarówno włączać</p>

				Trzcielu i Nowym Tomysłu. Ponadto trzeba podkreślić, że w regionie Zbąszynka i Babimostu skumulowanych jest 10 000 miejsc pracy z czego ponad 3 000 osób zatrudnionych jest w jednym z największych przedsiębiorców w województwie lubuskim – firmie IKEA. Biorąc pod uwagę te fakty oraz opracowywaną dokumentację a także wcześniejszą deklarację dotyczącą bezpłatnego przekazania gruntów pod obwodnicę, należy uaktualnić zakres tej inwestycji, włączając do niej obwodnicę Podmokli Wielkich.	nowe inwestycje (w przypadku oszczędności), jak i przesuwac na listę rezerwową te przedsięwzięcia, które uzyskały najmniejszą liczbę punktów (w przypadku wzrostu kosztów realizacji).
4.	Strona 170, Lista zadań rezerwowych – obwodnice, pkt 2 – droga 304 – Okunin – Nowe Kramsko-Babimost - Kosieczyn	Gmina Babimost	Ujęcie tej inwestycji na liście przedsięwzięć priorytetowych. Ograniczenie zakresu inwestycji do odcinka Okunin – Nowe Kramsko. Lokalizacja - Zakres robót : obwodnica Nowego Kramska, Kolesina, Janowca i Klępska – dojazd do Portu Lotniczego i połączenie z drogą krajową nr 32.	Inwestycja powinna zostać wykonana jak najszybciej, ze względu na istotne powiązanie rozwoju Portu Lotniczego Zielona Góra – Babimost z rozwojem województwa lubuskiego, o którym mowa w SRWL 2020. Bez wykonania tej inwestycji utrudniony jest dogodny dojazd do lotniska od strony Zielonej Góry, oraz połączenie z drogą szybkiego ruchu S3. Obecny przejazd przez miejscowości Klępsk, Janowiec, Kolesin i Nowe Kramsko zdecydowanie wydłuża dojazd do lotniska i jest bardzo niebezpieczny. W Projekcie Programu Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego znalazł się zapis o koncepcji utworzenia Intermodalnego Centrum Transportowo-Logistycznego w bezpośrednim sąsiedztwie lotniska. Takie przedsięwzięcie ma sens tylko wtedy, kiedy lotnisko i jej przyległe tereny zostaną bardzo dobrze skomunikowane. Ponadto, jak zauważono w Projekcie Programu Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego istotne jest zapewnienie mieszkańcom regionu, podmiotom gospodarczym funkcjonującym na terenie województwa dostępu do kompleksowej oferty transportowej.	Uwaga nieuwzględniona <i>Zadania ujęte w Planie inwestycji priorytetowych planowanych do realizacji na drogach wojewódzkich w ramach perspektywy finansowej na lata 2014 – 2020 wyczerpują dostępną alokację środków UE w ramach perspektywy finansowej na lata 2014-2020, w związku z czym obecnie zarządca infrastruktury drogowej nie ma możliwości wprowadzenia kolejnej, inwestycji do ww. Planu. Na liście rezerwowej do Planu ujęta jest budowa obwodnicy m. Nowe Kramsko. Inwestycja znajduje się również na liście zadań rezerwowych – Obwodnice w PRT WL.</i>

5.	<p>Strona 62 Rozdział 5.2 Działalność eksportowa</p> <p>Strona 69 Rozdział 5.3 Koncentracja przedsiębiorczości</p> <p>Strona 70 Rozdział 5.4 Rynek pracy</p> <p>Strona 76 Rozdział 5.6 Sieć powiązań między głównymi ośrodkami wzrostu w regionie z peryferyjną częścią regionu</p>	Gmina Babimost	<p>W wymienionych rozdziałach zupełnie nie zauważa się znaczenia regionu Babimostu i Zbąszynka dla rozwoju eksportu, przedsiębiorczości, tworzenia miejsc pracy itp. A przecież na tym terenie zlokalizowane jest jedno z największych przedsiębiorstw województwa lubuskiego – IKEA, którego wartość dziennej produkcji wynosi ponad 5 milionów złotych (Rocznie około dwóch miliardów złotych) 90 % wyprodukowanych tu mebli jest eksportowanych. Zakład zapewnia pracę ponad 3 000 osób. Wokół niego koncentruje się wiele małych przedsiębiorstw które z nim kooperują. Te dają miejsca pracy kolejnym tysiącom osób. Ten region generuje około 10 000 miejsc pracy., Do naszych zakładów dojeżdża do pracy wiele osób spoza województwa lubuskiego, głównie z Wielkopolski. Bezrobocie w naszym regionie jest jednym z najniższych w województwie i w kraju.</p>	<p>Nie można marginalizować znaczenia tego regionu tak ważnego dla rozwoju województwa lubuskiego. Prosimy o umieszczenie naszych gmin w tych rozdziałach.</p>	<p>Uwaga uwzględniona.</p>
6.	13.7. Inwestycje w zakresie transportu kolejowego	Tomasz Drost Stowarzyszenie „komunikacja.org” Zachodni Ośrodek Polityki Regionalnej Patrik Nisiewicz,	Dopisanie do inwestycji w zakresie transportu kolejowego zadania "Likwidacja wąskiego gardła na estakadzie kolejowej w Gorzowie Wlkp. w ciągu linii 203 Tczew -Kostrzyn"	<p>W Projekcie Programu Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego przytoczone dokumenty strategiczne wyznaczające kierunki rozwoju transportu jednoznacznie stwierdzają, że wąskie gardła kluczowych obszarów powinny zostać usunięte. Bez wątpienia należy do nich</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona</p> <p>Estakada jest elementem infrastruktury linii nr 203, której modernizacja została ujęta w PRT WL. Remont estakady będzie realizowany w ramach programów krajowych.</p>

		Eryk Przewoźny, Michał Jurgowiak, Piotr Szymański Stowarzyszenie Gmin Polskich Euroregionu „Pro Europa Viadrina” Witold Dopierała		<p>odcinek jednotorowy na linii 203 położony na estakadzie.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Jest to newralgiczny punkt ze względu przyleganie do węzła kolejowego. Ruch na stacji nie przebiega płynnie. - Pociągi często oczekują przy semaforze pod Mostem Lubuskim. - Ruch w dwie strony nie odbywa się równocześnie przez co rogatki przy uczelni PWSZ i urządzie miasta długo wstrzymują przejazd. - Problem nasili się przy wybudowaniu nowego peronu przy ul. Teatralnej. - Utrudnia także tworzenie rozkładu jazdy 	W ramach PRT WL zostanie włączona informacja na temat inwestycji kolejowych, które odpowiadają na zdiagnozowane „wąskie gardła” w infrastrukturze kolejowej, a które są przewidziane do finansowania również z innych źródeł niż RPO-L2020.
7.	13.7. Inwestycje w zakresie transportu kolejowego 2. Modernizacja linii kolejowej nr 203 na odcinku Krzyż - Gorzów Wlkp.	Tomasz Drost Stowarzyszenie „komunikacja.org” Patryk Nisiewicz, Eryk Przewoźny, Michał Jurgowiak Piotr Szymański Stowarzyszenie Gmin Polskich Euroregionu „Pro Europa Viadrina” Witold Dopierała	Rozszerzenie zadania o elektryfikację linii kolejowej nr 203 na odcinku Krzyż - Kostrzyn	<p>Ważnym priorytetem jest rozbudowa głównych linii kolejowych na terenie województwa w celu podniesienia ich parametrów technicznych, czytamy w przytoczonej Strategii Rozwoju Województwa Lubuskiego 2020. Do takich należy linia kolejowa 203 Krzyż-Kostrzyn o znaczeniu państwowym z największymi potokami pasażerskimi w województwie. Projekt umożliwi stworzenie bezpośrednich pociągów z Gorzowa Wielkopolskiego do Poznania i do Warszawy (oraz innych rejonów Polski) bez konieczności zmiany lokomotywy. Elektryfikacja pozwoli także na zwiększenie transportowej dostępności kraju w układzie krajowym, co jest celem szczegółowym Regionalnego Programu Operacyjnego. W 2010r. do Gorzowa Wlkp. nie docierał żaden pociąg kwalifikowany (a miasto było obsługiwane przez zaledwie jedną parę pociągów TLK) zostaje zauważone w Projekcie Programu Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego. Polski przewoźnik połączeń dalekobieżnych (PKP Intercity) za przyczynę</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Elektryfikację linii determinuje obciążenie ruchem towarowym. Obecnie ruch dalekobieżny na tej linii obsługiwany jest przez spółkę PKP Intercity nowoczesnymi lokomotywami spalinowymi. Planując inwestycje w ramach PRT WL, a docelowo w RPO-L2020, brano pod uwagę również plany potencjalnego beneficjenta, do którego należy infrastruktura, w tym przypadku PKP PLK S.A. Na przeprowadzenie inwestycji, które nie zostały przez PKP PLK S.A. przewidziane do realizacji w okresie programowania 2014-2020, nie ma zabezpieczonych środków. Oznacza to, iż będą one mogły być rozpatrywane dopiero po roku 2023 lub przy ewentualnym przeglądzie planów w tym zakresie na poziomie krajowym i samego PRT WL.</p>

		Zachodni Ośrodek Polityki Regionalnej	<p>podaje brak elektryfikacji linii kolejowej.</p> <p>„Gorzów Wielkopolski jest obecnie jedynym miastem wojewódzkim w Polsce, które nie ma zelektryfikowanej linii kolejowej. Chroniczne niedofinansowanie przez lata już spowodowało znaczną degradację infrastruktury kolejowej w regionie. By odwrócić tę niekorzystną sytuację konieczna jest elektryfikacja omawianego odcinka. To rozwiązanie jest jeszcze bardziej zasadne w świetle ostatnich doniesień o trudnościach z wykorzystaniem środków Unii Europejskiej przeznaczonych na inwestycje kolejowe w Polsce. Uważamy, iż elektryfikacja, wraz z planowanym remontem torów znacznie zwiększyłaby atrakcyjność podróży pociągiem, co przełożyłoby się na ruch pasażerski i towarowy, a co za tym idzie rentowność przewozów. [...] Uważamy, że jest to wielka szansa na likwidację swoistego wykluczenia komunikacyjnego północnej części województwa lubuskiego. Konieczność szybkiego podjęcia proponowanej inwestycji dobitnie uzasadniają dane liczby pasażerów, które wskazują, że jest to jedna z najbardziej uczęszczanych tras w północno-zachodniej Polsce. Ponadto, trasa kolejowa nr 203 stanowi dziedzictwo historyczne Kolei Wschodniej, łączącej niegdyś Berlin z Królewcem, a obecnie będącej najważniejszym połączeniem dla kilkuset tysięcy mieszkańców regionu gorzowskiego m.in. z Poznaniem, Szczecinem, Warszawą, Bydgoszczą, Toruniem oraz Berlinem. Strategie przyjmowane na poziomie Unii Europejskiej podkreślają potrzebę dynamicznego rozwoju transportu kolejowego. [...] Współcześnie to nie decyzje polityczne dotyczące zasadniczego podziału terytorialnego</p>	
--	--	--	--	--

				kraju, ale przede wszystkim jakość szeroko rozumianej infrastruktury, decyduje o potencjale rozwojowym regionów” – treść listu otwartego popartego przez lokalne samorządy, uczelnie, stowarzyszenia i instytucje zderzające pracodawców.	
8.	Transport wodny śródlądowy 6. Odbudowa budowli regulacyjnych i roboty regulacyjne na Warcie od km 0,0 (m. Kostrzyn n/Odrą) do km 68,2 (m. Santok) i na Noteci swobodnie płynącej (od km 176,2 do km 226,1) dla przywrócenia parametrów II klasy drogi wodne	Tomasz Drost Stowarzyszenie „komunikacja.org” Zachodni Ośrodek Polityki Regionalnej Patrik Nisiewicz, Eryk Przewoźny, Michał Jurgowiak Piotr Szymański Stowarzyszenie Gmin Polskich Euroregionu „Pro Europa Viadrina” Witold Dopierała	Zwrócenie większej uwagi na Międzynarodową Drogę Wodną E70. Przytoczenie opracowania "Łączą nas rzeki". Zwiększenie znaczenia inwestycji (przyznanie większej ilości punktów) Rozszerzenie zadania o modernizację i budowę portów oraz realizację zadań opisanych w projekcie "Łączą nas rzeki" .	Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego wchodzi w skład zespołu Międzynarodowej Drogi Wodnej E70, której zadaniem jest rozwój żeglugi śródlądowej na tym odcinku. Została wykonana już analiza potrzeb w zakresie możliwości transgranicznego wykorzystania dróg wodnych w gminach: Gorzów Wlkp., Bogdaniec, Drezdenko, Górzycza, Kostrzyn, Santok, Słubice, Skwierzyna, Witnica oraz Zwierzyn.	Uwaga nieuwzględniona Drogi wodne w PRT WL stanowią jedynie punkt odniesienia dla analizy systemu transportowego regionu. Nie są one jednak przedmiotem wsparcia RPO-L2020, na potrzeby którego dokument (PRT WL) został opracowany. PRT WL jest narzędziem planowania kierunkowego wsparcia w zakresie, przede wszystkim, transportu kolejowego i drogowego, zgodnie z interwencją możliwą do zrealizowania w ramach RPO-L2020.
9.	Inwestycje (w zakresie dróg rowerowych)	Tomasz Drost Stowarzyszenie „komunikacja.org” Zachodni Ośrodek Polityki Regionalnej Patrik Nisiewicz, Eryk Przewoźny Michał Jurgowiak Piotr Szymański	Zaplanowanie inwestycji budowy dróg rowerowych	W Projekcie Programu Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego uważa się, że z punktu widzenia budowy sprawnego systemu transportowego, to właśnie możliwość przemieszczania się mieszkańców regionu rowerem, jako alternatywy dla ruchu samochodowego, jest najistotniejsza. Dlatego warto zaplanować inwestycje budowy dróg rowerowych.	Uwaga nieuwzględniona Inwestycje dotyczące budowy ścieżek rowerowych nie stanowią przedmiotu wsparcia RPO-L2020 w ramach Osi Priorytetowej 5 – <i>Transport</i> , który determinuje opracowanie PRT WL. Z tego powodu PRT WL jedynie sygnalnie odnosi się do tego zagadnienia. PRT WL jest narzędziem planowania kierunkowego wsparcia w zakresie, przede wszystkim, transportu

		Stowarzyszenie Gmin Polskich Euroregionu „Pro Europa Viadrina” Witold Dopierała			kolejowego i drogowego w odpowiedzi na warunek wstępny w obszarze CT7 (w ramach RPO-L2020: Priorytety Inwestycyjne 7b i 7d). Wskazane inwestycje w ścieżki rowerowe przewidziane są do realizacji w ramach Priorytetu Inwestycyjnego 4e <i>Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące zmiany klimatu, Działanie 3.3 Ograniczenie niskiej emisji w miastach RPO-L2020, których warunek wstępny nie obejmuje.</i>
10.	Inwestycje (w zakresie dróg rowerowych)	Tomasz Drost Stowarzyszenie „komunikacja.org” Zachodni Ośrodek Polityki Regionalnej Patryk Nisiewicz, Eryk Przewoźny Michał Jurgowiak Piotr Szymański Stowarzyszenie Gmin Polskich Euroregionu „Pro Europa Viadrina” Witold Dopierała	Zaplanowanie inwestycji wybudowania ścieżki rowerowej na trasie Gorzów Wlkp. - Zdroisko przy drodze krajowej nr 22.	"Ścieżka ta będzie służyć pracownikom zakładu ogrodniczego Mularski oraz firmy transportowej Kozaryn, którzy muszą przemierzać trasę od przystanku autobusowego do siedziby swojej firmy poboczem drogi lub przydrożnym rowem, narażając swoje bezpieczeństwo. Poza tym w 2016 roku zostanie otwarta podstrefa Kostrzyńsko–Słubickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej na terenie Gminy Kłodawa w okolicach Różanki – Wojcieszycy i ścieżka ułatwi dotarcie pracowników firm na teren podstrefy do pracy. Nie zapominajmy o mieszkańcach Gminy Kłodawa, z Różanek - Szklarni, Santoczna, Zdroiska, Rybakowa, czy Różanek, którzy codziennie przemierzają tę trasę, udając się do szkoły, do pracy, po zakupy w sklepie, do ośrodka zdrowia, czy hali sportowej." - czytamy w petycji mieszkańców. W <i>Projekcie Programu Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego</i> uważa się, że transport rowerowy odgrywa istotną rolę w procesie integracji przestrzennej miejskich obszarów funkcjonalnych. Wyprowadzanie infrastruktury ścieżek rowerowych poza granice	Uwaga nieuwzględniona Inwestycje dotyczące budowy ścieżek rowerowych nie stanowią przedmiotu wsparcia RPO-L2020 w ramach Osi Priorytetowej 5 – <i>Transport</i> , który determinuje opracowanie PRT WL. Z tego powodu PRT WL jedynie sygnalnie odnosi się do tego zagadnienia. PRT WL jest narzędziem planowania kierunkowego wsparcia w zakresie, przede wszystkim, transportu kolejowego i drogowego. Wskazane inwestycje w ścieżki rowerowe przewidziane są do realizacji w ramach Priorytetu Inwestycyjnego 4e <i>Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące zmiany klimatu, Działanie 3.3 Ograniczenie niskiej emisji w miastach RPO-L2020, dla których PRT WL nie jest dokumentem podstawowym.</i>

				administracyjne miasta i objęcie nimi obszarów funkcjonalnych umożliwia kierowanie części naturalnego strumienia ruchu (miejscowości sąsiadujące z większymi miastami stanowią często ich sypialnie) na transport rowerowy.	
11.	Inwestycje (w zakresie dróg rowerowych)	Tomasz Drost Stowarzyszenie „komunikacja.org” Zachodni Ośrodek Polityki Regionalnej Patrik Nisiewicz, Eryk Przewoźny Michał Jurgowiak Piotr Szymański Stowarzyszenie Gmin Polskich Euroregionu „Pro Europa Viadrina” Witold Dopierała	Zaplanowanie inwestycji budowy trasy rowerowej EuroVelo wzdłuż Warty i Odry.	Ścieżka rowerowa ma stać się częścią sieci europejskich ścieżek rowerowych pod nazwą EuroVelo.	Uwaga nieuwzględniona Inwestycje dotyczące budowy ścieżek rowerowych nie stanowią przedmiotu wsparcia RPO-L2020 w ramach Osi Priorytetowej 5 – <i>Transport</i> , który determinuje opracowanie PRT WL. Z tego powodu PRT WL jedynie sygnalnie odnosi się do tego zagadnienia. PRT WL jest narzędziem planowania kierunkowego wsparcia w zakresie, przede wszystkim, transportu kolejowego i drogowego. Wskazane inwestycje w ścieżki rowerowe przewidziane są do realizacji w ramach Priorytetu Inwestycyjnego 4e <i>Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące zmiany klimatu</i> , Działanie 3.3 <i>Ograniczenie niskiej emisji w miastach</i> RPO-L2020, dla których PRT WL nie jest dokumentem podstawowym.
12.	13.7. Inwestycje w zakresie transportu kolejowego	Tomasz Drost Stowarzyszenie „komunikacja.org” Zachodni Ośrodek Polityki Regionalnej Patrik Nisiewicz, Eryk Przewoźny Michał Jurgowiak Piotr Szymański Stowarzyszenie Gmin Polskich Euroregionu „Pro	Dopisanie do inwestycji w zakresie transportu kolejowego zadania "Modernizacja linii kolejowej Gorzów Wlkp. - (granica województwa) Międzychód".	Stworzenie połączenia Poznań – Gorzów najkrótszą trasą, ze skomunikowaniem po drodze kilku miasteczek województwa lubuskiego i wielkopolskiego (Skwierzyna, Międzychód, Pniewy).	Uwaga nieuwzględniona Nie ma podstaw, aby zadanie ująć na liście inwestycji w ramach PRT WL. Z uwagi na ograniczoną wielkość alokacji przeznaczoną na realizację inwestycji w infrastrukturze kolejowej, brak jest możliwości zaplanowania tej inwestycji do realizacji w perspektywie finansowej lat 2014-2020. Ponadto z uwagi na fakt, iż linia ta przebiega również przez województwo wielkopolskie, inwestycja taka, aby znalazła uzasadnienie realizacji, musiałaby zostać wcześniej uzgodniona przez oba

		Europa Viadrina” Witold Dopierała			regiony. Planując inwestycje w ramach PRT WL, a docelowo w RPO-L2020, brano pod uwagę również plany potencjalnego beneficjenta, do którego należy infrastruktura, w tym przypadku PKP PLK S.A. Na przeprowadzenie inwestycji, które nie zostały przez PKP PLK S.A. przewidziane do realizacji w okresie programowania 2014-2020, nie ma zabezpieczonych środków. Oznacza to, iż będą one mogły być rozpatrywane dopiero po roku 2023 lub przy ewentualnym przeglądzie planów w tym zakresie na poziomie krajowym i samego PRT WL.
13.	13.7. Inwestycje w zakresie transportu kolejowego	Tomasz Drost Stowarzyszenie „komunikacja.org” Zachodni Ośrodek Polityki Regionalnej Patryk Nisiewicz, Eryk Przewoźny, Michał Jurgowiak Piotr Szymański p. Patryk Nisiewicz / Stowarzyszenie Gmin Polskich Euroregionu „Pro Europa Viadrina Witold Dopierała	Dopisanie do inwestycji w zakresie transportu kolejowego zadania "Rewitalizacja linii nr 414 na odcinku Gorzów Wielkopolski Zieleniec – Rudnica, odbudowa linii Rudnica – Kniazin, rewitalizacja linii nr 364 na odcinku Sulęcín – Rzepin."	W Projekcie Programu Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego obszarem o niższych wartościach dostępności kolejowej uważa się teren zlokalizowany pomiędzy magistralą E20 a linią nr 203 (Kostrzyn nad Odrą - Krzyż), na zachód od linii nr 367 (Zbąszynek - Gorzów Wlkp.). Zaproponowany projekt umożliwi stworzenie bezpośrednich pociągów Gorzów Wielkopolski – Rzepin – Frankfurt nad Odrą. Trasa będzie stymulatorem rozwoju gospodarczego i turystycznego tej części województwa, stając się osią rozwoju powiatu sulęcińskiego oraz ważnym elementem aglomeracji gorzowskiej. Połączy dwa największe miasta euroregionu Pro-Europa-Viadrina Gorzów i Frankfurt n/O. Linia ułatwi kontakty i przepływ ludności między tymi ośrodkami, a także między Gorzowem i Sulęcínem oraz Rzepinem. Skomunikuje uczniów, studentów, pracowników i turystów ze znajdującymi się na trasie miejscowościami, podnosząc ich atrakcyjność dla zamieszkania, wypoczynku i inwestycji.	Uwaga nieuwzględniona Nie ma podstaw, aby zadanie ująć na liście inwestycji w ramach PRT WL. <i>W Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego województwa lubuskiego do roku 2020</i> nie przewiduje się wykorzystywania tej nieczynnej i zdewastowanej infrastruktury do prowadzenia regularnego ruchu pasażerskiego. Na linii nr 364 nie prowadzi się obecnie ruchu pasażerskiego z powodu ograniczonych środków organizatora. Ewentualne inwestycje na tej linii powinny być skoordynowane z decyzją o przywróceniu ruchu pasażerskiego. Z uwagi na ograniczoną wielkość alokacji przeznaczoną na realizację inwestycji w infrastrukturze kolejowej, brak jest możliwości zaplanowania tej inwestycji do realizacji w perspektywie finansowej lat 2014-2020. Planując inwestycje w ramach PRT WL, a docelowo w RPO-L2020, brano pod uwagę również plany potencjalnego beneficjenta, do którego należy infrastruktura, w tym przypadku PKP PLK S.A. Na przeprowadzenie inwestycji, które nie zostały przez

					PKP PLK S.A. przewidziane do realizacji w okresie programowania 2014-2020, nie ma zabezpieczonych środków. Oznacza to, iż będą one mogły być rozpatrywane dopiero po roku 2023 lub przy ewentualnym przeglądzie planów w tym zakresie na poziomie krajowym i samego PRT WL.
14.	str. 45	Szymon Mikulski	Uzupełnić końcowe zdanie akapitu: Skupiają się one w trzech rejonach, zlokalizowanych wokół największych ośrodków, stanowiących cel dla dojeżdżających do pracy, natomiast wzajemne połączenia pomiędzy nimi są już znacznie mniej popularne (ryc. 4.18), co wynika m.in. z niedostateczności oferty przewozowej na tych odcinkach.	PRT WL nie określa przyczyn zmniejszonego zainteresowania podróżami między wskazanymi ośrodkami, a wynikają one w dużej mierze z o wiele gorszej oferty przewozowej na tych odcinkach. Przykładowo z Żar i Żagania (razem 65 tys. mieszkańców – więcej od Nowej Soli i tyle samo, co Głogów) do Zielonej Góry kursują tylko 4 pary pociągów dziennie, bez zapewnienia dojazdu na godz. 8 i powrotu po 14 (największe – szkolne – potoki pasażerskie). Przy właściwej (a przynajmniej analogicznej jak na innych trasach) ofercie, przewozy powinny być porównywalne z tymi z kierunku Rzepina i Nowej Soli. Świadczy o tym także wielkość potoku z węzła żarsko-żagańskiego do Legnicy, gdzie oferta przewozowa jest znacznie bardziej dostosowana do potrzeb mieszkańców.	Uwaga częściowo uwzględniona Zdanie zostanie przeformułowane w następujący sposób: „Skupiają się one w trzech rejonach, zlokalizowanych wokół największych ośrodków, stanowiących cel dla dojeżdżających do pracy, natomiast wzajemne połączenia pomiędzy nimi są już znacznie mniej popularne (ryc. 4.18), co może wynikać m.in. z braku odpowiedniej oferty przewozowej na tych odcinkach.”
15.	str. 46, drugi akapit	Szymon Mikulski	Uzupełnić zdania: Równie istotny poziom potoku został także zarejestrowany w relacji transgranicznej między Kostrzynem nad Odrą a położoną w Brandenburgii stacją Küstrin-Kietz (i dalej w kierunku Berlina). Wynika to z bogatej oferty przewozowej, zapewnianej przez niemieckiego przewoźnika Niederbarnimer Eisenbahn,	Porównywanie potoków pasażerskich na kolejowych przejściach granicznych bez podania kontekstu (liczby przekraczających granicę pociągów pasażerskich) jest poważnym błędem metodologicznym.	Uwaga uwzględniona Zapis dokumentu zostanie uzupełniony zgodnie z propozycją.

			<p>który uruchamia dziennie 17 par połączeń do Berlina-Lichtenbergu. Sama stacja w Kostrzynie nad Odrą odprawia pasażerów w liczbie zbliżonej do poziomu zarejestrowanego w węźle Zbąszynek (100-250 tys. rocznie). Pozostałe dwie trasy umożliwiające przekroczenie granicy spotkały się w 2014 r. z marginalnym zainteresowaniem (do 50 osób na dobę). Tu jednak oferta przewozowa była znacznie skromniejsza (na każdym z przejść granicznych po 2 pary połączeń regionalnych dziennie).</p>		
16.	str. 54	Szymon Mikulski	<p>Przeformułować zdanie stanowiące drugi akapit: Ponadto analiza licznych połączeń autobusowych na DK12 może zostać wskazana jako kolejny argument za modernizacją linii kolejowej nr 14 na odcinku Leszno – Wschowa – Głogów i przywróceniem planowego ruchu pasażerskich pociągów regionalnych na tej trasie, a także za modernizacją lub nawet podwyższeniem standardu tej drogi krajowej nr 12 na odcinku między Leszmem a drogą ekspresową S3.</p>	<p>PRTWL przeocza oczywistą konkluzję, płynącą z dużego natężenia ruchu autobusowego na DK12, że przynajmniej część tego potoku może i powinna zostać przejęta przez szybki, ekologiczny i bezpieczny transport kolejowy. Podniesienie parametrów drogi samochodowej, jako nie przynoszące zwykle zakładanych rezultatów (zgodnie m.in. z prawem Lewisa-Mogridge'a czy paradoksem Downsa-Thomsona) może być rozpatrywane dopiero w następnej kolejności.</p>	<p>Uwaga uwzględniona</p> <p>Zapis dokumentu zostanie przeformułowany zgodnie z propozycją.</p>
17.	całość PRTWL	Szymon Mikulski	We wszystkich miejscach	Użyte sformułowanie „ścieżki rowerowe” jest	Uwaga nieuwzględniona

			zamienić sformułowanie „ścieżki rowerowe” na „drogi rowerowe”.	niepoprawne i może być używane wyłącznie potocznie, a nie w oficjalnym dokumencie. „Prawo o ruchu drogowym” ani słowem nie wspomina o „ścieżkach” i definiuje wyłącznie „drogi rowerowe”.	Użyty w PRT WL termin „ścieżka rowerowa” wynika z działu III, rozdział 9 Rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. (Dz. U. z 1999r. Nr 43, poz. 430 ze zmianami). Przepisy rozporządzenia stosuje się przy projektowaniu, wykonaniu dróg publicznych i związanych z nimi urządzeń budowlanych.
18.	rozdział 4.6 Transport lotniczy (str. 62)	Szymon Mikulski	Przeformułować całkowicie 2. akapit na stronie 62: Należy zaznaczyć, że spadki liczby pasażerów zaobserwowano w latach 2013-2014 we wszystkich małych portach lotniczych (obsługujących poniżej 1 mln pasażerów rocznie) z wyjątkiem Rzeszowa-Jasionki. Problemem systematycznego wzrostu rozwoju połączeń i wzrostu ruchu pasażerskiego z Portu Lotniczego Zielona Góra w Babimoście jest jego krótki okres działalności od momentu reaktywacji działalności cywilnego lotniska użytku publicznego (obecny certyfikat obowiązuje od 01.04.2014 r.) oraz trwający od 2012 r. do 2015 r. proces przystosowania portu lotniczego do międzynarodowych standardów obsługi pasażerów i lotnictwa pasażerskiego. Zatem Bardzo niska liczba pasażerów	W obecnej redakcji akapit podaje informacje wprowadzające w błąd. Cywilny ruch pasażerski w PL ZG-Babimost trwa (z przerwami) od 2001 r., a nieprzerwanie funkcjonujące połączenie z Warszawą od czerwca 2011 r. Data certyfikatu nie ma tu nic do rzeczy; przykładowo aktualny certyfikat dla portu lotniczego Warszawa-Okęcie jest ważny dopiero od 2010 r. Uruchomiony w 2012 r. port lotniczy w Lublinie-Świdniku już w następnym roku osiągnął wynik ponad 180 tys. odprawionych pasażerów. Tu (rzeczywiście) krótki okres działalności nie był przeszkodą dla zbudowania siatki połączeń. W przypadku Babimostu nie słychać żadnych doniesień o jakichkolwiek przewoźnikach pasażerskich, zainteresowanych działalnością na tym lotnisku. Tylko remontowi płyty na poznańskiej Ławicy należy zawdzięczać zwiększenie ruchu w 2015 r., co jednak sprowadza PL ZG-Babimost do roli lądowiska rezerwowego. Jeżeli lotnisko w Babimoście mimo upływu czasu i zrealizowanych inwestycji (patrz PRT WL str. 63, zd. pierwsze) nie jest w stanie wyjść poza dotowane z budżetu województwa jedno połączenie z Warszawą i nie realizuje	Uwaga częściowo uwzględniona Zapis zostanie przeformułowany następująco: „Należy zaznaczyć, że spadek liczby pasażerów zaobserwowano w latach 2013-2014 we wszystkich małych portach lotniczych (obsługujących poniżej 1 mln pasażerów rocznie) z wyjątkiem Rzeszowa-Jasionki. Problemem utrudniającym systematyczny rozwój połączeń i wzrost ruchu pasażerskiego w Porcie Lotniczym Zielona Góra-Babimost jest zakończony dopiero w 2015 r. proces przystosowania portu lotniczego do międzynarodowych standardów obsługi pasażerów i lotnictwa pasażerskiego. Zatem liczba pasażerów korzystających z lotniska w Babimoście wynika z tego, że port lotniczy jest dopiero w początkowym etapie budowy połączeń lotniczych (budowy siatki połączeń). Konkurencyjne, sąsiednie porty lotnicze w Poznaniu, Wrocławiu, a także porty lotnicze w Berlinie posiadają bogatą siatkę połączeń i cechują się wieloletnią, ciągłą działalnością cywilnych lotnisk użytku publicznego. Ich obecność nie jest czynnikiem negatywnie oddziałującym na potencjał i możliwości operacyjne Portu Lotniczego Zielona Góra w Babimoście, a wręcz odwrotnie – ze względu na niskie koszty obsługi pasażerów i operacji lotniczych oraz brak ograniczeń środowiskowych i urbanistycznych lotnisko w Babimoście może być

			zapasowego dla sąsiadujących portów lotniczych, co poddaje w wątpliwość sens wielomilionowych inwestycji i utrzymywania deficytowych połączeń ze środków publicznych.		
19.	rozdział 4.6 Transport lotniczy (str. 62-63)	Szymon Mikulski	Uzupełnić rozdział 4.6 PRTWL o opis innych poza Babimostem lotnisk w woj. lubuskim, mających duże znaczenie gospodarcze czy rekreacyjne.	Zawężanie transportu lotniczego w województwie tylko do jednego lotniska jest niedopuszczalne. PRT WL pomija istnienie wielu mniejszych lotnisk, umożliwiających np. lądowanie awionetek, które mają duże znaczenie dla poszczególnych części regionu z punktu widzenia prowadzenia działalności gospodarczej, a przez to mają znaczenie uzupełniające.	Uwaga nieuwzględniona PRT WL, z uwagi na swój charakter i wskazane źródła finansowania inwestycji, skupia się głównie na infrastrukturze drogowej i kolejowej. Pozostałe gałęzie transportu przywołane w treści dokumentu mają wskazać tło, kontekst dla realizacji planowanych przedsięwzięć. Dokonywanie tak szczegółowej charakterystyki poszczególnych rodzajów transportu jest nieuzasadnione z uwagi, iż w ramach RPO-L2020 nie finansuje się tego rodzaju inwestycji. Należy zauważyć, że w województwie lubuskim istnieją lotniska w Babimoście i aeroklubowe lotnisko w Przylepie, natomiast w Lipkach Wielkich znajduje się lądowisko dla przeciwpożarowych statków powietrznych. Brak jest innych terenów o odpowiednich uwarunkowaniach geologicznych, terenowych, w tym odpowiednio ukształtowanych, posiadających odpowiednie pola wzlotów i lądowań bez naturalnych i sztucznych przeszkód, które to muszą być zgodne z przepisami Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego i Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.
20.	str. 108 oraz 133	Szymon Mikulski	Zmienić nazwę celu szczegółowego CS 2.1 na: „Wzmocnienie roli osobowego transportu kolejowego” Zmienić nazwę celu	Zgodnie z „Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym” organizatorem osobowego transportu kolejowego w województwie jest Marszałek – ten sam podmiot, który będzie realizował przedmiotowy PRT WL. Tym samym	Uwaga nieuwzględniona Formułując cele, wzięto pod uwagę przede wszystkim charakter i zakres dokumentu oraz faktyczne możliwości wpływu na zmiany w poszczególnych

			<p>operacyjnego 2.1.1 na „Zwiększenie konkurencyjności (atrakcyjności) kolei oraz jej znaczenia w obsłudze transportowej”.</p> <p>Dodać następujące kierunki działań:</p> <ul style="list-style-type: none"> - poprawa częstotliwości i regularności kursowania pociągów - reaktywacja połączeń pasażerskich na wybranych liniach kolejowych. 	<p>ograniczanie jego roli wyłącznie do „wzmocnienia warunków” jest niedorzecznością, gdyż w obecnym systemie prawno-ekonomicznym nie ma szans na zaistnienie konkurencji w regionalnych przewozach kolejowych.</p> <p>Należy zauważyć, że PRT WL formułuje cel odnośnie transportu miejskiego jako „wzmocnienie roli”, mimo iż nie ma żadnych bezpośrednich narzędzi do realizacji tego celu. Aby usunąć tę rozbieżność, proponuję zmianę nazwy Celu Szczegółowego CS 2.1.</p> <p>Najsukuteczniejszym sposobem zwiększenia roli kolei w systemie transportowym (ergo: zwiększenia liczby pasażerów) jest zwiększenie liczby połączeń i poprawa rozkładów jazdy, co potwierdzają liczne przykłady z Polski i zagranicy.</p> <p>Jednocześnie wnioskowane zmiany usuwają problem niemierzalności „atrakcyjności” kolei na rzecz konkretnych liczbowych wskaźników rezultatu i produktu, które proponuję w uwagach poniżej.</p>	<p>obszarach. W kontekście transportu kolejowego, mowa jest przede wszystkim o infrastrukturze liniowej, której właścicielem jest PKP PLK S.A. Natomiast wpływ inwestycji w tabor na zmianę sytuacji połączeń kolejowych, realizowanych na poziomie regionalnym, nie będzie znaczący, ze względu na ograniczone środki finansowe, jakie można zabezpieczyć na ten cel, zarówno w budżecie regionu, jak i w RPO-L2020. PRT WL, skupiając się na infrastrukturze kolejowej, ma na celu między innymi wzmocnienie roli osobowego transportu kolejowego, zarówno tego organizowanego przez przewoźników krajowych, jak i przez region. Głównym źródłem finansowania PRT WL będzie RPO-L2020, który w tym obszarze ma za zadanie zwiększenie atrakcyjności transportu kolejowego (pasażerskiego i towarowego) poprzez stworzenie dogodnych warunków infrastrukturalnych.</p> <p>Tematykę związaną z organizacją przewozów publicznych podejmuje dokument pn. <i>Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich na terenie województwa lubuskiego.</i></p>
21.	str. 116	Szymon Mikulski	<p>Uzupełnić kierunek działań: wspieranie działań służących zwiększeniu konkurencyjności lotniska regionalnego i lotnisk lokalnych.</p>	<p>Obecne sformułowanie jest wykluczające (obejmuje tylko port lotniczy w Babimoście) i nie uwzględnia potrzeb innych, mniejszych lotnisk, umożliwiających lądowanie np. awionetek, które mają duże znaczenie dla poszczególnych części regionu. Jeżeli słuszna jest teza o spodziewanym wzroście ruchu lotniczego w Polsce, to samo lotnisko w Babimoście nie wypełni zapotrzebowania (np. gospodarczego) w tym zakresie.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>W założeniach, PRT WL traktuje transport lotniczy jedynie kontekstowo. Stąd w dokumencie (którego przedmiotem głównym jest transport drogowy i kolejowy) brak jest szerszego odniesienia się do podniesionej w uwadze kwestii. Należy również brać pod uwagę faktyczną skalę i wpływ lotnisk lokalnych dla systemu transportowego rozpatrywanego w PRT WL, np. poprzez kontekst rozwoju gospodarczego całego regionu, rozpoznawalność, wpływ na rozwój sieci TEN-T itp. Dlatego też, dla wskazania kontekstu sieci transportowej również w wymiarze transportu lotniczego, zdecydowano się na wskazanie</p>

					największego w regionie lotniska. Należy zauważyć, że w województwie lubuskim istnieją lotniska w Babimoście i aeroklubowe lotnisko w Przylepie, natomiast w Lipkach Wielkich znajduje się lądowisko dla przeciwpożarowych statków powietrznych. Brak jest innych terenów o odpowiednich uwarunkowaniach geologicznych, terenowych, w tym odpowiednio ukształtowanych, posiadających odpowiednie pola wzlotów i lądowań bez naturalnych i sztucznych przeszkód, które to muszą być zgodne z przepisami Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego i Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.
22.	str. 133	Szymon Mikulski	W punkcie CO 2.1.1 dodać wskaźnik rezultatu: „Przewozy pasażerskie regionalnym transportem kolejowym [osoby w mln]” z poziomem dla roku bazowego (2014) według przeprowadzonych badań frekwencji i poziomem dla roku docelowego (2023) o 30-50 procent wyższym.	Dodanie wskaźnika będzie realizacją opisanych powyżej zmian nazwy i zakresu celu szczegółowego CS 2.1 i celu operacyjnego CO 2.1.1. Wzrost przewozów o 30-50 procent jest całkowicie osiągalny, biorąc pod uwagę dotychczasowe doświadczenia w tym zakresie z Polski i zagranicy (np. dwukrotny wzrost przewozów pasażerskich na Mazowszu z 47 mln pas. w 2005 r. do 96,1 mln pas. w 2014 r.).	Uwaga nieuwzględniona W kontekście odniesienia do uwagi nr 20, które odrzuca zasadność wprowadzania zmian celów i rozszerzenia katalogu działań w zaproponowanym zakresie, nie jest uzasadnione wprowadzanie dodatkowych wskaźników do PRT WL. Formułując cele, wzięto pod uwagę przede wszystkim charakter i zakres dokumentu oraz faktyczne możliwości wpływu na zmiany w poszczególnych obszarach. W kontekście transportu kolejowego, mowa jest przede wszystkim o infrastrukturze liniowej, której właścicielem jest PKP PLK S.A. Natomiast wpływ inwestycji w tabor na zmianę sytuacji połączeń kolejowych, realizowanych na poziomie regionalnym, nie będzie znaczący, ze względu na ograniczone środki finansowe, jakie można zabezpieczyć na ten cel, zarówno w budżecie regionu, jak i w RPO-L2020. PRT WL, skupiając się na infrastrukturze kolejowej, ma na celu między innymi wzmocnienie roli osobowego transportu kolejowego, zarówno tego organizowanego przez przewoźników krajowych, jak i przez region.

					<p>Głównym źródłem finansowania PRT WL będzie RPO-L2020, który w tym obszarze ma za zadanie zwiększenie atrakcyjności transportu kolejowego (pasażerskiego i towarowego) poprzez stworzenie dogodnych warunków infrastrukturalnych. Tematykę związaną z organizacją przewozów publicznych podejmuje dokument pn. <i>Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich na terenie województwa lubuskiego.</i></p>
23.	str. 133	Szymon Mikulski	<p>W punkcie CO 2.1.1 dodać wskaźnik produktu: „Udział długości linii, na których obowiązuje cykliczny rozkład z jazdy w całkowitej długości linii czynnych w ruchu pasażerskich” z wartością docelową (w 2023 r.) w co najmniej 75%.</p>	<p>Dodanie wskaźnika będzie realizacją opisanych powyżej zmian nazwy i zakresu celu szczegółowego CS 2.1 i celu operacyjnego CO 2.1.1.</p> <p>Rozkład cykliczny funkcjonuje praktycznie na wszystkich liniach kolejowych w Niemczech, Austrii, Czechach, Węgrzech i na Słowacji. Z dziwnych powodów w Polsce występuje incydentalnie, choć ma priorytet w przydzielaniu tras pociągów przez PKP PLK.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>W kontekście odniesienia do uwagi nr 20 które odrzuca zasadność wprowadzania zmian celów i rozszerzenia katalogu działań w zaproponowanym zakresie, nie jest uzasadnione wprowadzanie dodatkowych wskaźników do PRT WL.</p> <p>Formułując cele, wzięto pod uwagę przede wszystkim charakter i zakres dokumentu oraz faktyczne możliwości wpływu na zmiany w poszczególnych obszarach. W kontekście transportu kolejowego, mowa jest przede wszystkim o infrastrukturze liniowej, której właścicielem jest PKP PLK S.A. Natomiast wpływ inwestycji w tabor na zmianę sytuacji połączeń kolejowych, realizowanych na poziomie regionalnym, nie będzie znaczący, ze względu na ograniczone środki finansowe, jakie można zabezpieczyć na ten cel, zarówno w budżecie regionu, jak i w RPO-L2020. PRT WL, skupiając się na infrastrukturze kolejowej, ma na celu między innymi wzmocnienie roli osobowego transportu kolejowego, zarówno tego organizowanego przez przewoźników krajowych, jak i przez region. Głównym źródłem finansowania PRT WL będzie RPO-</p>

					L2020, który w tym obszarze ma za zadanie zwiększenie atrakcyjności transportu kolejowego (pasażerskiego i towarowego) poprzez stworzenie dogodnych warunków infrastrukturalnych. Tematykę związaną z organizacją przewozów publicznych podejmuje dokument pn. <i>Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich na terenie województwa lubuskiego.</i>
24.	str. 133	Szymon Mikulski	W punkcie CO 2.1.1 dodać wskaźnik produktu: „Długość linii kolejowych, na których reaktywowano ruch pasażerski [km]” z wartością docelową (w 2023 r.) 133,455.	Dodanie wskaźnika będzie realizacją opisanych powyżej zmian nazwy i zakresu celu szczegółowego CS 2.1 i celu operacyjnego CO 2.1.1. Wysokość wskaźnika produktu odpowiada łącznej długości planowanych do reaktywacji linii kolejowych: Rzepin-Międzyrzecz, Czerwieńsk-Gubin oraz Leszno-Głogów w granicach woj. lubuskiego.	Uwaga nieuwzględniona W kontekście odniesienia do uwagi nr 20, które odrzuca zasadność wprowadzania zmian celów i rozszerzenia katalogu działań w zaproponowanym zakresie, nie jest uzasadnione wprowadzanie dodatkowych wskaźników do PRT WL. Formułując cele, wzięto pod uwagę przede wszystkim charakter i zakres dokumentu oraz faktyczne możliwości wpływu na zmiany w poszczególnych obszarach. W kontekście transportu kolejowego, mowa jest przede wszystkim o infrastrukturze liniowej, której właścicielem jest PKP PLK S.A. Natomiast wpływ inwestycji w tabor na zmianę sytuacji połączeń kolejowych, realizowanych na poziomie regionalnym, nie będzie znaczący, ze względu na ograniczone środki finansowe, jakie można zabezpieczyć na ten cel, zarówno w budżecie regionu, jak i w RPO-L2020. PRT WL, skupiając się na infrastrukturze kolejowej, ma na celu między innymi wzmocnienie roli osobowego transportu kolejowego, zarówno tego organizowanego przez przewoźników krajowych, jak i przez region. Głównym źródłem finansowania PRT WL będzie RPO-L2020, który w tym obszarze ma za zadanie zwiększenie atrakcyjności transportu kolejowego (pasażerskiego i towarowego) poprzez stworzenie

					dogodnych warunków infrastrukturalnych. Tematykę związaną z organizacją przewozów publicznych podejmuje dokument pn. <i>Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich na terenie województwa lubuskiego.</i>
25.	str. 133, punkt CO 2.1.2 i CO 2.1.3	Szymon Mikulski	Zmienić nazwy 2. wskaźników produktów na „Liczba członów zakupionych pojazdów kolejowych [szt.]” i ustalić wartość docelową na nie mniej niż 10.	Samo określenie liczby pojazdów jest również nieprecyzyjne, gdyż nie uwzględnia różnic w wielkościach popytu na poszczególnych liniach kolejowych. Zamiast tego proponuję wskaźnik liczby członów, który jest bardziej miarodajny i często podawany w opracowaniach branżowych. Dodatkowo podana ilość taboru może okazać się niewystarczająca do poprawy atrakcyjności kolei i obsługi tras przewidzianych do reaktywacji w „Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich”, dlatego proponuję jej zwiększenie. Warto zauważyć, że w perspektywie finansowej 2007-2013 województwo lubuskie zakupiło 10 pojazdów kolejowych (spalinowych i elektrycznych), posiadających łącznie 26 członów. Proponowana wartość docelowa jest zatem całkowicie możliwa do osiągnięcia.	Uwaga nieuwzględniona System wskaźników PRT WL bazuje na systemie wskaźników zaplanowanych dla RPO-L2020. Zbieranie danych do monitorowania PRT WL będzie się odbywać na podstawie przedsięwzięć realizowanych i finansowanych w ramach RPO-L2020. Wartości docelowe wskaźników zostały określone na poziomie minimalnym, który został oszacowany w chwili programowania i odpowiada dostępnym środkom. Realizacja PRT WL będzie cyklicznie monitorowana i zgodnie z założeniami będzie możliwość podwyższenia wartości docelowych wskaźników ujętych w dokumencie, jeżeli warunki finansowe ulegną zmianie.
26.	Str. 158 pkt 132.6 Inwestycje w zakresie infrastruktury drogowej	Gmina Szlichtyngowa	Gmina Szlichtyngowa zwraca się z prośbą o włączenie do programu Remontu drogi wojewódzkiej nr 324.	Droga łącząca DK12 ze Szlichtyngowej z DK 36 w m. Załącze o dł. 6,5 km jest w bardzo złym stanie technicznym co wpływa na pogarszające się bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Nawierzchnia wymaga ułożenia nowego dywanika asfaltowego.	Uwaga nieuwzględniona Modernizacja drogi woj. nr 324 ujęta jest na liście zadań rezerwowych w <i>Planie inwestycji priorytetowych planowanych do realizacji na drogach wojewódzkich w ramach perspektywy finansowej na lata 2014 – 2020</i> (w ramach zdiagnozowanych potrzeb – zadania nie posiadające dokumentacji projektowych), która to lista

					nie została ujęta w PRT WL. W związku z tym, że obecnie zaplanowane inwestycje priorytetowe wyczerpują dostępną alokację środków, nie ma możliwości wpisania kolejnego zadania do Planu .
27.	str. 158 rozdział 13.6 – Inwestycje w zakresie infrastruktury drogowej tabela – Lista przedsięwzięć priorytetowych	Gmina Trzebień	Ujęcie inwestycji w zakresie infrastruktury drogowej polegającej na przebudowie drogi wojewódzkiej nr 294.	Stan techniczny drogi nr 294 jest krytyczny. Wąska jezdnia powoduje utrudnienia podczas wymijania pojazdów i zmusza kierowców do zjeżdżania na pobocze drogi, które również jest w bardzo złym stanie. Droga ta posiada zniekształcony profil, znaczne przewężenia, liczne dziury, nierówną i słabą nawierzchnię., brak chodnika stwarza zagrożenie na drodze. Ruch na drodze jest wzmożony, a stan techniczny drogi uniemożliwia prawidłową jazdę pojazdów kołowych i poruszania się pieszych.	Uwaga nieuwzględniona Inwestycja nie jest planowana przez zarządcę infrastruktury drogowej do realizacji w ramach perspektywy finansowej UE na lata 2014-2020. Średni dobowy ruch (SDR) na wnioskowanej do przebudowy drodze kształtuje się na poziomie 637 poj./dobę, co jest jednym z niższych wyników na sieci dróg wojewódzkich. Szacuje się, że koszt kompleksowej przebudowy drogi woj. nr 294 może wynieść co najmniej 30 mln PLN. Zaplanowane inwestycje priorytetowe wyczerpują dostępną alokację środków przeznaczonych na przedsięwzięcia w infrastrukturze drogowej i nie ma możliwości wpisania kolejnego zadania do <i>Planu inwestycji priorytetowych planowanych do realizacji na drogach wojewódzkich w ramach perspektywy finansowej na lata 2014 – 2020</i> . Mając na uwadze powyższe, zadanie nie zostało ujęte na listach inwestycji w PRT WL.
28.	str. 158 rozdział 13.6 – Inwestycje w zakresie infrastruktury drogowej tabela – Lista przedsięwzięć priorytetowych	Gmina Trzebień	Ujęcie inwestycji w zakresie infrastruktury drogowej polegającej na przebudowie drogi wojewódzkiej nr 350.	Stan techniczny drogi nr 350 jest krytyczny. Droga ta posiada zniekształcony profil, znaczne przewężenia, liczne dziury, nierówną i słabą nawierzchnię., brak chodnika stwarza zagrożenie na drodze. Ruch na drodze jest wzmożony, a stan techniczny drogi uniemożliwia prawidłową jazdę pojazdów kołowych i poruszania się pieszych.	Uwaga nieuwzględniona Inwestycja nie jest planowana przez zarządcę infrastruktury drogowej do realizacji w ramach perspektywy finansowej UE na lata 2014-2020. Na liście rezerwowej do <i>Planu inwestycji priorytetowych planowanych do realizacji na drogach wojewódzkich w ramach perspektywy finansowej na lata 2014 – 2020</i> ujęto przebudowę drogi woj. nr 350 na odc. Przewóz – Gozdnicza. SDR na wnioskowanej do przebudowy drodze

					kształtuje się na poziomie 583 poj./dobę (wstępny wynik pomiaru SDR w 2015 roku), co jest jednym z niższych wyników na sieci dróg wojewódzkich. Ponadto zaplanowane inwestycje priorytetowe wyczerpują dostępną alokację środków. Nie ma zatem możliwości wpisania kolejnego zadania do Planu. Mając na uwadze powyższe, zadanie nie zostało ujęte na listach inwestycji w PRT WL.
29.	Str. 154, Lista przedsięwzięć w zakresie infrastruktury drogowej	Miasto Zielona Góra – Urząd Miasta	W szacunkowym koszcie całkowitym (mln zł) prosimy o wpisanie wartości 35 mln.	W chwili obecnej przygotowywana jest dokumentacja projektowa, lecz w wyniku działań projektowych wartość projektu wzrasta ze względu na wystąpienie odszkodowań.	Uwaga uwzględniona
30.	Str 158, roz. 13.6	Burmistrz Kargowej	Wnosimy o uzupełnienie listy zadań do realizacji w inwestycjach w zakresie infrastruktury drogowej o budowę obwodnicy miasta Kargowa.	Zadanie gotowe do realizacji z uwagi na posiadanie pełnej dokumentacji.	Uwaga nieuwzględniona Realizacja zgłoszonego zadania znajduje się w kompetencjach Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, która zgodnie z planami na perspektywę do roku 2023, nie planuje takiej inwestycji. Zarządca infrastruktury drogowej w województwie nie ma możliwości ujęcia przedmiotowego zadania w ramach <i>Planu inwestycji priorytetowych planowanych do realizacji na drogach wojewódzkich w ramach perspektywy finansowej na lata 2014 – 2020</i> . Dlatego też, przedmiotowe zadanie nie zostanie ujęte w PRT WL.
31.	Str 158, roz. 13.6	Burmistrz Kargowej	Wnosimy o uzupełnienie listy zadań do realizacji w inwestycjach w zakresie infrastruktury drogowej o remont części drogi wojewódzkiej nr 313 Kargowa-Babimost na wysokości planowanej obwodnicy m. Kargowa.	Ze względu na planowana budowę obwodnicy m. Kargowa, podczas remontu drogi wojewódzkiej nr 313 część tej drogi nie została wyremontowana w miejscu gdzie miała przecinać ją obwodnica.	Uwaga nieuwzględniona Realizacja zgłoszonego zadania znajduje się w kompetencjach Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, która zgodnie z planami na perspektywę do roku 2023, nie planuje takiej inwestycji. GDDKiA uzyskała jedynie decyzję o Zezwoleniu na Realizację Inwestycji Drogowej (ZRID) dla budowy obwodnicy m. Kargowa. W związku z czym, działka w ciągu drogi woj. nr 313 jest własnością Skarbu Państwa. Zarząd Dróg Wojewódzkich wyłącznie zarządza tym odcinkiem

					drogi. Mając powyższe na uwadze ZDW nie planuje wykonania przebudowy drogi woj. nr 313 w pasie przeznaczonym pod obwodnicę m. Kargowa w ciągu drogi krajowej nr 32. Zarządca infrastruktury drogowej w województwie (ZDW) nie ma możliwości ujęcia przedmiotowego zadania w ramach <i>Planu inwestycji priorytetowych planowanych do realizacji na drogach wojewódzkich w ramach perspektywy finansowej na lata 2014 – 2020.</i>
32.	Str 158, roz. 13.6	Burmistrz Kargowej	Wnosimy o uzupełnienie listy zadań do realizacji w inwestycjach w zakresie infrastruktury drogowej o modernizację drogi wojewódzkiej nr 314 Kargowa-Świętno.	Droga wojewódzka nr 314 jest w bardzo złym stanie technicznym. Nie ma na niej możliwości minięcia się dwóch pojazdów bez zjeżdżania na pobocze.	Uwaga nieuwzględniona Inwestycja nie jest planowana przez zarządcę infrastruktury drogowej do realizacji w ramach perspektywy finansowej UE na lata 2014-2020. Średni dobowy pomiar ruchu w roku (SDR) na wnioskowanej drodze kształtuje się na poziomie 891 poj./dobę, co jest jednym z niższych wyników na sieci dróg wojewódzkich. Zaplanowane inwestycje priorytetowe wyczerpują dostępną alokację środków, dlatego też nie ma możliwości wpisania kolejnego zadania do <i>Planu inwestycji priorytetowych planowanych do realizacji na drogach wojewódzkich w ramach perspektywy finansowej na lata 2014 – 2020.</i> Przedmiotowe zadanie nie może zatem zostać ujęte w PRT WL.
33.		Mirosław Walencik Z-ca Burmistrza Nowogrodu Bobrzańskiego	W związku z opracowywanym Programem Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego wnioskujemy o uwzględnienie w zadaniach inwestycji priorytetowych zadania pt. Budowa obwodnicy m. Bogaczów w ciągu drogi woj. nr 288.	W przygotowanej wersji programu w/w inwestycja znajduje się na liście rezerwowej obwodnic w pozycji „inwestycje warunkowe”. Jest to dla nas niezrozumiałe ponieważ budowa obwodnicy była przewidywana od roku 2010, zostały przygotowane dokumenty projektowe, został wykonany MPZP za kwotę 61.500 zł oraz wydane uwarunkowania środowiskowe. Powyższa obwodnica jest bardzo istotna dla naszej gminy bowiem umożliwia przekierowanie	Uwaga nieuwzględniona Wnioskowana budowa obwodnicy ujęta jest w na Liście zadań rezerwowych – Obwodnice w <i>Planie inwestycji priorytetowych planowanych do realizacji na drogach wojewódzkich w ramach perspektywy finansowej na lata 2014 – 2020.</i> Z uwagi na ograniczoną ilość środków finansowych zaplanowanych w ramach alokacji na zadania w zakresie infrastruktury drogowej w perspektywie

				<p>ciężkiego transportu w kierunku Krosna Odrzańskiego jak również odciążenie miejscowości, której budynki usytuowane są tuż przy skrajni drogi. W Bogaczowie istnieje możliwość jedynie częściowej budowy chodników, których w obecnym stanie jest brak. Stwarza to bardzo duże niebezpieczeństwo dla mieszkańców, które z pewnością uległoby marginalizacji w przypadku wybudowania obwodnicy. Dodatkowo zaznaczyć należy, że droga wojewódzka 288 na przebiegu przez wieś Bogaczów jest w fatalnym stanie technicznym, łamana, z pozapadanymi fragmentami kostki brukowej, poszarpaną i rozmytą skrajnią, brak jest również jej odwodnienia co w czasie opadów i przymrozków stanowi dodatkowe zagrożenia dla użytkowników. Zwiększone natężenie ruchu pojazdów ciężkich (w szczególności przewożących dłużycę leśną) spowodowało konieczność zmiany organizacji ruchu poprzez ustawienie zakazu wjazdu pojazdów powyżej 15 t. Niestety zakaz ten nie jest respektowany przez przewoźników, co powoduje dalsze uszkodzenia budynków mieszkalnych i degradację drogi. Należy zauważyć, że obwodnica jest inwestycją od wielu lat oczekiwaną przez mieszkańców, bowiem umożliwi ona nie tylko uspokojenie ruchu kołowego w samej miejscowości, ale również spowoduje usprawnienie połączenia części północnej Gminy z ośrodkami życia społeczno – gospodarczego województwa, oraz ewidentnie wpłynie na poprawę bezpieczeństwa i komfortu życia. Nadmienić należy, że droga wojewódzka 288 pełni kluczową rolę w połączeniach drogowych między: Żarami, Nowogrodem Bobrzańskim, Krosnem</p>	<p>finansowej 2014-2020 brak jest możliwości, na chwilę obecną, przesunięcia zadania na listę priorytetową. Zadanie jest ujęte na liście rezerwowej w PRT WL.</p>
--	--	--	--	--	---

				Odrzańskim (w kierunku przejścia granicznego w Słubicach oraz Gubinie). W związku z powyższym Burmistrz Nowogrodu Bobrzańskiego zwraca się z wnioskiem o umieszczenie powyższej budowy obwodnicy wsi Bogaczów w ciągu drogi nr 288 na liście podstawowej (priorytetowej) inwestycji przewidzianych w PRT WL do roku 2020.	
34.	Uwaga zgłoszona w trakcie spotkania konsultacyjnego 13.01.2016 r.	Krzysztof Częstochocki – Lubuska Organizacja Pracodawców	Dokument odnosi się do jakości życia mieszkańców, do dostępności komunikacyjnej mieszkańców oraz jej poprawy. Jednocześnie 6 miast powiatowych nie ma dostępu do komunikacji kolejowej. 800 tyś. Mieszkańców ma dostęp do komunikacji publicznej autobusowej. Pytania dotyczące treści PRT WL: 1. Czy dobrze rozdzielono alokację na kolej i drogi? 2. Czy właściwie postawiono akcenty finansowania komunikacji kolejowej i regionalnej komunikacji autobusowej? 3. Czy przewidziano środki na infrastrukturę autobusową, rewitalizację dworców autobusowych? 4. Czy PRT jest spójny ze Strategią Rozwoju Województwa, Planem Transportowym Województwa? 5. Czy dokument ten będzie		Uwaga o charakterze zapytania Uwaga nie wymaga zmian w dokumencie. Program Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego odnosi się do infrastruktury transportowej województwa. W części diagnostycznej dokonano analizy stanu infrastruktury. W determinantach, które warunkują rozwój wszystkich rodzajów transportu wskazano czynniki, jakie mogą być przesłanką do realizacji inwestycji w obszarze transportu. 1. Podział alokacji w ramach RPO-L2020 został uzgodniony w toku jego negocjacji z KE, a wcześniej konsultacji społecznych. Obecnie nie ma możliwości zmiany tego podziału, który wynika także z priorytetów, wyznaczonych dla regionu przez KE i dokumenty programowe poziomu europejskiego. Planując środki w ramach RPO na poszczególne obszary, wzięto pod uwagę potrzeby i możliwości inwestycyjne potencjalnych beneficjentów. 2. RPO-L2020, jako główne źródło finansowania PRT WL nie daje możliwości wsparcia regionalnej komunikacji autobusowej. W obszarze wsparcia jest infrastruktura drogową, kolejową, czyli infrastruktura, która warunkuje możliwości realizacji transportu pasażerskiego w regionie i wpływa na sposób realizacji zadań w zakresie transportu

			wspomagać samorządy terytorialne w zakresie organizacji transportu publicznego po roku 2017?		<p>publicznego. Wsparcie w ramach RPO-L2020 natomiast mogą uzyskać te przedsięwzięcia, które dotyczą transportu publicznego w miastach i ich obszarach funkcjonalnych.</p> <p>3. PRT WL nie stanowi źródła finansowania inwestycji w infrastrukturę autobusową. PRT WL wskazuje tylko potencjalne źródła finansowania przedsięwzięć. W ramach RPO-L2020, będącego głównym źródłem finansowania inwestycji wskazanych w PRT WL dopuszczona jest możliwość finansowania zadań w zakresie infrastruktury transportu autobusowego (w tym zakup taboru), ale wyłącznie w wymiarze transportu w miastach i ich obszarach funkcjonalnych. RPO-L2020 dopuszcza również możliwość finansowania centrów przesiadkowych i infrastruktury towarzyszącej. W ramach RPO-L2020 brak jest możliwości rewitalizacji (w rozumieniu ustawy o rewitalizacji) dworców autobusowych, z wyjątkiem zadań, które będą wynikały z programów rewitalizacji poszczególnych jednostek samorządu.</p> <p>4. PRT WL pośrednio wpisuje się w założenia <i>Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich</i> (w skrócie <i>Plan Transportowy</i>). Oba dokumenty określają inne zadania, jakie stoją przed właścicielami oraz zarządzającymi poszczególną infrastrukturą - transportową i transportu publicznego. PRT WL, w zakresie podjętych w nim problemów, również wpisuje się w SRWL, o czym mowa jest w rozdziale trzecim dokumentu.</p> <p>5. PRT WL nie reguluje kwestii związanych z organizacją transportu publicznego. Tematykę związaną z organizacją przewozów publicznych podejmuje dokument pn. <i>Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na sieci</i></p>
--	--	--	--	--	--

					<i>komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich na terenie województwa lubuskiego.</i>
35.	Uwaga zgłoszona w trakcie spotkania konsultacyjnego 13.01.2016 r. Dotyczy: Listy projektów w zakresie transportu śródlądowego wodnego	Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Szczecinie	Uzupełnienie listy projektów dotyczących transportu śródlądowego wodnego.	Przekazujemy wykaz naszych projektów znajdujących się w Dokumentie Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 (2030), które planowane są do dofinansowania między innymi z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020: <ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Prace modernizacyjne na Odrze granicznej w celu zapewnienia zimowego lodołamania – miejsce w DI 2 – koszt projektu: 178 050 000,00 zł – czas realizacji 2016-2020;</i> 2. <i>Remont i modernizacja zabudowy regulacyjnej na Odrze granicznej – miejsce w DI 3 – koszt projektu: 190 770 000,00 zł – czas realizacji 2016-2022;</i> 3. <i>Budowa infrastruktury postojowo cumowniczej na Odrze dolnej i granicznej oraz nowe oznakowanie szlaku żeglugowego – miejsce w DI 24 – koszt projektu: 2 000 000,00 zł – czas realizacji 2016-2019.</i> 	Uwaga uwzględniona Lista przedsięwzięć zostanie uzupełniona.
36.	Uwaga zgłoszona w trakcie spotkania konsultacyjnego w Gorzowie Wlkp. w dniu 13.01.2016 r.	Uczestnik spotkania	Czy lista inwestycji jest listą zamkniętą? Czy można do tych list zgłaszać uwagi?		Uwaga o charakterze zapytania Uwaga nie wymaga zmian w dokumencie. Uwagi do list inwestycji ujętych w PRT WL można było zgłaszać w trakcie konsultacji dokumentu. Każda propozycja była analizowana w kontekście możliwości finansowych wynikających z alokacji RPO-L2020 oraz założeń do harmonogramu osiągania wskaźników i celów określonych na poziomie PRT WL, a także kryteriów ujętych w dokumencie. Na tym etapie listy przedsięwzięć są zamknięte.

					Przewiduje się ich przegląd i aktualizację w trakcie realizacji Programu.
37.	Uwaga zgłoszona w trakcie spotkania konsultacyjnego 13.01.2016 r.	Wiceprezydent Gorzowa Wielkopolskiego, Pan Łukasz Marcinkiewicz	Dużo środków finansowych rezerwuje się na wsparcie infrastruktury kolejowej. Jest to dobre założenie. Jednakże jest obawa, że dużo środków przeznaczony się na inwestycje dotyczące małych przystanków w małych miejscowościach, z których będzie korzystało niedużo osób, natomiast pomijając się będzie inwestycje na dużych węzłach przesiadkowych. Czy Samorząd Województwa ma pomysł na rozwiązanie tego problemu? Czy taka sytuacja nie doprowadzi do sytuacji, gdy transport autobusowy będzie zupełnie pomijany?		<p>Uwaga o charakterze zapytania</p> <p>Uwaga nie wymaga zmian w dokumencie.</p> <p>PRT WL określa politykę w zakresie infrastruktury drogowej, kolejowej oraz w mniejszym zakresie pozostałych rodzajach transportu. Dokument nie reguluje kwestii związanych z infrastrukturą towarzyszącą, czy organizacją autobusowego transportu publicznego w regionie. Wskazuje źródła finansowania tej infrastruktury.</p> <p>W ramach RPO-L2020 przewidziane są środki na modernizację dworców kolejowych. Natomiast RPO-L2020 nie przewiduje realizacji zadań, projektów związanych z infrastrukturą transportu publicznego inną niż transport miejski.</p>
38.	Uwaga zgłoszona w trakcie spotkania konsultacyjnego 13.01.2016 r.	Wójt Lubiszyna, Pan Artur Terlecki	Dużym problemem jest stan dróg. Mała ilość środków przeznaczonych na modernizację dróg będą prowadzić do marginalizacji transportu publicznego. Za mało środków przeznaczono na drogi, w tym na drogi wojewódzkie. Proporcje w alokacji są niewłaściwe.		<p>Uwaga o charakterze komentarza</p> <p>Uwaga nie wymaga zmian w dokumencie.</p> <p>Podział alokacji w ramach RPO-L2020 został uzgodniony w toku negocjacji programu operacyjnego z KE, a wcześniej szerokich konsultacji społecznych. Obecnie nie ma możliwości zmiany tego podziału, który wynika także z priorytetów, wyznaczonych dla regionu przez KE i dokumenty programowe poziomu europejskiego.</p>
39.	Uwaga zgłoszona w trakcie spotkania	Uczestnik spotkania	Gminy muszą zorganizować transport publiczny. Kto pomoże tym podmiotom zorganizować, sfinansować ten		<p>Uwaga o charakterze zapytania</p> <p>Uwaga nie wymaga zmian w dokumencie.</p>

	konsultacyjnego w Gorzowie Wlkp. w dniu 13.01.2016 r.		transport?		PRT WL nie reguluje kwestii związanych z transportem publicznym. Transport ten jest tylko jednym z determinantów warunkujących zasadność planowania inwestycji w infrastrukturę m.in. drogową i kolejową. Ustawodawca określił role i obowiązki poszczególnych podmiotów w zakresie organizacji transportu publicznego.
40.	Uwaga zgłoszona w trakcie spotkania konsultacyjnego w Gorzowie Wlkp. w dniu 13.01.2016 r.	Uczestnik spotkania	W jakim terminie zostanie zorganizowany transport kolejowy na linii Rzepin – Międzyrzecz? Kiedy zostaną przywrócone, uruchomione przejazdy na tej linii?		<p>Uwaga o charakterze zapytania</p> <p>Uwaga nie wymaga zmian w dokumencie.</p> <p>Uwaga odnosi się do zagadnień organizacyjnych, a nie rozwoju infrastruktury kolejowej. Zagadnienie dotyczące organizacji transportu publicznego nie jest poruszane w PRT WL.</p>
41.	Uwaga zgłoszona w trakcie spotkania konsultacyjnego w Zielonej Górze, w dniu 14.01.2016 r.	Wójt Gminy Zabór – Pan Robert Sidoruk	W którym miejscu znajdę na liście inwestycji budowę obwodnicy Droszkowa?		<p>Uwaga o charakterze zapytania</p> <p>Uwaga nie wymaga zmian w dokumencie.</p> <p>Obwodnica Droszkowa została wpisana przez zarządcę infrastruktury drogowej na listę zadań rezerwowych w <i>Planie inwestycji priorytetowych planowanych do realizacji na drogach wojewódzkich w ramach perspektywy finansowej na lata 2014 – 2020</i>. W roku 2017 zakończona zostanie koncepcja programowa wraz z decyzją środowiskową dla inwestycji, która pozwoli na oszacowanie kosztów przedsięwzięcia w wariantcie zatwierdzonym decyzją środowiskową. Znając koszty zadania, przeprowadzona zostanie przez zarządcę infrastruktury analiza możliwości wpisania inwestycji na listę zadań priorytetowych w ww. Planie w odniesieniu do wielkości dostępnej alokacji środków. Przedmiotowa inwestycja nie została ujęta w PRT WL.</p>
42.	Uwaga zgłoszona w trakcie	Radny Województwa Lubuskiego, Pan	1. W Strategii Rozwoju Województwa wskazano jako inwestycję strategiczną		<p>Uwaga o charakterze zapytania</p> <p>Uwaga nie wymaga zmian w dokumencie.</p>

spotkania konsultacyjnego w Zielonej Górze, w dniu 14.01.2016 r.	Edward Fedko	<p>budowę mostu w Milsku. W związku z tym istotna jest również budowa obwodnicy Droszkowa.</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. PRT, jako dokument strategiczny powinien uwzględniać równomierny rozwój wszystkich gałęzi transportu. Transport drogowy i kolejowy jest dobrze wyeksponowany, natomiast sygnałnie wskazany jest wodny i lotniczy. 3. Inwestycje określone w SRWL powinny być określone również w PRT WL. 4. Czy w PRT są uwzględniane zadania, na które Samorząd Województwa nie ma wpływu, w sensie bezpośredniej realizacji? 5. Czy są weryfikowane plany w zakresie budowy dróg krajowych i autostrad (w kontekście chociażby wyłączenia z planu budowy mostu w Krośnie Odrzańskim). 		<ol style="list-style-type: none"> 1. Obwodnica Droszkowa znajduje się na liście zadań rezerwowych w <i>Planie inwestycji priorytetowych planowanych do realizacji na drogach wojewódzkich w ramach perspektywy finansowej na lata 2014 – 2020</i>. W roku 2017 zakończona zostanie koncepcja programowa wraz z decyzją środowiskową dla inwestycji, która pozwoli na oszacowanie kosztów przedsięwzięcia w wariantcie zatwierdzonym decyzją środowiskową. Znajac koszty zadania, przeprowadzona zostanie analiza możliwości wpisania inwestycji na listę zadań priorytetowych w ww. Planie w odniesieniu do wielkości dostępnej alokacji środków. Wobec tego przedmiotowa inwestycja nie została ujęta w PRT WL. 2. PRT WL nie jest dokumentem strategicznym. Ma on charakter operacyjno-wdrożeniowy i jako ściśle powiązany z RPO-L2020 nie obejmuje wszystkich zagadnień w równym stopniu, odnosząc się bezpośrednio i szeroko do obszaru określonego w warunku ex ante w dziedzinie transportu. Zatem w PRT WL priorytetowo są traktowane inwestycje, które mogą być finansowane z RPO-L2020 i budżetu województwa, tj. drogi wojewódzkie, infrastruktura kolejowa oraz, w ograniczonym zakresie, infrastruktura drogowa w ramach miejskich obszarów funkcjonalnych. Zasygnalizowana jest konieczność budowy pewnych inwestycji, jeśli chodzi o wody śródlądowe, które są finansowane z budżetu centralnego. 3. PRT WL realizuje część założeń SRWL, które są wspólne dla strategii regionalnej i RPO-L2020. Co za tym idzie, PRT WL nie konsumuje wszystkich celów i zadań w zakresie transportu objętych SRWL.
--	--------------	--	--	---

					<p>4. W PRT WL przede wszystkim są określone te zadania, na które wpływ ma samorząd województwa oraz na które przewidziano źródło finansowania w ramach RPO-L2020. Pozostałe przedsięwzięcia wskazane są w sposób ogólny, co pozwala ukazać złożoność problematyki związanej z infrastrukturą transportową i kontekst planowanych inwestycji.</p> <p>5. Ujęte w PRT WL inwestycje na drogach krajowych są weryfikowane z aktualnymi planami w tym obszarze. W trakcie realizacji będzie dokonywany okresowo przegląd stanu realizacji inwestycji i planów zarówno na poziomie regionalnym, jak i krajowym. W przypadku obwodnicy Krosna Odrzańskiego (wraz z mostem), której budowa planowana jest w ramach środków krajowych, należy wyjaśnić, iż inwestycja jest umieszczona w dokumentach krajowych, natomiast nie zostały zaplanowane na rok 2016 r. żadne środki budżetowe na jej realizację.</p>
43.	Uwaga zgłoszona w trakcie spotkania konsultacyjnego w Zielonej Górze, w dniu 14.01.2016 r.	Wicestarosta Powiatu Żarskiego, Pani Małgorzata Issel	<p>W przypadku Powiatu Żarskiego problemem jest DK 18, jest to ważny odcinek drogi, przebiegający przez powiat. Stan tej drogi jest fatalny. Powoduje to omijanie drogi przez inwestorów i eksporterów, którzy szukają dróg alternatywnych.</p> <p>Proszę o poprawę jakości tej drogi. Proszę również o poprawę dostępu do terminalu w Olszynie.</p> <p>W kontekście PRT WL ważna jest obwodnica Żar i połączenie drogi krajowej z droga</p>		<p>Uwaga o charakterze zapytania</p> <p>Uwaga nie wymaga zmian w dokumencie.</p> <p>Budowa drogi DK 18 planowana jest w ramach systemu SPV. Wpisana jest ona w Programie krajowym budowy dróg. Jednakże z uwagi na sposób jej realizacji (spółka SPV) niewiadomy jest czas realizacji. W zakresie budowy ronda na skrzyżowaniu drogi krajowej z drogą woj. nr 287, inwestycja jest w kompetencji zarządcy drogi kategorii wyższej tj. GDDKiA.</p> <p>Obwodnica Lubska II etap ujęta jest przez zarządcę infrastruktury drogowej na liście zadań rezerwowych w <i>Planie inwestycji priorytetowych planowanych do realizacji na drogach wojewódzkich w ramach</i></p>

			województwą nr287, na tym połączeniu powinno zostać wybudowane rondo, które znacznie poprawiłoby bezpieczeństwo na tej drodze. Ważna jest inwestycja – obwodnica Lubska, która została wpisana na listę inwestycji, jednakże szkoda, że znajduje się na liście inwestycji rezerwowych.		<i>perspektywy finansowej na lata 2014 – 2020. W trakcie jest opracowanie materiałów w celu uzyskania decyzji środowiskowej. Zaplanowane inwestycje priorytetowe wyczerpują dostępną alokację środków, stąd nie ma możliwości wpisania kolejnego zadania do Planu. W kontekście PRT WL, przedmiotowa inwestycja na chwilę obecną nie może być ujęta na liście inwestycji priorytetowych. Związane jest to z ograniczoną ilością środków finansowych. W przypadku wystąpienia możliwości finansowania kolejnych inwestycji, dokonany zostanie przegląd przedsięwzięć, w celu rozważenia ewentualnego włączenia dodatkowych zadań do listy projektów priorytetowych.</i>
44.	Uwaga zgłoszona w trakcie spotkania konsultacyjnego w Zielonej Górze, w dniu 14.01.2016 r.	Wójt Gminy Trzebiel, Pan Marek Iwlew	Brak w PRT określonego szkieletu dróg, w tym drogi DK18. W kontekście DK18 brak jest zjazdów do terminala w Olszynie. Dlaczego zostało zamknięte połączenie DW 294 z DK18 w związku z prowadzoną inwestycją. W związku z tym cały ruch odbywa się przez centrum Trzebiela. Sama droga jest w bardzo złym stanie technicznym.		Uwaga o charakterze komentarza Uwaga nie wymaga zmian w dokumencie. Terminal znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie węzła drogi DK18. Plany zakładają rozbudowę węzła. DW 294 - inwestycja nie jest planowana do realizacji w ramach perspektywy finansowej UE 2014-2020. SDR na wnioskowanej drodze kształtuje się na poziomie 637 poj./dobę, co jest jednym z niższych wyników na sieci dróg wojewódzkich. Szacuje się, że koszt kompleksowej przebudowy drogi woj. nr 294 może wynieść co najmniej 30 mln PLN. Zaplanowane inwestycje priorytetowe wyczerpują dostępną alokację środków i nie ma możliwości wpisania przez zarządcę infrastruktury drogowej kolejnego zadania do <i>Planu inwestycji priorytetowych planowanych do realizacji na drogach wojewódzkich w ramach perspektywy finansowej na lata 2014 – 2020.</i> W kontekście PRT WL, przedmiotowa inwestycja na chwilę obecną nie może być ujęta na liście inwestycji priorytetowych. Związane jest to z ograniczoną ilością środków finansowych. W przypadku wystąpienia

					możliwości finansowania kolejnych inwestycji, dokonany zostanie przegląd przedsięwzięć, w celu rozważenia ewentualnego włączenia dodatkowych zadań do listy projektów priorytetowych.
45.	Uwaga zgłoszona w trakcie spotkania konsultacyjnego w Zielonej Górze, w dniu 14.01.2016 r.	Radny Miasta Żagania, Pan Grzegorz Kuźniar	Pytanie dotyczące docelowego wskaźnika w zakresie modernizacji dróg kolejowych, który jest określony na poziomie ok 94 km. Natomiast w PRT mamy na liście inwestycji 3 projekty z obszaru infrastruktury kolejowej. Gdy sumujemy przynajmniej 2 inwestycje to wielkość tego wskaźnika już przekracza 94 km. Na jakiej podstawie wskaźnik ten został ustalony na takim poziomie? Czy takie ujęcie pozwoli nam na realizację 3 inwestycji wskazanych w PRT?		<p>Uwaga o charakterze zapytania</p> <p>Uwaga nie wymaga zmian w dokumencie.</p> <p>Wskaźnik na poziomie PRO-L2020 został ustalony na podstawie informacji otrzymanych z PKP PLK S.A. Jest to wartość minimum zadeklarowana do osiągnięcia. W tym kontekście należy wziąć pod uwagę ograniczoną liczbę środków. Dwie inwestycje praktycznie w całości konsumują dostępną alokację przeznaczoną na inwestycje w infrastrukturę transportu kolejowego. W przypadku oszczędności będzie możliwe włączenie kolejnej inwestycji. Z uwagi na możliwe problemy w realizacji RPO-L2020, wskaźnik ten został określony na bezpiecznym, minimalnym poziomie.</p>
46.	Uwaga zgłoszona w trakcie spotkania konsultacyjnego w Zielonej Górze, w dniu 14.01.2016 r.	Radny Województwa Lubuskiego, Pan Franciszek Wołowicz	Czy w PRT uwzględniono plany, projekty doprowadzające do powstania 2 nowych ośrodków inwestycji tj. ośrodka Brody – Gubin oraz zagłębia miedziowego w okolicach Nowej Soli i Bytomia Odrzańskiego? Czy te aspekty były brane pod uwagę w kontekście planów określonych w PRT?		<p>Uwaga o charakterze zapytania</p> <p>Uwaga nie wymaga zmian w dokumencie.</p> <p>Część dróg dla inwestycji związanych z planowanym powstaniem ośrodków wydobywczych została ujęta przez zarządcę infrastruktury drogowej na listach projektów. Jednakże z uwagi na brak zapewnienia, co do realizacji tych inwestycji w krótszym okresie czasu, tj. perspektywy finansowej 2014-2020, nie włączono ich do PRT WL.</p>
47.	Uwaga zgłoszona w trakcie spotkania konsultacyjnego	Zastępca Burmistrza Babimostu, Pan Zbigniew Woziński	W kontekście rozwoju transportu lotniczego w PRT, proszę o informację jak wygląda dojazd do lotniska? Analizując inwestycje zaplanowane w PRT		<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Ilość środków na inwestycje drogowe jest ograniczona. Dokumentacja dotycząca dojazdu do lotniska i obwodnic miejscowości w tych rejonach jest</p>

	w Zielonej Górze, w dniu 14.01.2016 r.		jest wpisane przedsięwzięcie związane z doprowadzeniem dojazdu do lotniska w Babimoście, jednak jest to inwestycja rezerwowa. Jest to połączenie niezbędne dla rozwoju lotniska. Brak jest informacji o budowie połączenia lotniska z autostradą A2. Proszę o wzięcie pod uwagę tych inwestycji.		przygotowana, jednakże został zawieszony wniosek ZRID. Wiąże się to z brakiem środków, a wystawienie ZRID zobowiązuje do zabezpieczenia środków na wyłączenia i odszkodowania spowodowane daną inwestycją.
48.	Uwaga zgłoszona w trakcie spotkania konsultacyjnego w Zielonej Górze, w dniu 14.01.2016 r.	Pani Magdalena Żmuda, Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Poznaniu	Projekty dotyczące wód śródlądowych są wpisane na listy projektów rezerwowych programów krajowych. Warto zaplanować inwestycje dotyczące infrastruktury wodnej śródlądowej w zakresie stanic, portów w ramach RPO-L2020.		<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Uwaga nie dotyczy treści PRT WL.</p> <p>Dokument, jakim jest PRT WL został przygotowany w odpowiedzi na warunek wstępny KE, od którego spełnienia zależy uruchomienie wsparcia w ramach 5 Osi Priorytetowej RPO-L2020. Stąd też jego zapisy skupiają się w głównej mierze na tych obszarach i rodzajach transportu, które mogą uzyskać wsparcie ze środków programu regionalnego. W RPO-L2020 brak jest wsparcia na tego typu przedsięwzięcia. Jednakże mogą być przedmiotem wsparcia w RPO-L2020 w ramach priorytetów inwestycyjnych związanych z przedsiębiorczością. W takim przypadku, ze względu na inny cel realizacji projektów, zadania nie muszą być ujęte w PRT WL.</p>
49.	Uwaga zgłoszona w trakcie spotkania konsultacyjnego w Zielonej Górze, w dniu 14.01.2016 r.	Wicestarosta Powiatu Krośnieńskiego, Pan Grzegorz Świtalski	Kiedy będzie uruchomione połączenie szynobusem między Zieloną Górą a Gubinem? Brak jest również w Planie transportu publicznego połączenia między tymi miejscowościami w ramach transportu autobusowego oraz kolejowego.		<p>Uwaga o charakterze zapytania</p> <p>Uwaga nie wymaga zmian w dokumencie.</p> <p>Uwaga nie odnosi się do zakresu problemowego PRT WL. Nie jest to dokument określający połączenia w ramach transportu publicznego. Dokumentem tym jest <i>Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu</i></p>

					<p>zbiorowego na sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich na terenie województwa lubuskiego.</p> <p>Nie ma w przedmiotowym <i>Planie</i> zaplanowanych połączeń kolejowych między Gubinem a Zieloną Górą. Powodem jest brak środków oraz taboru pozwalającego realizować te połączenia. Dopiero zakup taboru umożliwi realizację takich działań. Ponadto ograniczona ilość środków finansowych powoduje, że nie ma możliwości finansowania połączeń, na których jest niewielki ruch pasażerski.</p>
50.	Uwaga zgłoszona w trakcie spotkania konsultacyjnego w Zielonej Górze, w dniu 14.01.2016 r.	Wicestarosta Powiatu Swiebodzińskiego, Pan Mieczysław Czepukowicz	<ol style="list-style-type: none"> 1. Czy planowany jest zjazd z autostrady A2 do lotniska? 2. Czy uwzględniona jest w PRT WL modernizacja dworców kolejowych na terenie województwa? 		<p>Uwaga o charakterze zapytania</p> <p>Uwaga nie wymaga zmian w dokumencie.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ilość środków na inwestycje drogowe jest ograniczona. Dokumentacja dotycząca dojazdu do lotniska i obwodnic miejscowości w tych rejonach jest przygotowana, jednakże został zawieszony wniosek ZRID. Wiąże się to z brakiem środków, a wystawienie ZRID zobowiązuje do zabezpieczenia środków na wywłaszczenia i odszkodowania spowodowane daną inwestycją. 2. PRT WL ogranicza się do charakterystyki potrzeb i przedsięwzięć związanych z infrastrukturą transportową. Nie obejmuje przedmiotu interwencji jakim są dworce kolejowe. Interwencja w tym zakresie jest możliwa do realizacji w ramach procedury konkursowej bezpośrednio w ramach RPO-L2020 i nie musi być ujęta w PRT WL.
51.	Uwaga zgłoszona w trakcie spotkania konsultacyjnego w Zielonej	Uczestniczka spotkania	W ramach przedsięwzięć zaplanowanych do realizacji w PRT WL określonych w listach inwestycji brak jest modernizacji drogi Nowa Sól – Żagań, która jest w fatalnym stanie		<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>W ciągu drogi woj. nr 296 na wnioskowanym odcinku ZDW planuje wykonać przebudowę drogi woj. nr 296 w okolicach m. Stypułów oraz rondo w m. Kożuchów. SDR na odcinku Kożuchów – Żagań kształtuje się na</p>

	Górze, w dniu 14.01.2016 r.		technicznym. Brak jest również zaplanowanej modernizacji drogi nr 12 na odcinku Żagań – Żary.		poziomie 1623 poj./dobę (wstępny wynik pomiaru SDR w 2015 roku). Natomiast głównym ciągiem, który jest realizowany od Nowej Soli do granicy województwa, jest droga woj. nr 297, na której SDR kształtuje się pomiędzy 4874, a 8045 poj./dobę (wstępny wynik pomiaru SDR w 2015 roku). Zaplanowane inwestycje priorytetowe wyczerpują dostępną alokację środków, zatem nie ma możliwości wpisania przez zarządcę infrastruktury drogowej kolejnego zadania do <i>Planu inwestycji priorytetowych planowanych do realizacji na drogach wojewódzkich w ramach perspektywy finansowej na lata 2014 – 2020</i> . W kontekście PRT WL, przedmiotowa inwestycja na chwilę obecną nie może być ujęta na liście przedsięwzięć priorytetowych. Związane jest to z ograniczoną ilością środków finansowych. W przypadku wystąpienia możliwości finansowania kolejnych inwestycji, dokonany zostanie przegląd, w celu rozważenia ewentualnego wpisania dodatkowych zadań.
52.	Projekt PRT WL	Urząd Gminy Dąbie	Dopisanie do listy przedsięwzięć zadań w zakresie: - przebudowy odcinka drogi wojewódzkiej nr 288 Kosierz – Lubiatów, - budowy ścieżek pieszo – rowerowych w ciągu drogi wojewódzkiej nr 288.	W latach ubiegłych wykonano przebudowę drogi woj. Nr 288 w m. Kosierz oraz Lubiatów. Pominięty odcinek łączący miejscowości stanowi wąski pas jezdni o nawierzchni bitumicznej. Droga obciążona ruchem kołowym, głównie pojazdów jadących w kierunku Żar (np. do Kronopolu).	Uwaga częściowo uwzględniona SDR na odcinku Kosierz – Nowogród Bobrzański kształtuje się na poziomie 928 poj./dobę (wstępny wynik pomiaru SDR w 2015 roku). ZDW będzie czynił starania o wykonanie odcinka drogi woj. nr 288, na długości 1,5 km, który obecnie ma szerokość jezdni wynoszącą 4 m.j. Przedsięwzięcie planuje się zrealizować w ramach odnow dywanikowych w kolejnych latach. Jednakże uzależnione to będzie od wielkości środków przeznaczonych na ten cel. Budowa ścieżek rowerowych w ramach zadań ZDW nie jest planowana.
Uwagi od 19.01.2016					
53.	13.6, str. 159 Poz. 3	Gmina Słubice	Przebudowa drogi powinna obejmować budowę chodników,	Ze względu na lokalizację wjazdu na tereny KSSSE droga nr 137 przenosi duży ruch	Uwaga nieuwzględniona

			<p>przejść dla pieszych w Kunowicach, zjazdy na drogi gminne i osiedlowe. Brak obwodnicy m. Kunowice na DW 137.</p>	<p>samochodów ciężarowych, z uwagi na budowę osiedli mieszkaniowych w Kunowicach istnieje na drodze 137 duży ruch pieszych i rowerzystów. Droga 137 stanowi alternatywną drogę dla Autostrady A-2 dla ruchu z Niemiec w kierunku Gorzowa i Szczecina.</p>	<p><i>W Planie inwestycji priorytetowych planowanych do realizacji na drogach wojewódzkich w ramach perspektywy finansowej na lata 2014 – 2020 zarządca infrastruktury drogowej ujął „Przebudowę i rozbudowę drogi woj. nr 137 relacji Słubice – Sulęcín – Międzyrzecz”, dla której zlecona została dokumentacja projektowa. Zaplanowane inwestycje priorytetowe wyczerpują dostępną alokację środków dostępnych w ramach RPO-L2020, wobec tego brak jest możliwości rozszerzenia zadania o kolejne odcinki, jak również wprowadzenia obwodnicy m. Kunowice do Planu.</i></p> <p>W kontekście PRT WL, przedmiotowa inwestycja na chwilę obecną nie może być ujęta na liście przedsięwzięć priorytetowych. Związane jest to z ograniczoną ilością środków finansowych. W przypadku wystąpienia możliwości finansowania kolejnych inwestycji, dokonany zostanie przegląd, w celu rozważenia ewentualnego wpisania dodatkowych zadań.</p>
54.	Str. 167 2	Gmina Słubice	<p>Przeniesienie zadania „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 137 w zakresie rozbudowy skrzyżowania z drogą gminną (ul. Obozowa) w Słubicach” na listę podstawową.</p>	<p>Niewielkie koszty zadania, gotowa dokumentacja, bardzo duże zwiększenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 137 w zakresie rozbudowy skrzyżowania z drogą gminną (ul. Obozowa) w Słubicach” ujęta jest przez zarządcę infrastruktury drogowej na liście zadań rezerwowych do Planu inwestycji priorytetowych planowanych do realizacji na drogach wojewódzkich w ramach perspektywy finansowej na lata 2014 – 2020. Jednakże zaplanowane inwestycje priorytetowe wyczerpują dostępną alokację środków, zatem nie ma możliwości rozszerzenia przedmiotowej listy o kolejne zadanie. W kontekście PRT WL, przedmiotowa inwestycja na chwilę obecną nie może być ujęta na liście przedsięwzięć priorytetowych. Związane jest to z ograniczoną ilością środków finansowych. W przypadku</p>

					wystąpienia możliwości finansowania kolejnych inwestycji, dokonany zostanie przegląd, w celu rozważenia ewentualnego wpisania dodatkowych zadań.
55.	Str.176	Gmina Słubice	Budowa obwodnicy Słubic na DK 29 w połączeniu z DW 137.	Wyprowadzenie samochodów ciężarowych oraz ruchu tranzytowego z miasta pozwoli na uspokojenie ruchu oraz możliwość zwiększenia transportu zbiorowego.	Uwaga nieuwzględniona Inwestycja jest w kompetencji zarządcy drogi wyższej kategorii tj. GDDKiA. Zarządca infrastruktury drogowej w województwie nie ma możliwości ujęcia przedmiotowego zadania w ramach <i>Planu inwestycji priorytetowych planowanych do realizacji na drogach wojewódzkich w ramach perspektywy finansowej na lata 2014 – 2020.</i> W takim przypadku przedmiotowe zadanie nie może być ujęte w PRT WL.
56.	Inwestycje w zakresie infrastruktury drogowej Lista przedsięwzięć priorytetowych rozdział 13.6 – str. 158	Urząd Gminy Tuplice	Ujęcie inwestycji w zakresie infrastruktury przywrócenia (odbudowa) zamkniętego w latach 90-tych zjazdu z drogi krajowej DK 18 (docelowej A18) na drogę wojewódzką nr 294 zlokalizowanego na granicy Gmin Tuplice i Trzebień.	Przedmiotowy zjazd istniał w tym miejscu od lat trzydziestych ubiegłego wieku. Zapewniał mieszkańcom i przedsiębiorcom regionu zrównoważony dostęp do głównej arterii komunikacyjnej jaką była droga krajowa nr 18 umożliwiająca szybką komunikację Wrocław - Berlin - Wrocław. Po likwidacji zjazdu w latach 90-tych Gmina Tuplice oraz Gmina Trzebień zostały pozbawione konkurencyjności i możliwości zrównoważonego rozwoju, można zaryzykować stwierdzenie że zostały wyłączone społecznie. Przywrócenie zjazdu w w/w lokalizacji stworzy bardzo dogodny węzeł usprawniający, za pośrednictwem drogi wojewódzkiej nr 294, komunikację towarowo-osobową w kierunku Jasienia i oraz do Lubuska. Ponadto w odległości zaledwie dwóch kilometrów od zjazdu przebiega linia kolejowa nr 14 (Głogów - Zasięki -Berlin) wraz ze stacją kolejową Tuplice przystosowaną	Uwaga nieuwzględniona Inwestycja jest w kompetencji zarządcy drogi wyższej kategorii tj. GDDKiA. Zarządca infrastruktury drogowej w województwie nie ma możliwości ujęcia przedmiotowego zadania w ramach <i>Planu inwestycji priorytetowych planowanych do realizacji na drogach wojewódzkich w ramach perspektywy finansowej na lata 2014 – 2020.</i> W takim przypadku przedmiotowe zadanie nie może być ujęte w PRT WL.

				<p>do sprawnego przeładunku towarów z transportu kołowego na kolejowy i odwrotnie. Kolejnym argumentem jest poprawa bezpieczeństwa. Przywrócenie zjazdu znacząco skróciłoby czas dotarcia służb ratowniczych do uszkodzonych w zdarzeniach drogowych na DK18. Do uruchomienia i sprawnego funkcjonowania wspomnianych elementów już istniejącej infrastruktury brakuje tylko możliwości zjazdu z DK18 na DW294.</p> <p>Argumenty GDDKiA wskazujące warunki techniczne jako główną przyczynę pominięcia w planach modernizacji DK18 przedmiotowego zjazdu nie wyczerpują problemu. Istnieje bowiem znaczący interes społeczny mieszkańców i przedsiębiorców Gmin Tuplice i Trzebiel przemawiający za odtworzeniem zjazdu. Możliwe jest usankcjonowanie odbudowy pomimo ograniczeń nakładanych warunkami technicznymi w drodze odstępstwa, na które wydaje zgodę Minister Właściwy jeśli istnieje uzasadniony interes społeczny.</p>	
57.	<p>Inwestycje w zakresie infrastruktury drogowej</p> <p>Lista przedsięwzięć priorytetowych rozdział 13.6 – str. 158</p>	Urząd Gminy Tuplice	<p>Ujęcie inwestycji w zakresie infrastruktury drogowej polegającej na przebudowie drogi wojewódzkiej nr 294.</p>	<p>Droga Wojewódzka nr 294 jest w krytycznym stanie technicznym. Wąska jezdnia z licznymi ubytkami zmusza pojazdy wymijające się do zjazdu na pobocze. Pobocze z kolei obfituje w liczne i bardzo głębokie dziury. Stan ten zmusza auta do gwałtownego hamowania zagrażającego bezpieczeństwu kierujących. Ponadto ciągle zjeżdżanie na pobocze spowodowało zniszczenie krawędzi jezdni, w niektórych miejscach wyłomy wdzierają się nawet na 0,5m w głąb nawierzchni a brak remontów tylko przyspiesza dalszą degradację. Droga 294 stanowi główną drogę dojazdową prowadzącą w głąb gminy dla służb</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Inwestycja nie jest planowana do realizacji przez zarządcę infrastruktury drogowej w ramach perspektywy UE 2014-2020. SDR na wnioskowanej do przebudowy drodze kształtuje się na poziomie 637 poj./dobę, co jest jednym z niższych wyników na sieci dróg wojewódzkich. Szacuje się, że koszt kompleksowej przebudowy drogi woj. nr 294 może wynieść 30 mln PLN i więcej.</p> <p>Zaplanowane inwestycje priorytetowe wyczerpują dostępną alokację środków nie ma możliwości wpisania kolejnego zadania do <i>Planu inwestycji priorytetowych planowanych do realizacji na drogach wojewódzkich w</i></p>

				ratowniczych stacjonujących w Trzebielu i Lubsku. Podnoszona inwestycja poprzez skrócenie czasu reakcji służb ratowniczych na zdarzenie, znacząco wpłynie na poprawę bezpieczeństwa mieszkańców gminy.	<i>ramach perspektywy finansowej na lata 2014 – 2020.</i> Mając na uwadze powyższe, zadanie nie zostało ujęte na listach inwestycji w PRT WL.
58.	Str.70	Radny Województwa Lubuskiego, Pan Józef Kruczkowski	Dlaczego Kostrzyn zaliczono do gmin o złej sytuacji społeczno-gospodarczej?		<p>Uwaga o charakterze zapytania</p> <p>Uwaga nie wymaga zmian w dokumencie.</p> <p>Rozdział PRT WL, dotyczący sieci powiązań między głównymi ośrodkami wzrostu w regionie z peryferyjną częścią regionu, powstał w oparciu m.in. o analizę K. Heffner, P. Gibas „Delimitacja przestrzenna obszarów wiejskich o słabym dostępie do usług publicznych w województwie lubuskim”, Zielona Góra, grudzień 2013. Zgodnie z treścią ekspertyzy Kostrzyn nad Odrą został oznaczony jako gmina o złej sytuacji społeczno-gospodarczej.</p>
59.	Str.82	Radny Województwa Lubuskiego, Pan Józef Kruczkowski	Wskazano na słabą dostępność połączeń drogowych powiatu strzelecko-drezdeneckiego. Mogą to zniwelować połączenia kolejowe.		<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Dostępność komunikacyjna badana jest w dwóch obszarach, których nie można traktować jako wzajemnie się niwelujących. Dostępność drogową należy traktować w innych aspektach niż dostępność kolejową. Dostępność kolejowa jest trudniejsza do uzyskania. Należy wziąć pod uwagę organizatora połączeń kolejowych oraz dążyć do rozwoju obu rodzajów infrastruktury transportowej, uwzględniając potrzeby użytkowników, czy efektywność użytkowania.</p>
60.	Str.84	Radny Województwa Lubuskiego, Pan Józef Kruczkowski	Wskazano wzrost dostępności kolejowej w gminach Krzeszyce i Słońsk. Z czego to wynika skoro w tych gminach nie ma linii kolejowych?		<p>Uwaga o charakterze zapytania</p> <p>Uwaga nie wymaga zmian w dokumencie.</p> <p>Analizę potencjałowej dostępności kolejowej gmin w województwie przeprowadzono w ujęciu krajowym i obliczono na bazie wskaźnika WMDTII. W prognozie</p>

					uwzględniono również inwestycje planowane na szczeblu krajowym (finansowane ze środków centralnych, w tym programów krajowych). Rezultatem działań zaplanowanych do realizacji w obszarze transportu kolejowego do roku 2023 powinna być poprawa dostępności do infrastruktury kolejowej. Wskazane gminy leżą w pobliżu linii kolejowej Kostrzyn-Gorzów-Krzyż. Wskaźnik odnosi się również do gmin leżących w pobliżu przedmiotowej linii kolejowej. Badany jest potencjał, jaki istnieje w dostępie do możliwości korzystania z infrastruktury kolejowej. Mapy przedstawione w opracowaniu charakteryzują zmiany w dostępie do infrastruktury kolejowej do poziomu gmin.
61.	Str.132 Cele operacyjne- drogi	Radny Województwa Lubuskiego, Pan Józef Kruczkowski	Dlaczego we wskaźniku produktów brak mostów drogowych (jest 0)		Uwaga o charakterze zapytania Uwaga nie wymaga zmian w dokumencie. W ramach kryterium uwzględnione są mosty, zgodnie z definicją obiektu inżynierskiego. Jednakże brak jest również przedmiotowego wskaźnika na Wspólnej Liście Wskaźników Kluczowych. IZ RPO-L2020 zgłosiła propozycję rozszerzenia listy o ten wskaźnik. Jednakże na chwilę obecną nie otrzymała na to zgody. Dlatego też nie oszacowano dla tego wskaźnika wartości. Ponadto w wielu przypadkach nie zostały dokładnie oszacowane zakresy rzeczowe poszczególnych projektów i brak jest możliwości oszacowania ilości obiektów inżynierskich.
62.	Str.133 Cele operacyjne- kolej	Radny Województwa Lubuskiego, Pan Józef Kruczkowski	Poprawa dostępności kolejowej w wymiarze zewnętrznym- dostępność do dużych centrów przesiadkowych- do Poznania, Wrocławia i Berlina należy dodać Szczecin, Piłę, Bydgoszcz i Toruń , jako węzły		Uwaga nieuwzględniona W celach określono najbliższe i największe centra przesiadkowe. Aspekt Berlina został ujęty w celu dla infrastruktury kolejowej, w postaci poprawy dostępności zewnętrznej województwa. Działania dla przypisane do celu operacyjnego

			<p>przesiadkowe do Trójmiasta i innych miejscowości nadmorskich oraz na Mazury . Brak aspektów dogodnych połączeń dla mieszkańców Niemiec, w tym głównie Berlina, do naszego regionu. Nie uwzględniono faktu, że Lubuskie leży w strefie oddziaływania aglomeracji berlińskiej i należy dążyć do szybkiego zwiększania liczby połączeń ze stolicą Niemiec, w tym przede wszystkim w relacji Gorzów- Berlin- Gorzów gdzie granicę przekracza największa liczba pasażerów. Dostępność komunikacyjna do Berlina to dostępność komunikacyjna do całej Europy i świata. Z lotniska i węzła kolejowego w Berlinie korzysta ponad 100 tysięcy Polaków rocznie , w tym przede wszystkim mieszkańcy Lubuskiego.</p>		<p><i>Poprawa kolejowej dostępności transportowej w wymiarze zewnętrznym określone są w aspekcie infrastruktury kolejowej. Poprawa parametrów technicznych, zwiększenie ilości taboru wpłynie na zwiększenie ilości połączeń.</i></p>
63.	Str.146 Kryteria oceny	Radny Województwa Lubuskiego, Pan Józef Kruczkowski	<p>Dlaczego w kryteriach wyboru, kryterium ruchu ma tylko 15% a kryterium położenia 30%? Za jaki rok brane będzie kryterium natężenia ruchu?</p>		<p>Uwaga o charakterze zapytania</p> <p>Uwaga nie wymaga zmian w dokumencie.</p> <p>Kryterium położenia ma większe znaczenie w aspekcie zapisów dokumentów programowych, w szczególności Umowy Partnerstwa, RPO-L2020, Strategii Rozwoju Transportu do roku 2020. Zgodnie z założeniami określonymi w tych dokumentach większą wagę przywiązuje się do realizacji projektów usprawniających połączenia TEN-T. Zgodnie z zapisami tych</p>

				<p>dokumentów, celem realizacji projektów powinno być dążenie do budowy jednolitej sieci infrastruktury. Ponadto w ramach tego kryterium ocenia się również projekty wpisujące się w ramy kluczowych inwestycji wskazanych w SRWL2020.</p> <p>Zgodnie z opisem kryterium natężenia ruchu, w przypadku infrastruktury drogowej, rokiem bazowym jest 2010 r. Z tego roku pochodzą dane, wg których dokonano wartościowania. Zgodnie z opisem kryterium po opracowaniu wyników pomiaru GPR 2015, które powinny być znane w I kw. 2016 r., niezbędne będzie dokonanie ponownego przeliczenia punktów dla zadań ujętych w <i>Planie inwestycji priorytetowych planowanych do realizacji na drogach wojewódzkich w ramach perspektywy finansowej na lata 2014-2020</i>.</p> <p>Natomiast w przypadku kryterium natężenia ruchu w ramach infrastruktury drogowej, za punkt odniesienia proponuje się przyjęć rozkład jazdy pociągów 2013/2014, przy czym dane na temat całego ruchu powinny zostać pozyskane od zarządcy linii kolejowej.</p>
64.	Str.160 Zadania priorytetowe	Radny Województwa Lubuskiego, Pan Józef Kruczkowski	Brak drogi wojewódzkiej nr.151 na odcinku Gorzów-droga powiatowa Kłodawa-Różanki chociaż stan nawierzchni tej drogi jest zły, a natężenie ruchu na tym odcinku jest 3-krotnie wyższe od średniej wojewódzkiej.	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>SDR na wnioskowanej drodze kształtuje się na poziomie 2725 poj./dobę, gdzie średni SDR na sieci dróg wojewódzkich wynosi 2118 poj./dobę (dane wg pomiaru z 2010 r.). Na liście zadań rezerwowych do <i>Planu inwestycji priorytetowych planowanych do realizacji na drogach wojewódzkich w ramach perspektywy finansowej na lata 2014 – 2020</i> zarządca infrastruktury drogowej ujął przedsięwzięcie „Wzmocnienie drogi woj. nr 151 na odc. Gorzów Wlkp. – granica województwa” na liście zadań, która została nazwana „Zdiagnozowane potrzeby”, jako przedsięwzięcie pod nazwą: „Modernizacja drogi woj. nr 151 w m. Kłodawa”. Jednakże zaplanowane inwestycje priorytetowe wyczerpują dostępną alokację</p>

					<p>środków, zatem zarządca infrastruktury drogowej nie ma możliwości wpisania kolejnego zadania do <i>Planu</i>. ZDW będzie czynił starania o wykonanie odcinka drogi woj. nr 151 w m. Kłodawa w ramach odnow dywanikowych, co uzależnione będzie od wielkości środków przeznaczonych na ten cel.</p> <p>W kontekście PRT WL, przedmiotowa inwestycja na chwilę obecną nie może być ujęta w liście inwestycji priorytetowych. Związane jest to z ograniczoną ilością środków finansowych.</p>
65.	W nawiązaniu do wcześniejszych uwag poz. 73	Wicestarosta Powiatu Żarskiego, Pani Małgorzata Issel	<p>Drogi krajowe:</p> <p>- modernizacja drogi krajowej nr 18 od granicy państwa w Olszynie do węzła Golinice (ok 70 km) – Stan nawierzchni jest w bardzo złym stanie, wielu przedsiębiorców wybiera alternatywne drogi ze względu na stan nawierzchni, a wiele firm logistycznych zniechęca inwestorów do inwestowania. Jest to najważniejsza arteria transportowa i komunikacyjna w regionie od wjazdu do kraju w kierunku Wrocławia i Krakowa. Modernizacja tej drogi powinna stanowić priorytet dla wszystkich władz regionu. Inwestycja znajduje się w formule DSSP.</p>		<p>Uwaga była również zgłoszona w trakcie spotkania konsultacyjnego.</p> <p>Uwaga o charakterze zapytania</p> <p>Uwaga nie wymaga zmian w dokumencie.</p> <p>Budowa drogi DK 18 planowana jest w ramach systemu SPV. Wpisana jest ona w Programie krajowym budowy dróg. Jednakże z uwagi na sposób jej realizacji (spółka SPV) niewiadomy jest czas realizacji. W zakresie budowy ronda na skrzyżowaniu drogi krajowej z drogą woj. nr 287, inwestycja jest w kompetencji zarządcy drogi kategorii wyższej tj. GDDKiA.</p> <p>Obwodnica Lubska II etap ujęta jest przez zarządcę infrastruktury drogowej na liście zadań rezerwowych w <i>Planie inwestycji priorytetowych planowanych do realizacji na drogach wojewódzkich w ramach perspektywy finansowej na lata 2014 – 2020</i>. W trakcie jest opracowanie materiałów w celu uzyskania decyzji środowiskowej. Zaplanowane inwestycje priorytetowe wyczerpują dostępną alokację środków, dlatego też nie ma możliwości wpisania kolejnego zadania do Planu. W kontekście PRT WL, przedmiotowa inwestycja na chwilę obecną nie może być ujęta na liście inwestycji</p>

					priorytetowych. Związane jest to z ograniczoną ilością środków finansowych. W przypadku wystąpienia możliwości finansowania kolejnych inwestycji, dokonany zostanie przegląd przedsięwzięć, w celu rozważenia ewentualnego włączenia dodatkowych zadań.
66.	W nawiązaniu do wcześniejszych uwag poz. 73	Wicestarosta Powiatu Żarskiego, Pani Małgorzata Issel	- utrzymanie możliwości dostępu po przebudowie z DK 18 na drogę powiatową nr 1431 i 1432F w m. Olszyna (były terminal), po przejęciu terminala przez powiat teren ten został zagospodarowany gospodarczo, pracuje tam obecnie około 200 osób – dzięki utrzymaniu zatrudnienia powiat w 2015 r. uzyskał ok 1 700 000 zł		<p>Uwaga była również zgłoszona w trakcie spotkania konsultacyjnego.</p> <p>Uwaga o charakterze zapytania</p> <p>Uwaga nie wymaga zmian w dokumencie.</p> <p>Budowa drogi DK 18 planowana jest w ramach systemu SPV. Wpisana jest ona w Programie krajowym budowy dróg. Jednakże z uwagi na sposób jej realizacji (spółka SPV) niewiadomy jest czas realizacji. W zakresie budowy ronda na skrzyżowaniu drogi krajowej z drogą woj. nr 287, inwestycja jest w kompetencji zarządcy drogi kategorii wyższej tj. GDDKiA.</p> <p>Obwodnica Lubska II etap ujęta jest przez zarządcę infrastruktury drogowej na liście zadań rezerwowych w <i>Planie inwestycji priorytetowych planowanych do realizacji na drogach wojewódzkich w ramach perspektywy finansowej na lata 2014 – 2020</i>. W trakcie jest opracowanie materiałów w celu uzyskania decyzji środowiskowej. Zaplanowane inwestycje priorytetowe wyczerpują dostępną alokację środków, dlatego też nie ma możliwości wpisania kolejnego zadania do Planu. W kontekście PRT WL, przedmiotowa inwestycja na chwilę obecną nie może być ujęta na liście inwestycji priorytetowych. Związane jest to z ograniczoną ilością środków finansowych. W przypadku wystąpienia możliwości finansowania kolejnych inwestycji, dokonany zostanie przegląd przedsięwzięć, w celu</p>

					rozważenia ewentualnego włączenia dodatkowych zadań.
67.	W nawiązaniu do wcześniejszych uwag poz. 73	Wicestarosta Powiatu Żarskiego, Pani Małgorzata Issel	- obwodnica Żar – poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniu drogi krajowej z drogą wojewódzką do Lubska - odnotowuje się sporą ilość wypadków i kolizji; najwłaściwszym rozwiązaniem byłaby budowa ronda w ww. miejscu (ta inwestycja znajduje się jako zadanie planowane w ramach Programu Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych w perspektywie programu budowy dróg krajowych).		<p>Uwaga była również zgłoszona w trakcie spotkania konsultacyjnego.</p> <p>Uwaga o charakterze zapytania</p> <p>Uwaga nie wymaga zmian w dokumencie.</p> <p>Budowa drogi DK 18 planowana jest w ramach systemu SPV. Wpisana jest ona w Programie krajowym budowy dróg. Jednakże z uwagi na sposób jej realizacji (spółka SPV) niewiadomy jest czas realizacji. W zakresie budowy ronda na skrzyżowaniu drogi krajowej z drogą woj. nr 287, inwestycja jest w kompetencji zarządcy drogi kategorii wyższej tj. GDDKiA.</p> <p>Obwodnica Lubska II etap ujęta jest przez zarządcę infrastruktury drogowej na liście zadań rezerwowych w <i>Planie inwestycji priorytetowych planowanych do realizacji na drogach wojewódzkich w ramach perspektywy finansowej na lata 2014 – 2020</i>. W trakcie jest opracowanie materiałów w celu uzyskania decyzji środowiskowej. Zaplanowane inwestycje priorytetowe wyczerpują dostępną alokację środków, dlatego też nie ma możliwości wpisania kolejnego zadania do Planu. W kontekście PRT WL, przedmiotowa inwestycja na chwilę obecną nie może być ujęta na liście inwestycji priorytetowych. Związane jest to z ograniczoną ilością środków finansowych. W przypadku wystąpienia możliwości finansowania kolejnych inwestycji, dokonany zostanie przegląd przedsięwzięć, w celu rozważenia ewentualnego włączenia dodatkowych zadań.</p>
68.	W nawiązaniu do	Wicestarosta Powiatu Żarskiego,	- przebudowa jednopasowego ronda przy zbiegu ulic		Uwaga była również zgłoszona w trakcie spotkania konsultacyjnego.

	wcześniejszych uwag poz. 73	Pani Małgorzata Issel	Serbskiej, Moniuszki i Katowickiej – jest to strategiczne skrzyżowanie w mieście, płynność ruchu ograniczona przez pojazdy wysokotonażowe dowożące towar do Kronopolu i strefy przemysłowej.		<p>Uwaga o charakterze zapytania</p> <p>Uwaga nie wymaga zmian w dokumencie.</p> <p>Budowa drogi DK 18 planowana jest w ramach systemu SPV. Wpisana jest ona w Programie krajowym budowy dróg. Jednakże z uwagi na sposób jej realizacji (spółka SPV) niewiadomy jest czas realizacji. W zakresie budowy ronda na skrzyżowaniu drogi krajowej z drogą woj. nr 287, inwestycja jest w kompetencji zarządcy drogi kategorii wyższej tj. GDDKiA.</p> <p>Obwodnica Lubska II etap ujęta jest przez zarządcę infrastruktury drogowej na liście zadań rezerwowych w <i>Planie inwestycji priorytetowych planowanych do realizacji na drogach wojewódzkich w ramach perspektywy finansowej na lata 2014 – 2020</i>. W trakcie jest opracowanie materiałów w celu uzyskania decyzji środowiskowej. Zaplanowane inwestycje priorytetowe wyczerpują dostępną alokację środków, dlatego też nie ma możliwości wpisania kolejnego zadania do Planu. W kontekście PRT W,L przedmiotowa inwestycja na chwilę obecną nie może być ujęta na liście inwestycji priorytetowych. Związane jest to z ograniczoną ilością środków finansowych. W przypadku wystąpienia możliwości finansowania kolejnych inwestycji, dokonany zostanie przegląd przedsięwzięć, w celu rozważenia ewentualnego włączenia dodatkowych zadań.</p>
69.	W nawiązaniu do wcześniejszych uwag poz. 73	Wicestarosta Powiatu Żarskiego, Pani Małgorzata Issel	<p>Drogi wojewódzkie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lubsko – obwodnica miasta <p>Kolej:</p> <ul style="list-style-type: none"> - modernizacja linii 14,275. 		<p>Uwaga była również zgłoszona w trakcie spotkania konsultacyjnego.</p> <p>Uwaga o charakterze zapytania</p> <p>Uwaga nie wymaga zmian w dokumencie.</p>

					<p>Budowa drogi DK 18 planowana jest w ramach systemu SPV. Wpisana jest ona w Programie krajowym budowy dróg. Jednakże z uwagi na sposób jej realizacji (spółka SPV) niewiadomy jest czas realizacji. W zakresie budowy ronda na skrzyżowaniu drogi krajowej z drogą woj. nr 287, inwestycja jest w kompetencji zarządcy drogi kategorii wyższej tj. GDDKiA.</p> <p>Obwodnica Lubska II etap ujęta jest przez zarządcę infrastruktury drogowej na liście zadań rezerwowych w <i>Planie inwestycji priorytetowych planowanych do realizacji na drogach wojewódzkich w ramach perspektywy finansowej na lata 2014 – 2020</i>. W trakcie jest opracowanie materiałów w celu uzyskania decyzji środowiskowej. Zaplanowane inwestycje priorytetowe wyczerpują dostępną alokację środków, dlatego też nie ma możliwości wpisania kolejnego zadania do Planu. W kontekście PRT WL, przedmiotowa inwestycja na chwilę obecną nie może być ujęta na liście inwestycji priorytetowych. Związane jest to z ograniczoną ilością środków finansowych. W przypadku wystąpienia możliwości finansowania kolejnych inwestycji, dokonany zostanie przegląd przedsięwzięć, w celu rozważenia ewentualnego włączenia dodatkowych zadań.</p> <p>W przypadku przedsięwzięć w obszarze infrastruktury kolejowej, dwie inwestycje związane z transportem kolejowym, planowane do realizacji w ramach RPO-L2020, praktycznie w całości konsumują dostępną alokację, przeznaczoną na inwestycje w tym obszarze. Przedmiotowa inwestycja znajduje się na liście inwestycji rezerwowych.</p> <p>Planując inwestycje w ramach PRT WL, a docelowo w RPO-L2020, wzięto również pod uwagę plany potencjalnego beneficjenta, do którego należy infrastruktura, w tym przypadku PKP PLK S.A. Na</p>
--	--	--	--	--	--

					przeprowadzenie inwestycji, które nie zostały przez PKP PLK S.A. przewidziane do realizacji w okresie programowania 2014-2020, nie ma zabezpieczonych środków. Oznacza to, iż będą one mogły być rozpatrywane dopiero po roku 2023 lub przy ewentualnym przeglądzie planów w tym zakresie na poziomie krajowym i samego PRT WL.
70.	Tabela str. 152 (dodatkowe zadanie do dopisania)	Gmina Jasień	Remont drogi wojewódzkiej nr 287 (obwodnica Jasienia).	Droga Wojewódzka nr 287 na odcinku obwodnicy Miasta Jasienia posiada liczne spękania poprzeczne oraz krawędzie są w złym stanie technicznym.	Uwaga nieuwzględniona Inwestycja nie jest planowana przez zarządcę infrastruktury drogowej do realizacji w ramach perspektywy UE 2014-2020. Zaplanowane inwestycje priorytetowe wyczerpują dostępną alokację środków, stąd nie ma możliwości wpisania kolejnego zadania do <i>Planu inwestycji priorytetowych planowanych do realizacji na drogach wojewódzkich w ramach perspektywy finansowej na lata 2014 – 2020</i> . Mając na uwadze powyższe, zadanie nie zostało ujęte na listach inwestycji w PRT WL.
71.	Tabela str. 171 poz. 6 (zadanie do dopisania w planie Budowy Obwodnicy Lubuska)	Gmina Jasień	Modernizacja drogi wojewódzkiej - odcinka drogi nr 287.	Droga posiada źle ukształtowany zakręt na mostku, na którym dochodzi do licznych wypadków. Wskazany odcinek drogi był ujęty w planie zadania „Budowa obwodnicy Lubuska – etap II” lecz z dokumentów wynika, że nastąpiła zmiana wariantu budowy, w którym pominięty został ww. odcinek.	Uwaga nieuwzględniona Modernizacja drogi woj. nr 287 na odc. Żary – Lubsko ujęta jest przez zarządcę infrastruktury drogowej w <i>Planie inwestycji priorytetowych planowanych do realizacji na drogach wojewódzkich w ramach perspektywy finansowej na lata 2014 – 2020</i> wśród zadań powiązanych z budową kompleksu wydobywco-energetycznego Gubin-Brody wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Część dróg dla inwestycji związanych z planowanym powstaniem ośrodków wydobywczych została ujęta na listach projektów. Jednakże z uwagi na brak pewności realizacji tych inwestycji w krótszym okresie czasu, tj. perspektywy finansowej 2014-2020, nie włączono tych planów do PRT WL. Obwodnica Lubuska II etap ujęta jest przez zarządcę

					infrastruktury drogowej na liście zadań rezerwowych w <i>Planie inwestycji priorytetowych planowanych do realizacji na drogach wojewódzkich w ramach perspektywy finansowej na lata 2014 – 2020</i> . W trakcie jest opracowanie materiałów w celu uzyskania decyzji środowiskowej. Zaplanowane inwestycje priorytetowe wyczerpują dostępną alokację środków, stąd nie ma możliwości wpisania kolejnego zadania do ww. Planu. W kontekście PRT WL, przedmiotowa inwestycja na chwilę obecną nie może być ujęta na liście inwestycji priorytetowych. Związane jest to z ograniczoną ilością środków finansowych. W przypadku wystąpienia możliwości finansowania kolejnych inwestycji, dokonany zostanie przegląd przedsięwzięć, w celu rozważenia ewentualnego włączenia dodatkowych zadań.
72.	Str. 159 Lista zadań priorytetowych	Gmina Szprotawa	Ujęcie w programie budowy II etapu obwodnicy miasta Szprotawy.	Bardzo duże natężenie ruchu kołowego obecnie przechodzi przez miasto Szprotawa, a budowa obwodnicy pozwoliłaby na wyeliminowanie tego ruchu.	Uwaga nieuwzględniona Inwestycja jest w kompetencji zarządcy drogi wyższej kategorii tj. GDDKiA. Zarządca infrastruktury drogowej w województwie nie ma możliwości ujęcia przedmiotowego zadania w ramach <i>Planu inwestycji priorytetowych planowanych do realizacji na drogach wojewódzkich w ramach perspektywy finansowej na lata 2014 – 2020</i> . Wobec powyższego, zadanie to nie zostało uwzględnione na listach przedsięwzięć zaplanowanych do realizacji w ramach PRT WL oraz RPO-L2020, w Osi Priorytetowej 5 Transport.
73.	Str. 159 Lista zadań priorytetowych	Gmina Szprotawa	Przebudowa I etapu obwodnicy miasta Szprotawa.	Istniejąca obwodnica miasta Szprotawa jest w złym stanie technicznym i wymaga przebudowy	Uwaga nieuwzględniona Inwestycja jest w kompetencji zarządcy drogi wyższej kategorii tj. GDDKiA. Zarządca infrastruktury drogowej w województwie nie ma możliwości ujęcia przedmiotowego zadania w ramach <i>Planu inwestycji priorytetowych planowanych</i>

					do realizacji na drogach wojewódzkich w ramach perspektywy finansowej na lata 2014 – 2020. Wobec powyższego, zadanie to nie zostało uwzględnione na listach przedsięwzięć zaplanowanych do realizacji w ramach PRT WL oraz RPO-L2020, w Osi Priorytetowej 5 Transport.
74.	Str. 159 Lista zadań priorytetowych	Gmina Szprotawa	Budowa obwodnicy miejscowości Szprotawka.	Cały ruch kołowy przechodzi przez tę miejscowość, gdzie przy drodze brak jest chodników, co stwarza bardzo duże zagrożenie zarówno dla pieszych jak i pojazdów.	Uwaga nieuwzględniona Inwestycja jest w kompetencji zarządcy drogi wyższej kategorii tj. GDDKiA. Zarządca infrastruktury drogowej w województwie nie ma możliwości ujęcia przedmiotowego zadania w ramach <i>Planu inwestycji priorytetowych planowanych do realizacji na drogach wojewódzkich w ramach perspektywy finansowej na lata 2014 – 2020</i> . Wobec powyższego, zadanie to nie zostało uwzględnione na listach przedsięwzięć zaplanowanych do realizacji w ramach PRT WL oraz RPO-L2020, w Osi Priorytetowej 5 Transport.
75.	Str. 171, Rozdział 13 – Załączniki, 13.6 Inwestycje w zakresie infrastruktury drogowej, Tabela – Lista zadań rezerwowych – Obwodnice, punkt 6	Gmina Lubsko	Proponujemy przenieść zadanie z tabeli zadań rezerwowych do tabeli - lista przedsięwzięć priorytetowych - poprzez dodanie pozycji 35 na stronie 167 wg poniższej propozycji: Obwodnica miasta Lubaska – etap II.	Na etapie ukończenia jest raport, który w miesiącu lutym 2016 r. zostanie poddany konsultacjom i po konsultacjach do II kw. 2016 r. będzie możliwa już do uzyskania decyzja środowiskowa. Konsultacje z przyrodnikami się już odbyły. II etap budowy obwodnicy Lubaska jest bardzo ważny ze względu na niszczącą obecnie zabudowę miasta w centralnej części. I etap obwodnicy nie rozwiązał problemu ciężkiego transportu przejeżdżającego przez centrum miasta i ul. XX-lecia - Przemysłową. Stan zaawansowania dokumentacji niezbędnej do budowy obwodnicy Lubaska jest bardzo porównywalny z innymi zadaniami wpisanymi na listę przedsięwzięć priorytetowych, dlatego prosimy o ponowne wpisanie tego zadania na tą	Uwaga nieuwzględniona Obwodnica Lubaska II etap ujęta jest przez zarządcę infrastruktury drogowej na liście zadań rezerwowych w <i>Planie inwestycji priorytetowych planowanych do realizacji na drogach wojewódzkich w ramach perspektywy finansowej na lata 2014 – 2020</i> . W trakcie jest opracowanie materiałów w celu uzyskania decyzji środowiskowej. Zaplanowane inwestycje priorytetowe wyczerpują dostępną alokację środków, dlatego też nie ma możliwości wpisania kolejnego zadania do Planu. W kontekście PRT WL, przedmiotowa inwestycja na chwilę obecną nie może być ujęta na liście inwestycji priorytetowych. Związane jest to z ograniczoną ilością środków finansowych. W przypadku wystąpienia możliwości finansowania kolejnych inwestycji, dokonany zostanie przegląd przedsięwzięć, w celu

				<p>listę.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Planowana długość inwestycji [km] - 3,5, • Decyzja lokalizacyjna – brak, • Planowany termin uzyskania decyzji środowiskowej/ decyzja środowiskowa – brak (do uzyskania w II kw. 2016r.), • Planowany termin uzyskania pozwolenia na budowę/ ZRID/ zgłoszenie robót - I kw. 2017, • Planowany termin przygotowania Studium wykonalności – brak, • Projekt budowlany/ projekt - w trakcie realizacji /Aktualizacja, • Planowany termin ogłoszenia przetargu na roboty budowlane - IV kw.2017, • Planowany termin zakończenia robót budowlanych - IV kw.2019, 	rozważenia ewentualnego włączenia dodatkowych zadań.
76.	Str. 171, Rozdział 13 – Załączniki, 13.6 Inwestycje w zakresie infrastruktury drogowej ,	Gmina Lubsko	Wniosek o modernizację dróg wojewódzkich nr 289 i 286 łączących Lubsko z Gubinem (granica Państwa Gubin i Gubinek).	<p>Lubsko jest gminą miejsko-wiejską leżącą w strefie przygranicznej z Niemcami. Położenie geograficzne sprawiło, iż działalność przedsiębiorstw oparta jest w znacznym stopniu na eksporcie do Niemiec. To sprawia, że bardzo ważnym czynnikiem powinna być dobrze rozwinięta infrastruktura drogowa łącząca Lubsko z granicą Państwa. Zły stan techniczny dróg wojewódzkich nr 289 i 286 łączących Lubsko z przejściem granicznym w Gubinie i Gubinku spowodował, iż ruch tranzytowy odbywa się znacznie dłuższą trasą tj. przez przejście graniczne w Olszynie, co wpływa negatywnie na koszty ponoszone przez lokalnych przedsiębiorców jak również stanowi istotną barierę w pozyskiwaniu nowych. Na terenie Gminy Lubsko znajdują się dwie strefy ekonomiczne. W obecnej chwili działają tam trzy podmioty gospodarcze. Nie mniej jednak część obszaru strefy nie jest</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Przedsięwzięcia: „Modernizacja drogi woj. nr 286 na odc. Gubin – Biecz” oraz „Modernizacja drogi woj. nr 289 na odc. Lubsko - Brody” zostały ujęte przez zarządcę infrastruktury drogowej w <i>Planie inwestycji priorytetowych planowanych do realizacji na drogach wojewódzkich w ramach perspektywy finansowej na lata 2014 – 2020</i> wśród zadań powiązanych z budową kompleksu wydobywczo-energetycznego Gubin-Brody wraz z infrastrukturą towarzyszącą, jednakże z uwagi na brak zagwarantowania realizacji tych inwestycji w krótszym okresie czasu, tj. perspektywy finansowej 2014-2020, nie włączono tych planów do PRT WL.</p>

				<p>zagospodarowana z uwagi na słabo rozwiniętą infrastrukturę drogową łączącą Lubsko z Niemcami, co powoduje utrudnienia związane z pozyskiwaniem przedsiębiorców do inwestowania w naszym regionie. Modernizacja infrastruktury drogowej przyczyni się do wzrostu efektywności inwestycyjnej Gminy Lubsko jak i regionu przygranicznego dla przedsiębiorców, co będzie miało bezpośredni wpływ na rozwój Gminy jak również przyczyni się do bezpiecznego i sprawnego przepływu towarów. W ostatnich latach należy zwrócić uwagę na zwiększony ruch samochodowy w kierunku przejść granicznych w Gubinie i Zasiękach tj. na drodze wojewódzkiej nr 289 i 286. Spowodowane jest to między innymi otwarciem dla Polaków rynku pracy innych Państw (przede wszystkim Niemiec) jak również z powstaniem nowych firm w Gminie Gubin. Poprawienie infrastruktury drogowej poprzez remonty i modernizację pozwoli podnieść bezpieczeństwo uczestników ruchu, skrócenie czasu przejazdu do pracy, komfortu jazdy jak również spowoduje poprawę efektywności sektora transportowego poprzez utworzenie systemu transportowego w wymiarze zarówno lokalnym jak i krajowym. Realizacja przedmiotowego zadania pozwoli również na integrację obszaru przygranicznego. Stworzenie spójnej sieci dróg łączących Niemcy przez Gubin – Lubsko – Zieloną Górę przyczyni się do poprawy infrastruktury drogowej oraz ułatwi dostęp do ww. miast.</p>	
77.	Strona 58, pkt 4.5. Transport wodny śródlądowy	Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Poznaniu	Przedmiotowy Projekt Programu w znikomym stopniu porusza problematykę związaną z rozwojem	<p>Odnosząc się do zapisów Projektu Programu Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego w zakresie Transportu wodnego śródlądowego, Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Dokument, jakim jest PRT został przygotowany w odpowiedzi na warunek wstępny KE, od którego</p>

			<p>śródlądowych dróg wodnych.</p>	<p>Poznaniu zgłasza następujące uwagi: Przedmiotowy Projekt Programu w znikomym stopniu porusza problematykę związaną z rozwojem śródlądowych dróg wodnych. Należy zaznaczyć, że transport wodny to nie tylko rewitalizacja dróg wodnych, ale także inwestycje związane z infrastrukturą techniczną t.j. mariny, przystanie, budowle regulacyjne itp. Z roku na rok zauważalny jest rosnący trend związany z korzystaniem z dróg wodnych i turystyką wodną mimo niezadowalającej jakości stanu śródlądowych dróg wodnych i związanych z nimi urządzeń. Przykro stwierdzić, że w tak obszernym dokumencie, zaproponowanym przez Państwa do konsultacji, temat śródlądowego transportu wodnego obejmuje raptem wzmiankę. RZGW w Poznaniu jako administrator m.in. rzeki Warty i rzeki Noteci corocznie stara się pozyskiwać środki i realizować zadania na śródlądowych drogach wodnych. Należy zaznaczyć, że otrzymywane środki finansowe z budżetu państwa na utrzymanie rzek, dróg wodnych, budowli hydrotechnicznych nie wystarczają na wykonanie nawet najpilniejszych prac. Dlatego stan i sprawność śródlądowych dróg wodnych na przestrzeni kilkunastu lat ulegały i ulegają stopniowej degradacji. Naturalnym jest, że samorzady niejednokrotnie oczekują od administratora cieków zapewnienia odpowiednich parametrów drogi wodnej, stąd konieczność utrzymania i dostosowania drogi wodnej dla potrzeb lokalnego transportu pomiędzy marinami. Niestety, jak już wyżej wspomniano, niedostateczna ilość środków uniemożliwia odpowiednie utrzymanie i realizację niezbędnych inwestycji. Stąd</p>	<p>spełnienia zależy uruchomienie wsparcia w ramach 5 Osi Priorytetowej RPO-L2020. Stąd też jego zapisy skupiają się w głównej mierze na tych obszarach i rodzajach transportu, które mogą uzyskać wsparcie ze środków programu regionalnego. Inwestycje w drogi wodne, jakkolwiek istotne dla usprawnienia systemu transportu w regionie, nie stanowią zakresu wsparcia w ramach RPO-L2020. Natomiast na poziomie krajowym ze środków POIiŚ będą mogły zostać sfinansowane zadania obejmujące głównie budowę, przebudowę i remonty urządzeń wodnych.</p>
--	--	--	-----------------------------------	--	---

			<p>niezwykle ważne jest wpisanie potrzeb rozwoju dróg wodnych i transportu wodnego w Planie inwestycji priorytetowych planowanych do realizacji oraz uwzględnienie naszych uwag, co z pewnością zwiększy szanse na pozyskiwanie środków na wspólny cel.</p> <p>Corocznie notujemy wzrastające zainteresowanie ze strony użytkowników szlaków wodnych, o czym świadczy odnotowany w RZGW w Poznaniu istotny wzrost liczby służowań oraz zgłaszane zapotrzebowania na większą ilość obiektów ułatwiających żeglugę i turystykę wodną. Obecnie na terenie województwa lubuskiego występuje 6 obiektów służących funkcjonowaniu drogi żeglugowej:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Przystań Sportów Wodnych AWF w Gorzowie Wlkp. – ceniony i chętnie odwiedzany przez turystów nie tylko polskich lecz także zagranicznych pływających na łodziach wioślarskich, a także kajakowych. • Przystań jachtowa przy kompleksie hotelowo – rekreacyjnym w Gorzowie Wlkp. • Gorzowski port zimowy – miejsce od wielu lat odwiedzane przez wodniaków. • Przystań rzeczna Santok – przystosowana do statków pasażerskich i jednostek turystycznych. • Dwie przystanie w Kostrzynie n/Odrą. <p>Warto zaznaczyć, że na terenie miast i gmin położonych nad Wartą i Notecią istnieje wiele nieczynnych portów, zimowisk, nabrzeży i starorzeczy, których wykorzystanie jako infrastruktury towarzyszącej transportowi wodnemu stworzyłoby szanse dla rozwoju miast i gmin.</p> <p>W związku z powyższym należy zwrócić uwagę</p>	
--	--	--	--	--

				na konieczność podniesienia problematyki transportu wodnego oraz związanej z nim tematyki dróg wodnych do poziomu ważnych spraw oraz bezwzględnie przewidywać ich rozwój na poziomie regionalnym i międzynarodowym, zwłaszcza w kontekście międzynarodowej drogi wodnej E-70. W tym celu tak istotne jest rozszerzenie tematu Transportu wodnego śródlądowego w Projekcie Programu Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego.	
78.	Strona 179, pkt. 13.8 Inwestycje w zakresie wód śródlądowych.	Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Poznaniu	Zwiększenie współpracy w aspekcie rozwoju transportu wodnego – rewitalizacja/inwestycje.	Zadanie inwestycyjne pn.: Odbudowa budowli regulacyjnych i roboty regulacyjne na Warcie od km 0,00 (m. Kostrzyn n/Odra) do km 68,2 (m. Santok) i na Noteci dolnej swobodnie płynącej (od km 176,2 do km 226,1) dla przywrócenia parametrów II klasy drogi wodnej. Koszt całkowity 120,0 mln jest zadaniem umieszczonym w Dokumentie Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.). Jednakże, nie istnieje żaden dokument stwierdzający jakie zadania zostały zakwalifikowane do finansowania ze środków w perspektywie 2014-2020. Do dyspozycji jest tylko lista z Dokumentu Implementacyjnego tj. lista projektów wodnych śródlądowych oraz Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020. W zatwierdzonym w grudniu 2014 r. przez Komisję Europejską POOS 2014-2020 alokacja określona na obszar interwencji o numerze kodu 042 (śródlądowe drogi wodne i porty regionalne i lokalne) wynosi 252 321 121 euro, co po przeliczeniu na obowiązujący aktualnie kurs (4,23 zł) daje kwotę 1067 mln zł	Uwaga nieuwzględniona Wskazana inwestycja uznana została na poziomie regionu jako istotna, jej wagę potwierdza również ujęcie tego przedsięwzięcia w Dokumentie Implementacyjnym do SRT2020, a następnie przywołanie w PRT WL. Niemniej jednak, zgodnie z założeniami przyjętymi już na etapie programowania w RPO-L2020, brak jest zaplanowanych działań w zakresie inwestycji w obszarze wód śródlądowych, za wyjątkiem działań dotyczących przeciwdziałaniu skutkom zmian klimatu (Oś Priorytetowa 4 – Środowisko i kultura). Jednocześnie władze regionu w pełni popierają wszystkie inicjatywy w przedmiotowym obszarze, których realizacja ma miejsce na terytorium województwa lubuskiego.

				<p>(wkładu unijnego). Z tego zapisu wynika, że pierwszym 8-u projektom z listy Dokumentu Implementacyjnego (lista ułożona została z zachowaniem hierarchii ważności zadań) przyznane zostaną środki. Wobec powyższego pozostałe projekty, w tym w/w zadanie (pozycja nr 22), są projektami rezerwowymi.</p> <p>Dodatkowo, należy wspomnieć, że RZGW w Poznaniu zgłosiło do projektu budżetu państwa i budżetu środków europejskich na 2016 r. przedmiotowe zadanie, które również było przewidziane do wnioskowania, do Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Lubuskiego OŚ priorytetowa 4 Środowisko i Kultura, Działanie 4.1. Przeciwdziałanie katastrofom naturalnym i ich skutkom, Typ II: poprawa bezpieczeństwa powodziowego. W związku z powyższym Ministerstwo Środowiska wystosowało pisma do poszczególnych urzędów marszałkowskich o możliwość dofinansowania zadań zaproponowanych do projektu budżetu państwa. Departament Programów Regionalnych Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubuskiego poinformował, że nie planuje realizacji zadania. W tym momencie należy podkreślić, że bez obustronnej współpracy rozwój transportu wodnego w Polsce nie będzie miał możliwości rozwoju.</p>	
79.	13.3 Punktacja projektów w zakresie infrastruktury drogowej, Lista przedsięwzięć priorytetowych,	Gmina Międzyrzecz	Prosimy o wprowadzenie do Listy przedsięwzięć priorytetowych następującego zadania: „Budowa wschodniej obwodnicy miasta Międzyrzecz”, Szacunkowy koszt całkowity 53,35 mln zł.	<p>Przedmiotowa inwestycja dotyczy budowy północno-wschodniej obwodnicy miasta Międzyrzecz łączącą drogą wojewódzką nr 137 ul. Poznańska z węzłem północnym istniejącej obwodnicy S3 (zjazd na Gorzów Wlkp.). Inwestycja łączy drogą wojewódzka z siecią TEN-T. Projektowana inwestycja zwiększy</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Inwestycja jest w kompetencji zarządcy drogi wyższej kategorii tj. GDDKiA. Zarządca infrastruktury drogowej w województwie nie ma możliwości ujęcia przedmiotowego zadania w ramach <i>Planu inwestycji priorytetowych planowanych</i></p>

str. 151-153			<p>bezpieczeństwo i płynność ruchu, poprawi jego czytelność oraz znacząco zmniejszy uciążliwość ruchu poprzez budowę przeprawy przez rz. Obrę. Projektowana inwestycja przebiega przez obszar ujęty w planie zagospodarowania przestrzennego jako obszar przemysłowy, który obejmuje swą powierzchnią areał ponad 100 ha. Gmina Międzyrzecz zamierza na tych terenach utworzyć „Międzyrzecki Park Przemysłowy II”, dlatego inwestycja spełni założenia kryterium dot. usprawnienia połączenia z ośrodkami życia społeczno-gospodarczego. Realizacja proponowanego projektu powinna przyczynić się do wzmocnienia powiązań funkcjonalnych na terenie powiatu Międzyrzeckiego i woj. Lubuskiego w obszarze gospodarki. Stworzy ramy do przyciągnięcia inwestorów zewnętrznych do lokalizacji nowych inwestycji w strefach przemysłowych. Spowoduje to z kolei rozprzestrzenienie impulsów wzrostu gospodarczego na teren całego powiatu. Tworzone miejsca pracy będą bowiem dostępne dla mieszkańców całego obszaru. Podobnie rzecz ma się, jeżeli chodzi o kooperacje z lokalnymi podwykonawcami, które z reguły dość istotnie rozwijają się w przypadku ulokowania dużego zakładu pracy, stanowiąc tym samym impuls do wzrostu małej przedsiębiorczości i dalsze wzmocnienie powiązań gospodarczych wewnątrz danego obszaru. Kolejnym celem przedsięwzięcia jest poprawa stanu infrastruktury drogowej w regionie. Realizacja zasadniczego celu ma w konsekwencji przyczynić się do osiągnięcia efektów długofalowych, takich jak: usprawnienie połączenia z siecią TEN-T, usprawnienie połączenia ośrodka wojewódzkiego z ośrodkami</p>	<p><i>do realizacji na drogach wojewódzkich w ramach perspektywy finansowej na lata 2014 – 2020. Wobec powyższego, zadanie to nie zostało uwzględnione na listach przedsięwzięć zaplanowanych do realizacji w ramach PRT WL oraz RPO-L2020, w Osi Priorytetowej 5 Transport.</i></p>
--------------	--	--	--	--

				powiatowymi, poprawa bezpieczeństwa komunikacyjnego, wzrost atrakcyjności inwestycyjnej i turystycznej regionu oraz ochrona środowiska przyrodniczego. Jednym ze znaczących problemów miasta i regionu jest brak drugiej przeprawy mostowej przez rz. Obrę, co powoduje zatory komunikacyjne na jedynym moście w mieście stanowiącym odcinek dawnej drogi krajowej 3 – obecnie drogi gminnej nr 102151F – ul. Waszkiewicza. Przeprowadzony na tej ulicy pomiar ruchu w roku 2014 wykazał 6797,40 poj./dobę. Wobec średniej dobowej na drogach wojewódzkich przyjętych w PRT na poziomie 2118 poj./dobę w Międzyrzeczu średnia dobowa natężenia ruchu pojazdem samochodowym przekroczone została ponad trzykrotnie. Problem rozwiąże budowa drugiej przeprawy mostowej będącej ciągiem planowanej wschodniej obwodnicy miasta. W tym aspekcie projekt spełni kryterium natężenia ruchu. Zakres inwestycji: budowa mostu, budowa obwodnicy, budowa wiaduktu WD-1, WD-2, budowa ciągów pieszo-rowerowych, oświetlenia i odwodnienia.	
80.	Transport kolejowy	Wójt Gminy Bledzew / Stowarzyszenie Gmin Polskich Euroregionu „Pro Europa Viadrina”	Wznowienie przewozu pasażerów na linii kolejowej Rzepin- Międzyrzecz.	Wznowienie połączenia umożliwi mieszkańcom oraz młodzieży szkolnej z gminy Bledzew na dojazd mi. do Międzyrzecza oraz innych ośrodków miejskich.	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p><i>W Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego województwa lubuskiego do roku 2020 nie przewiduje się wykorzystywania nieczynnej linii nr 364 z uwagi na zdewastowaną infrastrukturę, która uniemożliwia prowadzenie regularnego ruchu pasażerskiego. Spowodowane jest to również ograniczonymi środkami finansowymi organizatora przewozów, które mogłyby zostać przeznaczone na ten cel. Brak jest również możliwości zaplanowania realizacji</i></p>

					przedmiotowej inwestycji w ramach RPO-L2020 z uwagi na ograniczoną wielkość alokacji przeznaczoną na inwestycje w infrastrukturę kolejową. Ponadto planując inwestycje w ramach PRT WL, a docelowo w RPO-L2020, brano pod uwagę także plany potencjalnego beneficjenta, do którego należy infrastruktura, w tym przypadku PKP PLK S.A. Na przeprowadzenie inwestycji, które nie zostały przez PKP PLK S.A. przewidziane do realizacji w okresie programowania 2014-2020, nie ma zabezpieczonych środków. Oznacza to, iż będą one mogły być rozpatrywane dopiero po roku 2023 lub przy ewentualnym przeglądzie planów w tym zakresie na poziomie krajowym i samego PRT WL.
81.	Str. 88, rozdz. 6.3, „prognozy rozwoju transportu zbiorowego”	Gmina Bogdaniec / Stowarzyszenie Gmin Polskich Euroregionu „Pro Europa Viadrina”	Wprowadzić : Rozwój transportu autobusowego międzypowiatowego na linii Słubice-Bogdaniec-Gorzów WLkp.	Dojazd do Gorzowa Wlkp.:do: pracy, szkoły, uczelni, teatru, kina, filharmonii, basenu, stadionu itp.	Uwaga nieuwzględniona W dokumencie nie zostały przywołane konkretne połączenia w międzypowiatowym transporcie zbiorowym. Nie ma zatem podstaw do rozszerzania zapisów w tym zakresie wyłącznie o ten jednostkowy przypadek. Transport międzypowiatowy jest wskazany jako jeden z czynników wpływających na zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych. Natomiast autobusowy transport publiczny szerzej jest uwzględniony w wymiarze miast i ich obszarów funkcjonalnych.
82.	Str. 92, rozdz. 6.3, „prognozy rozwoju transportu zbiorowego”	Gmina Bogdaniec / Stowarzyszenie Gmin Polskich Euroregionu „Pro Europa Viadrina”	Wprowadzić prognozy rozwoju transportu rowerowego – Trasa Rowerowa Warta-Noteć. Rozważyć możliwość zlokalizowania na w/w szlaku Euro Velo 2.	Alternatywa dla transportu samochodowego. Dynamicznie się rozwija. Opracowano plany, ustalono trasy. Podjęto przez Gminy uchwały intencyjne o współpracy.	Uwaga nieuwzględniona PRT obejmuje infrastrukturę transportową regionu przede wszystkim w kontekście realizacji warunku wstępnego określonego przez KE i dotyczącego 5 Osi Priorytetowej RPO-L2020 – <i>Transport</i> . Warunek został określony dla Celu tematycznego 7 i nie dotyczy interwencji zaplanowanej w ramach Celu tematycznego 4, a na poziomie regionalnym – Osi Priorytetowej 3 – <i>Gospodarka niskoemisyjna</i> . Dlatego też sam PRT WL nie odnosi się szerzej do problematyki ruchu

					rowerowego.
83.	Str. 151, Roz. 13.3	Gmina Lubniewice / Stowarzyszenie Gmin Polskich Euroregionu „Pro Europa Viadrina”	Uwaga dotycząca uwzględnienia remontu/modernizacji nawierzchni drogi wojewódzkiej nr 136, biegnącej przez teren Gminy Lubniewice.	Stan nawierzchni drogi na poszczególnych odcinkach jest zły i wymaga naprawy: brak równości poprzecznej i podłużnej, występujące garby, liczne ubytki mieszanki mineralno-asfaltowej, spękania i deformacje. Stan nawierzchni grozi uszkodzeniem pojazdów. Odwodnienie korpusu drogi bardzo słabo funkcjonuje – woda gromadzi się w dziurach i koleinach. Ponadto przyjeżdżające drogą samochody ciężarowe, chcąc uniknąć załomów i kolein poruszają się środkiem drogi, spychając innych uczestników ruchu na pobocze.	Uwaga nieuwzględniona Modernizacja drogi woj. nr 136 na odc. Wałdowice-Wędrzyn” ujęta jest przez zarządcę infrastruktury drogowej na liście zadań wśród zdiagnozowanych potrzeb ujętych w <i>Planie inwestycji priorytetowych planowanych do realizacji na drogach wojewódzkich w ramach perspektywy finansowej na lata 2014 – 2020</i> . Zaplanowane inwestycje priorytetowe wyczerpują dostępną alokację środków, stąd nie ma możliwości dopisania przez zarządcę infrastruktury drogowej kolejnego zadania do listy zadań priorytetowych wskazanych ww. Planie. Mając na uwadze powyższe, zadanie nie zostało ujęte na listach inwestycji w PRT WL.
84.	Str.. 167	Gmina Bogdaniec / Stowarzyszenie Gmin Polskich Euroregionu „Pro Europa Viadrina”	Wprowadzić do listy rezerwowej Remont drogi wojewódzkiej nr 132 na odcinku Wieprzyce – Motylewo – 11 km wraz z przebudową skrzyżowania z ul. Wojska Polskiego w Jeninie. Wprowadzić: budowa kładki na cieku Łupica w Łupowie – droga Wojewódzka 132.	Poprawa Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na całym odcinku, dostosowanie ciągu pieszo-jezdnego do potrzeb użytkowników. Zły stan nawierzchni pogorszy skomunikowanie z Niemcami – droga 132 to ważne połączenie Gorzów Wlkp.-Berlin. Budowa kładki na cieku Łupica to bezpieczeństwo pieszych, przejście przez drogę 132.	Uwaga nieuwzględniona Inwestycja nie jest planowana przez zarządcę infrastruktury drogowej do realizacji w ramach perspektywy UE 2014-2020. Zaplanowane inwestycje priorytetowe wyczerpują dostępną alokację środków i nie ma możliwości wpisania kolejnego zadania do <i>Planu inwestycji priorytetowych planowanych do realizacji na drogach wojewódzkich w ramach perspektywy finansowej na lata 2014 – 2020</i> . Mając na uwadze powyższe, zadanie nie zostało ujęte na listach inwestycji w PRT WL.
85.	Uwaga ogólna	Damian Hajduk, Zespół Doradców Transportowych Regionu Odry	Na szczególne „wyróżnienie” zasługuje brak wskazania, jako interesariuszy organizacji specjalistycznych, w tym pozarządowych, wartych być zaproszonymi do konsultacji społecznych i monitorowania / ewaluacji programu.		Uwaga uwzględniona Konsultacje społeczne PRT WL miały charakter otwarty. Informacja o konsultacjach była podana do publicznej wiadomości zarówno poprzez ogłoszenie w prasie, jak i za pośrednictwem stron internetowych www.lubuskie.pl oraz www.rpo.lubuskie.pl . Informacja o konsultacjach nie zawiera żadnych zapisów

					dyskryminacyjnych co do uczestników procesu. Zatem w tych okolicznościach należy uznać, iż było ono skierowane również do organizacji pozarządowych. System monitorowania PRT WL ma na celu bieżącą ocenę fizycznej realizacji założonych w dokumencie celów, wskaźników i działań, stąd zaangażowanie w proces tych podmiotów, które mogą dostarczyć informacji na temat postępów, zagrożeń, opóźnień w realizacji PRT w poszczególnych obszarach. Lista interesariuszy zostanie rozszerzona o organizacje pozarządowe, w tym branżowe.
86.	Metodologia i uwagi techniczne	Damian Hajduk, Zespół Doradców Transportowych Regionu Odry	<ol style="list-style-type: none"> 1. Brak map interaktywnych. 2. Brak map obrazujących dynamikę zmian (wskaźników) przed /po. Brak map obrazujących kompleksowość i ciągłość realizacji projektów, szczególnie w powiązaniu z obszarami sąsiednimi. Brak zmian procentowych dynamik i natężenia ruchu (drogi i kolej). Brak zmian procentowych wskaźników dostępności. 3. Brak wyeksponowania zarówno uwarunkowań jak i zmiany multimodalnych wskaźników dostępności. 4. Opieranie się na nieaktualnych danych, jako bazowych <ul style="list-style-type: none"> • SDR 2010 zamiast 2015 • RJ2013 /2014 zamiast 2015 /2016. 		<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Mapy załączone do PRT WL nie mają charakteru interaktywnego; są mapami poglądowymi, wskazującymi jedynie przestrzenne umieszczenie charakteryzowanego zagadnienia. Od przedmiotowego dokumentu nie jest wymagane, aby posiadał tego rodzaju mapy. 2. PRT WL został przygotowany w oparciu o zapisy <i>Analizy stanu transportu województwa lubuskiego wraz z prognozą rozwoju, Warszawa czerwiec 2015</i>, która w znacznie szerszy sposób dokonuje diagnozy i analizy, również w kontekście zmian (w tym ze stosownymi mapami). W samym dokumencie nie ma potrzeby przywoływania wszystkich zapisów analizy (jest odniesienie do tego źródła). Analiza dostępna jest na stronie: http://obserwuj.lubuskie.pl/ 3. Wskaźniki dostępności zostały wskazane w części opisującej stan transportu w regionie (Rozdział 4 PRT WL) w odniesieniu do roku 2013. Następnie przywołano je w Rozdziale 6 PRT WL – <i>Prognozy rozwoju infrastruktury transportowej województwa</i>, gdzie wskazano najważniejsze czynniki (inwestycje), które będą wpływały na zmianę

			<p>5. Nie do końca klarowny / wymaga dokładniejszego przeanalizowania system nadawania wag kryterium punktowania inwestycji.</p> <p>6. Całkowity brak kryterium intermodalności.</p> <p>7. Całkowity brak kryterium innowacyjności.</p>		<p>wskaźnika w roku 2023.</p> <p>4. Brak możliwości na moment przygotowania PRT WL i konsultacji dokumentu wykorzystania nowszych danych. Wyniki z GPR 2015, w postaci obliczonego średniego dobowego ruchu rocznego, także w rozbiściu na poszczególne kategorie pojazdów, będą dostępne pod koniec I kwartału 2016 r. W kontekście tych danych zmiany mogą dotyczyć oceny zasadności realizacji poszczególnych inwestycji – jako kryterium oceny. Dane RJ i analizy dotyczące zagadnienia pochodzą z ww. analizy, która była przygotowywana między lutym a czerwcem 2015 r. Dane wykorzystane w analizie obrazują problemy infrastruktury kolejowej i nie wpływają na sposób realizacji celów PRT WL i zaplanowanych inwestycji.</p> <p>5. Nieprecyzyjnie sformułowana uwaga dotycząca systemu kryteriów nie pozwala się odnieść w sposób wiążący do jej treści. Kryteria punktowania inwestycji oparte są o kryteria dostępne w Dokumencie Implementacyjnym do SRT 2020. Wagi przypisane poszczególnym kryteriom zostały nadane w oparciu o wzór wskazany i opisany w PRT WL (Rozdział 13).</p> <p>6. W regionie nie funkcjonują centra logistyczne, które byłyby przesłankami do realizacji inwestycji skupiających różne rodzaje transportu, stąd wskazywanie na takie kryterium nie znajduje uzasadnienia. Natomiast intermodalność w wymiarze transportu osobowego w postaci centrów przesiadkowych nie stanowi przedmiotu wsparcia w ramach 5 OP RPO-L2020, której dotyczy PRT WL. Wsparcie w tym zakresie przewidziano w OP 3 RPO-L2020 – <i>Gospodarka niskoemisyjna</i>.</p> <p>7. W kontekście infrastruktury liniowej transportu, poza rozwiązaniem mającym na celu stworzenie w ramach UE spójnej i kompleksowej sieci</p>
--	--	--	---	--	--

					<p>transportowej (planowanie), trudno mówić na poziomie PRT WL, o innych aspektach związanych z innowacyjnością w transporcie. Zarówno zarządzanie ruchem, jak i stosowanie innowacyjnych technologii w inwestycjach mogą stanowić element oceny projektów o dofinansowania (planowanie tych przedsięwzięć na poziomie PRT WL nie odnosi się do szczegółów i parametrów technicznych samych inwestycji, a raczej do zasadności ich realizacji, jako elementu systemu). Innowacyjne rozwiązania w zakresie finansowania takich inwestycji jest bardziej kompetencją na poziomie krajowym (odpowiednie przepisy w zakresie realizacji przedsięwzięć w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego, czy dostosowanie przepisów dotyczących zamówień publicznych).</p> <p>Istotne jest w tym kontekście również to, jakiego rodzaju przedsięwzięcia są obecnie ujęte w projekcie PRT WL, czyli takie, które w głównej mierze mają na celu poprawę i podniesienie parametrów już istniejącej infrastruktury.</p>
87.	Uwagi do zakresu merytorycznego	Damian Hajduk, Zespół Doradców Transportowych Regionu Odry	<p>PRT winien wskazywać również cele wychodzące poza horyzont 2020 / 2023. Nie powinien być wyłącznie spisem odniesień do projektów /programów centralnych.</p> <p>Powinien mieć też funkcje rekomendacji (postulatów) włączenia inwestycji ważnych dla regionu do programów/ strategii krajowych i europejskich zarówno w horyzoncie średnio - jak i długo okresowym.</p>		<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>PRT WL nie jest dokumentem strategicznym. Dlatego też w dokumencie infrastrukturę transportową wskazano w kontekście przede wszystkim regionu. PRT WL ma charakter operacyjno-wdrożeniowy i jako ściśle powiązany z RPO-L2020 nie obejmuje wszystkich zagadnień w równym stopniu, odnosząc się bezpośrednio i szeroko do obszaru określonego w warunku ex ante w dziedzinie transportu. Zatem w PRT WL priorytetowo są traktowane inwestycje, które mogą być finansowane z RPO-L2020 i budżetu województwa, tj. drogi wojewódzkie, infrastruktura kolejowa oraz, w ograniczonym zakresie, infrastruktura drogowa w</p>

			<p>Niedostateczny kontekst ponadregionalny , niewielkie odniesienie do kontekstu krajowego (praktycznie wyłącznie referowanie dokumentów) , praktycznie brak kontekstu europejskiego (nikły bądź zerowy poziom analityczny) . Nasz region wydaje się istnieć niemal w próżni (sic!).</p> <p>W tym kontekście szczególnie zdumiewający jest brak ujęcia rekomendacji do ewaluacji mid-term sieci TEN-T. Mając to na względzie uprzejmie proszę o jasne podanie powodów merytorycznych , także chcielibyśmy poznać podstawy prawne faktycznego zrzeczenia się przez autorów programu prerogatyw samorządu województwa do długookresowego planowania rozwoju regionu!</p>		<p>ramach miejskich obszarów funkcjonalnych. Zasygnalizowana jest konieczność budowy pewnych inwestycji, jeśli chodzi o wody śródlądowe, które są finansowane z budżetu centralnego.</p>
88.	Uwagi szczegółowe	Damian Hajduk, Zespół Doradców Transportowych Regionu Odry	<ol style="list-style-type: none"> 1. Uwzględnić plany przeprowadzenia zintegrowanych studiów intermodalnych dla trzech pilotażowych węzłów w Polsce - wg wstępnych ustaleń jednym z nich może być węzeł zielonogórski 2. Uwzględnić plany rozwoju transportu intermodalnego poprzez 		<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. W ramach działań przewidzianych do realizacji w celu osiągnięcia założonych celów, wskazano stworzenie warunków do rozwoju infrastruktury intermodalnej. Jednakże z uwagi na ograniczoną alokację środków dostępnych w ramach RPO-L2020 na infrastrukturę transportową, tego typu inwestycje nie zostały ujęte w PRT WL. Ponadto z uwagi na brak pewności realizacji przedmiotowych inwestycji w krótszym okresie czasu, tj.

			<p>analizę optymalnego rozmieszczenia węzłów (terminali)</p> <p>3. Uwzględnić transport lotniczy w projekcie .</p> <p>4. W zakresie transportu lądowego uwzględnić :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Szlak Środkowopolski Gubin -Guben / Olszyna -> Dorohusk / Hrebenne - Korytarz Środkowoeuropejski BIS Trójmiasto Pomorskie - BIT - Poznań - Trójmiasto Lubuskie - (Drezno/) Praga - SKALT - Szybka Kolej Aglomeracyjną Lubuskiego Trójmiasta i Aglomeracji Zielonogórskiej- KDP <p>5. W rozwiązaniach szczegółowych uwzględnić w szczególności :</p> <ul style="list-style-type: none"> - rezygnację z budowy dróg i niefunkcjonalnych osobnych obwodnicy Nowej Soli i Kożuchowa na rzecz wyprowadzenia nowego przebiegu DW 297 obejmującego obejście Kożuchowa - niezwłocznie przywrócić drożność AGTC CE-59 /1 (LK 371) na 100m zajęta tymczasowo na potrzeby DW315! - priorytet powiązań miast nad powiązaniem Puszczy i 		<p>perspektywy finansowej 2014-2020 nie włączono tych planów do PRT WL.</p> <p>2. Na obecną chwilę nie ma przyjętych planów w obszarze lokalizacji węzłów intermodalnych w regionie, stąd ujmowanie ich w PRT WL na tym etapie nie jest uzasadnione.</p> <p>3. W projekcie PRT WL uwzględniono transport lotniczy, jednakże wyłącznie jako kontekst dla transportu kolejowego i drogowego. Wynika to z celu, dla którego przygotowywany jest PRT WL, a więc wypełnienia warunku wstępnego dla obszaru transportu dla RPO-L2020, który nie przewiduje wsparcia inwestycji w zakresie transportu lotniczego.</p> <p>4. Wymienione szlaki transportowe uwzględnione są w dokumencie w kontekście sieci TEN-T przebiegającej przez województwo lubuskie. W świetle dokumentów programowych UE oraz Umowy Partnerstwa, PRT WL ma pokazać zaplanowane działania na infrastrukturze transportowej dróg wojewódzkich oraz sieci kolejowej istotnej dla regionu. Dlatego też w PRT WL główny nacisk położono na charakterystykę ważnych dróg krajowych i przede wszystkim istotnych dla powiązań wewnętrznych regionu dróg wojewódzkich. Natomiast w przypadku linii kolejowych, działania w tym obszarze uzależnione są od planów zarządcy infrastruktury kolejowej, dostępności środków, efektywności przedsięwzięcia oraz rachunku ekonomicznego. Przedsięwzięcie związane z SKALT ujęte zostało w rozdziale dotyczącym Prognoz rozwoju transportu zbiorowego. Wskazano tam, że w przypadku Zielonej Góry, zgodnie z prognozami rozwoju miasta zaplanowana jest realizacja przedsięwzięcia o charakterze infrastrukturalnym w transporcie publicznym, dzięki temu w przypadku</p>
--	--	--	---	--	---

			<p>Borów, w szczególności DK12n > A18 i powiązanie S3 z 18 /12 i A4 >> A18</p> <p>6. Zaplanować realne zakupy taborowe na potrzeby rozwoju komunikacji aglomeracyjnej i regionalnej sprzyjające osiągnięciu wskaźników (nie 3 szt.)</p> <p>7. Zaplanować modernizację ODW do IV klasy żeglugowej.</p>		<p>Zielonej Góry będzie zapewniony dogodny system transportowy dla układu gospodarczego Sulechów-Zielona Góra-Nowa Sól (tzw. Lubuskiego Trójmiasta) z osią komunikacyjną w postaci S3.</p> <p>5. Przedsięwzięcia: „Budowa obwodnicy Kożuchowa – Etap I” oraz „Budowa obwodnicy Nowej Soli – Etap III” są ujęte przez zarządcę infrastruktury drogowej na liście zadań rezerwowych w <i>Planie inwestycji priorytetowych planowanych do realizacji na drogach wojewódzkich w ramach perspektywy finansowej na lata 2014 – 2020.</i></p> <p>W przypadku przedsięwzięcia dotyczącego nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 297, zarządca infrastruktury - ZDW nie posiada w planach zmiany przebiegu przedmiotowej drogi. Dlatego też przedsięwzięcie w takim zakresie nie jest uwzględnione w ww. Planie oraz w PRT WL.</p> <p>W przypadku linii kolejowej 371, z uwagi na ograniczoną wielkość alokacji przeznaczoną na realizację inwestycji w infrastrukturze kolejowej, brak jest możliwości zaplanowania tego przedsięwzięcia do realizacji w perspektywie finansowej lat 2014-2020.</p> <p>Planując inwestycje w ramach PRT WL, a docelowo w RPO-L2020, brano pod uwagę również plany potencjalnego beneficjenta, do którego należy infrastruktura, w tym przypadku PKP PLK S.A. Na przeprowadzenie inwestycji, które nie zostały przez PKP PLK S.A. przewidziane do realizacji w okresie programowania 2014-2020, nie ma zabezpieczonych środków. Oznacza to, iż będą one mogły być rozpatrywane dopiero po roku 2023 lub przy ewentualnym przeglądzie planów w tym zakresie na poziomie krajowym i samego PRT WL.</p> <p>Uwaga dotycząca priorytetu powiązań miast jest nieprecyzyjna, stąd nie ma możliwości szerszego</p>
--	--	--	---	--	--

					<p>odniesienia się do niej. Ponadto przedmiotowe drogi zarządzane są przez GDDKiA. Zarządca infrastruktury drogowej w województwie nie ma możliwości ujęcia przedmiotowego zadania w ramach <i>Planu inwestycji priorytetowych planowanych do realizacji na drogach wojewódzkich w ramach perspektywy finansowej na lata 2014 – 2020</i>.</p> <p>Wobec powyższego, zadanie to nie zostało uwzględnione na listach przedsięwzięć zaplanowanych do realizacji w ramach PRT WL oraz RPO-L2020, w Osi Priorytetowej 5 Transport.</p> <p>6. Zakup taboru kolejowego (wartość wskaźnika) wynika z dostępnej alokacji w ramach RPO-L2020, możliwej do przeznaczenia na ten cel. Priorytetem regionu w zakresie transportu kolejowego są inwestycje w liniową infrastrukturę kolejową, które są przedsięwzięciami kosztownymi i bez których nie można mówić o usprawnieniu całego systemu transportowego. Stąd wskaźnik został oszacowany odpowiednio do posiadanych na ten cel środków.</p> <p>7. Inwestycje na drogach wodnych są kompetencją poziomu krajowego (zarówno zarządcy infrastruktury, jak i środki na finansowanie przedsięwzięć w tym obszarze). Ten rodzaj transportu w PRT WL jest wskazywany w kontekście planowanych inwestycji w drogi i infrastrukturę kolei i nie stanowi głównego przedmiotu dokumentu.</p>
89.	Lista inwestycji drogowych	Burmistrz Gubina	Proszę o zamieszczenie w dokumencie planowanej na terenie miasta Gubina inwestycji dotyczącej infrastruktury drogowej pn „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 138 (ul. Wyspiańskiego i Chopina) od	Przygotowania do inwestycji realizowane są wspólnie z Zarządem Dróg Wojewódzkich w Zielonej Górze oraz Urzędem Marszałkowskim. Obecnie trwają końcowe prace nad dokumentacją, która powinna być gotowa jeszcze w styczniu 2016 r. Ponadto na zadanie zostało udzielone	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Przedsięwzięcie: „Rozbudowa skrzyżowania ul. Nowej i Wyspiańskiego w ciągu drogi woj. nr 286 i 138 oraz przebudowa ul. Chopina na odc. od skrzyżowania z ul. Nową do granicy państwa w ciągu drogi woj. nr 138 w m. Gubin” ujęta jest przez zarządcę infrastruktury</p>

			km 84+613,00 do km 85+350,00 km w m. Gubin”	8.10.2015 r. zezwolenie na realizację inwestycji drogowej.	drogowej w Planie inwestycji priorytetowych planowanych do realizacji na drogach wojewódzkich w ramach perspektywy finansowej na lata 2014 – 2020 wśród zadań uwarunkowanych pozyskaniem środków z programu Europejskiej Współpracy Terytorialnej. Zadanie nie było planowane do realizacji w ramach środków pochodzących z RPO-L2020, w związku z czym nie zostało włączone do planów PRT WL, który nie obejmuje wszystkich planowanych inwestycji na drogach wojewódzkich (w tym kontekście PRT WL skupia się na inwestycjach, których źródłem finansowania będzie RPO-L2020).
Uwagi zgłoszone po zakończeniu konsultacji, tj. po 21 stycznia 2016 r.					
90.	Modernizacja linii kolejowej nr 203 na odcinku Krzyż - Gorzów Wlkp.	Osoba prywatna	Elektryfikacja linii 203 (Kostrzyn)Gorzów Wlkp - Krzyż	<ul style="list-style-type: none"> - włączenie Gorzowa Wlkp w sieć kolejową (trakcyjną) kraju - dużo większe możliwości zwiększenia ilości połączeń regionalnych i dalekobieżnych ze względu na małą ilość taboru spalinowego, a dużą elektrycznego - likwidacja 15-20 min przerw na stacji Krzyż na zmianę trakcji (spalinowa/elektryczna) - możliwość wykorzystania pojemniejszego taboru do przewozów regionalnych (obecny tabor spalinowy jest w wielu wypadkach niewystarczający) - połączenie siecią trakcyjną linii 203 dwóch bardzo ważnych magistral: E59Poznań-Szczecin i CE59 Wrocław-Zielona Góra-Szczecin, pozwala na łatwe organizowanie objazdów w przypadku awarii/wypadków na odcinkach odpowiednio: Krzyż-Szczecin oraz Kostrzyn-Szczecin - alternatywny do magistrali E30(Warszawa)Poznań-Berlin ciąg (Warszawa)Poznań-Krzyż-Kostrzyn-Berlin lub 	

				Warszawa-Kutno-Bydgoszcz-Krzyż-Kostrzyn-Berlin nabierający coraz większego znaczenia w sytuacji gdy przewozy towarowe będą miały priorytet na magistrali E20 (Warszawa)Poznań-Berlin	
91.	Modernizacja linii kolejowej nr 203 na odcinku Krzyż - Gorzów Wlkp.	Osoba prywatna	Rozbudowa peronu 2 na stacji Gorzów Wlkp, polegająca na przedłużeniu i zakończeniu linii 367 (Zielona Góra) Zbąszynek-Gorzów na tym peronie	<ul style="list-style-type: none"> - likwidacja peronu 4 jako bardzo oddalonego od peronów 1 i 2 zapewni możliwość bezpośredniej przesiadki z pociągów na obu liniach przebiegających przez Gorzów, bez uciążliwego, bardzo długiego przejścia, które dodatkowo wymaga pokonania 3 razy różnych schodów - rozwiązanie przyjazne dla pasażerów - takie rozwiązanie umożliwi znaczne obniżenie kosztów eksploatacyjnych, przez wyłączenie tej odległej części stacji z użytkowania - dużo łatwiejsze utrzymanie bezpieczeństwa, czystości i estetyki 	